e historia

Aproximación histórica a Emilio Santacana y su época

Antonio Benítez Gallardo
Ana Mª Berenjeno Borrego
Andrés Bolufer Vicioso
Luis Alberto del Castillo Navarro
Mario L. Ocaña Torres

32-I

VOLUMEN I

ANDRÉS BOLUFER VICIOSO, es profesor de Educación Secundaria en el Instituto Saladillo de Algeciras, donde es Jefe del Departamento de Actividades Culturales.

Ayudó a su primera esposa, Angelina Melle Navalpotro, en la catalogación del Archivo de Protocolos de Algeciras, publicando con ella una monografía sobre el edificio del Ayuntamiento de Algeciras (1992 y 1997) y en solitario la biografía sobre la vida y obra de José Román (1998).

Ha intervenido en la recepción por parte del Ayuntamiento de Algeciras, del Legado Román, que se expondrá próximamente en el Museo que llevará el nombre del insigne artista algecireño. Es Secretario de la Asociación de profesores de Bachillerato de Geografía e Historia de Andalucía Hespérides.

Ha publicado diversos artículos en las revistas *Almoraima* y *Alfaranila* así como en diversas publicaciones patrocinadas por Hespérides.

ANTONIO BENÍTEZ GALLARDO, algecireño, nació en la calle Libertad el 9 de agosto de 1941. Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Sevilla desempeñó sus actividades profesionales, primero en la enseñanza, en el Instituto de Algeciras, y posteriormente, hasta su jubilación, en diferentes empresas del grupo Cepsa, instaladas en el Polígono Industrial de Guadarranque.

Aceptado como miembro colaborador del IECG, Sección I, en febrero de 2000, desde junio de 2004 es miembro de número de dicha Sección, que actualmente preside.

ANA MARÍA BERENJENO BORREGO, natural de Algeciras, es Licenciada en Historia por la Universidad de Granada. Colaboradora habitual en excavacines arqueológicas desde 1997, actualmente lleva la dirección arqueológica de las excavaciones en el Fuerte de Isla Verde.

Realiza trabajos de inventariado y catalogación de archivos y labores de documentalista para diversas instituciones. Es miembro de la Sección I del IECG. Actualmente realiza el doctorado en la Universidad de Granada en el departamento de Historia Antigua investigando los puertos en el mediterráneo antiguo.

LUIS ALBERTO DEL CASTILLO NAVARRO, Licenciado en Derecho y con grado en Geografía e Historia. Ha sido miembro fundador y director del IECG.

Cofundador de la revista *Acta Universitaria*, tiene publicado una treintena de relatos así como diversos libros de poesía. Su presencia es habitual en la prensa comarcal y en la Revista de Estudios Campogibraltareños *Almoraima* con más de doscientos cincuenta artículos publicados.

Ha obtenido diversos premios literarios dentro y fuera de la comarca. Actualmente continúa con su labor incansable de investigador en diversas áreas de la cultura campogibraltareña.

MARIO L. OCAÑA TORRES, nace en algeciras en 1955. Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid, ejerce como profesor de la UNED y en le IES Saladillo de Algeciras.

Sus publicaciones de carácter histórico, que parten de un largo proceso de investigación, han tenido como objeto el Estrecho de Gibraltar y la ciudad de Algeciras a lo largo del siglo XVIII. Autor de numerosos artículos, a publicado entre otras monografías, *El Corso Marítimo español en el Estrecho de Gibraltar*, en 1993; *Repoblación y repobladores de Algeciras en el siglo XVIII* en el año 2000. En estos momentos redacta su tesis doctoral.

Es director del Instituto de Estudios Campogibraltareños y colaborador habitual del diario *Europa Sur*. Ha obenido en el ámbito literario el primer premio de Narrativa Erótica Breve "El vencejo cafre" con el relato *Entre telas* (2001) y un accesit en el IV Certamen de Narrativa "Guadalmesí" con el *Cazador de tormentas*.

INSTITUTO DE ESTUDIOS CAMPOGIBRALTAREÑOS

VOLUMEN I

Aproximación histórica a Emilio Santacana y su época

por

Antonio Benítez Gallardo, Ana Mª Berenjeno Borrego, Andrés Bolufer Vicioso, Luís Alberto del Castillo Navarro, Mario L. Ocaña Torres

Coordinados por:

Mario L. Ocaña Torres
Director IECG

Antonio Benítez Gallardo
Presidente Sección 1 IECG

1ª Edición de 1000 ejemplares
Serie Historia

Ejemplar Nº _____

[EDICIÓN DIGITAL DEL ORIGINAL IMPRESO - IECG, 2022]

ISBN 84-88556-19-5
DEPÓSITO LEGAL CA-765/06

DIRECCIÓN DE LA SERIE Y MAQUETACIÓN
Rafael de las Cuevas Schmitt

DISEÑO DE PORTADA
Rafael de las Cuevas Schmitt
Impresur, S.L.

FOTOGRAFÍA PORTADA/CONTRAPORTADA
Colección Juan Mata Serrano

EDITA
Instituto de Estudios Campogibraltareños
Parque Las Acacias, s/n
11201 ALGECIRAS
Teléfonos 956 572 680 / 956 580 069

IMPRIME
IMPRESUR, S.L.
Avda. de Italia, Bl. 7 Anexo K
11205 ALGECIRAS
Teléfono 956 652 051

ÍNDICE

PRÓLOGO 9

EMILIO SANTACANA Y MENSAYAS.
SEMBLANZA BIOGRÁFICA
Antonio Benítez Gallardo 15

Facsímil *UN DESASTRE Y VARIAS RELIQUIAS* 43

Facsímil *APUNTES CONFIDENCIALES SOBRE EL CONTRABANDO EN EL CAMPO DE GIBRALTAR* 61

EL NOVENTA Y OCHO Y EL REGENERACIONISMO EN
LA OBRA DE EMILIO SANTACANA
Andrés Bolufer Vicioso 129

SANTACANA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL
PUERTO DE ALGECIRAS
Ana Mª Berenjeno Borrego 147

ANEXO I. Carta de 30 de julio de 1887 (original) 163

ANEXO II. Carta de 30 de julio de 1887 (transcripción) 167

ANEXO III. Carta de 8 de agosto de 1887 (original) 169

ANEXO IV. Carta de 8 de agosto de 1887 (transcripción) 173

ALGECIRAS 2000: LA UTOPÍA EN SANTACANA
Luís Alberto del Castillo Navarro 175

PRÓLOGO

El año 2006 constituye para Algeciras y para sus habitantes una fecha de especial significado histórico, económico y cultural.

Cien años antes la ciudad, un pequeño pueblo asomado a la bahía de su mismo nombre, pasaba a convertirse, por razón de las tensiones internacionales del momento y de los esfuerzos diplomáticos por detener un conflicto bélico internacional, en primera página de la prensa nacional e internacional como consecuencia de la celebración en ella de una reunión diplomática internacional que la Historia conoce como Conferencia de Algeciras, actividad que reunió en la ciudad a los representantes de las más importantes cancillerías del mundo para ocuparse de la denominada cuestión de Marruecos.

Ese mismo año se creaba la anhelada Junta de Obras del Puerto, antecedente primero de la actual Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y punto de partida primordial, aunque retrasado en el siglo por los avatares de la historia española y mundial, del desarrollo portuario y económico no sólo de Algeciras sino de todo el arco de la Bahía desde aquel momento al presente.

Cinco años antes de la celebración en la ciudad de tan importantes acontecimientos, un algecireño interesado por la política, los negocios, la cultura y la historia decidió dedicar el tiempo libre del que disfrutaba a realizar una obra –la primera editada de la que tenemos constancia– dedicada monográficamente a relatar de manera sencilla y amena, para quien tuviese a bien leerla, la historia de su ciudad a través del tiempo. Ese algecireño se

llamó Emilio Santacana y Mensayas y su obra, *Antiguo y Moderno Algeciras,* se acabó de imprimir un 15 de febrero de 1901, en una exigua edición de trescientos ejemplares de los que doscientos fueron destinados por el autor a las instituciones benéficas algecireñas.

Unos años antes del día en que se presenta al público esta obra, entre los miembros de las Secciones 1ª y 2ª del Instituto de Estudios Campogibraltareños, IECG, empezó a plantearse la posibilidad de comenzar a trabajar en la reedición de la obra de Emilio Santacana, una obra agotadísima, cuyos escasos ejemplares originales se localizaban en alguna biblioteca comarcal, en manos de bibliófilos especializados o en escasos domicilios particulares repartidos por la ciudad.

En aquellas primeras reuniones alcanzamos algunos acuerdos: decidimos que la obra habría de estar formada por una reproducción facsímil del texto editado por Emilio Santacana; que este no llevaría anotaciones ni comentarios a pie de página, pues estas vendrían a ser prácticamente las mismas que se hicieron en la edición de la obra de otro ilustre algecireño, Manuel Pérez-Petinto y Costa, recientemente editada también por el IECG; que el facsímil iría acompañado por un conjunto de trabajos referidos a la biografía de Santacana, a la Conferencia y al Puerto de Algeciras; es decir: al autor, a su obra y a las circunstancias espacio-temporales. La idea estaba en el aire, las investigaciones estaban en marcha, pero no existía prácticamente nada sobre el papel a comienzos enero de 2006, el año del Centenario.

A finales de ese mes, el día 24, y por iniciativa del alcalde de Algeciras, Tomás Herrera, se propone al IECG, en la persona de su Director, incorporarse al equipo de trabajo que, con motivo de la conmemoración de la efemérides del año 1906, había creado el ayuntamiento algecireño. De esta reunión tuvo inmediata información el Presidente del IECG y de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Juan Montedeoca, que ofreció desde el primer momento la colaboración de la institución que preside.

Propuesta la idea de la reedición del *Santacana*, y aceptada tanto por el Ayuntamiento como por la Mancomunidad, la primera tarea consistía en localizar un ejemplar de la obra para poder realizar el facsimil. El ejemplar hallado –gracias al interés de Rafael de las Cuevas, Secretario Coordinador del IECG– se encuentra en depósito en la biblioteca de la Mancomunidad de Municipios y ha sido el utilizado en la reproducción que hoy se reedita.

Entre principios de febrero y finales de julio el equipo de trabajo compuesto por Antonio Benítez, Ana María Berenjeno, Andrés Bolufer, Luis Alberto

del Castillo, Carlos Gómez de Avellaneda, Manuel Tapia y el autor de estas líneas, se reunió periódicamente. En esas reuniones tratamos de ir dando forma y contenido al proyecto: se presentaron propuestas de trabajos; se planteó a qué personas podíamos acudir en busca de información; se discutió sobre ilustraciones, notas a pie de página, formato de letra, en fin, todo el complejo mundo que entraña elaborar la reedición de una obra histórica, especialmente cuando esta se hace en equipo.

A lo largo de esos meses se fue dibujando, cada vez con mayor nitidez, la figura de Santacana; la de la ciudad en que vivió; la vida política, económica y social; la conmoción que supuso la Conferencia y las consecuencias que, pasados cien años, tuvieron tanto la Conferencia como la creación de la Junta de Obras del Puerto.

En julio se habían seleccionado los materiales que definitivamente iban a componer el primer tomo de la reedición del *Antiguo y Moderno Algeciras*, una obra sobre la que el historiador, escritor y poeta algecireño Luis Alberto del Castillo dice, en la *Historia de Algeciras*, editada por la Diputación Provincial de Cádiz en 2001, que:

> ...los pocos ejemplares existentes de la cortísima primera y única edición, la han acabado convirtiendo, cerca de un siglo después, en una obra mítica, que casi todo el mundo alude en Algeciras, pero que pocos, en verdad, la han tenido en sus manos y muchos menos la han leído.

El tomo primero, en portada, presenta una fotografía del alcalde algecireño que hemos publicado gracias a la colaboración de Blas Mata Serrano.

La biografía de Emilio Santacana ha sido realizada por Antonio Benítez, Consejero de Número y Presidente de la Sección I del IECG. El trabajo es producto de una exhaustiva labor de investigación realizada en las Actas Municipales, la cual le ha permitido dibujar con gran precisión el perfil humano y público del alcalde algecireño, recuperando de la documentación municipal información nunca publicada hasta el momento.

A continuación se presentan dos nuevos facsímiles. Ambos, conservados como oro en paño, nos han sido proporcionados por Pablo Bianchi, familiar de Emilio Santacana, al que queremos agradecer su participación e interés en la realización de esta obra.

El primero de los textos, titulado *Una catástrofe y varias reliquias*, es de mano de Santacana y se publicó en la tipografía El Porvenir en 1901. A lo largo de quince páginas se relata –ayudándose de la fantasía, como reconoce

el autor –el asalto y destrucción de la Algeciras castellana por los musulmanes granadinos en 1369. Pero el fin de Santacana es dar a conocer el hecho de que, en Tarifa, existen una serie de imágenes y objetos religiosos que el alcalde algecireño considera conducidos por los algecireños en fuga, donde siguen siendo venerados.

El segundo se titula *Apuntes confidenciales sobre el contrabando en el Campo de Gibraltar*. Data de 1887 y fue editado por el establecimiento tipográfico El Correo en Madrid. El documento, anónimo, es un informe exhaustivo sobre las actividades del contrabando en nuestra Comarca que abarca desde los orígenes hasta el momento actual (1887). En él se informa desde las técnicas con las que se llevaba a cabo la acción ilegal, hasta cuales son los remedios procedentes para acabar con una forma de vida que el autor valora negativamente como mecanismo de desarrollo del territorio próximo a Gibraltar.

Sobre la inclusión del documento en esta publicación hemos debatido mucho en el seno del grupo de trabajo. Para unos, el desconocimiento de la autoría era suficiente como para proponer que no se publicase; para otros, existían indicios, estilísticos e ideológicos, que permitían pensar que tras el anonimato del autor podía encontrarse la pluma de Santacana. Al final decidimos que los *Apuntes* debían ser publicados porque, entre otras razones, dibujaban la realidad del entorno económico y social en el que se desenvolvieron algunos aspectos de la vida en el Campo de Gibraltar a finales del siglo XIX, y porque es necesario conocer y aceptar que el contrabando constituyó una realidad histórica presente en la memoria colectiva, muchas veces denostada, pero viva en el recuerdo, la memoria histórica, la cultura popular, el folclore y las vivencias de tantas y tantas familias campogibraltareñas.

Aparece a continuación el trabajo de Andrés Bolufer, profesor, Consejero de Número de la Sección 2 del IECG, titulado: "Noventa y ocho y regeneracionismo en la obra de Emilio Santacana", en el que se hace un análisis sobre la crisis del año 1898 y sus repercusiones en España y en la obra de nuestro alcalde que, en opinión del autor, tiñe definitivamente la obra histórica de Santacana con un matiz claramente regeneracionista, pleno de actitudes críticas ante las causas que han conducido al país a la pérdida de los últimos restos de su imperio colonial, pero que al mismo tiempo busca soluciones a los *males de España* que –como habían mantenido los arbitristas del siglo XVII, o los ilustrados del XVIII– pasaba por las imprescindibles reformas educativas, el desarrollo de las actividades productivas, el sometimiento a

las leyes de todos los ciudadanos sin excepción o el incremento de la actividad diplomática internacional especialmente en la América hispana, Marruecos o Portugal. Las soluciones que Santacana propone en el plano internacional las adecua y adapta a las necesidades de la ciudad de Algeciras a la que aspira a ver convertida en el futuro en una localidad importante y destacada.

Ana María Berenjeno, arqueóloga, investigadora y miembro de la Sección 1 del IECG, es la autora de "Santacana y la construcción del puerto de Algeciras", un trabajo elaborado a partir de una intensa investigación en los fondos documentales del archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en alguno de cuyos legajos ha aparecido documentación inédita –cartas manuscritas– en la que la figura de Santacana aparece como la de uno de los más importantes impulsores de la creación de la Junta de Obras del Puerto, consciente, como buen regeneracionista, de la importancia económica que tendría para la ciudad el desarrollo de tales infraestructuras portuarias.

El artículo analiza aspectos públicos de la vida de Santacana como aquellos en los que se recoge su presidencia de la sesión inaugural de la J.O.P., su participación en la Cámara de Comercio, o la acertada visión de futuro que Santacana tuvo en 1901 a cerca del desarrollo portuario que caracterizaría la fisonomía de Algeciras cien años más tarde.

Concluye el primer tomo con el artículo titulado "Algeciras 2000: Utopía en Santacana" del que es autor Luis Alberto del Castillo, profesor, primer Director del IECG, Consejero de Número de la Sección 1, historiador y escritor. El artículo se centra en el análisis y comentario del capítulo VIII del *Antiguo y Moderno Algeciras* en el que su autor –Santacana– se permite imaginar cómo sería Algeciras cien años después de la publicación de su libro. Del Castillo secciona el capítulo en diversos apartados, los comenta y constata si los vaticinios del historiador-alcalde fueron acertados o no a tenor de la evolución que la ciudad ha sufrido a lo largo del siglo, o aplicándolo a los augurios hechos sobre el desarrollo futuro de las corrientes de pensamiento, las relaciones internacionales o las transformaciones de la sociedad.

La composición definitiva es la que hoy tiene el lector entre sus manos.

En el segundo tomo se reproduce la obra del alcalde algecireño, dividida en nueve capítulos, tal como se editó en 1901. Toma el autor como punto de partida la obra de otros escritores que le precedieron en los estudios históricos del Campo de Gibraltar –López de Ayala– y plantea en las

páginas del primer capítulo dudas metódicas sobre la existencia de una Algeciras romana –algo que sólo se ha podido demostrar por medio de la arqueología muchos años más tarde– o se extiende con amplitud en la descripción de la ciudad de Carteia.

La Algeciras islámica; la conquista y posterior destrucción de la ciudad en el siglo XIV; la ciudad desaparecida; el renacimiento algecireño en el XVIII. Todos estos capítulos centrales de la obra los elaboró Emilio Santacana apoyándose en la obra de eminentes historiadores como Joaquín Guichot o Francisco María Montero.

Producto de su propia experiencia y conocimiento son los capítulos con los que finaliza *Antiguo y Moderno Algeciras*. En ellos describe la Algeciras contemporánea de comienzos del siglo XX y realiza interesantes reflexiones intelectuales que, dominadas por un pensamiento y una filosofía política de carácter regeneracionista –imperante en el momento en España– aspira a aplicar a la realidad cotidiana de la ciudad con el único fin de mejorar las condiciones materiales e intelectuales de vida de los algecireños.

Santacana culmina su obra con un capitulo octavo titulado *Ensueños* en el que se permite fantasear sobre el futuro y la ciudad, dando rienda suelta a sus anhelos y deseos para ella, plasmados en una serie de avances que afectarían a la educación, la cultura, la sanidad o el urbanismo local tanto como a los cambios políticos y económicos en el ámbito nacional e internacional.

Es nuestro deseo que el trabajo realizado por los miembros del Instituto de Estudios, organismo autónomo de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, haya servido para sacar del olvido esta historia de Algeciras, para ponerla a disposición de los lectores y para recuperar la figura de un político algecireño, ilustrado y curioso, que tanto quiso a la ciudad que lo vio nacer.

Sólo la lectura de sus textos y el recuerdo de su persona y obra en el corazón de los lectores mantendrá su legado vivo para siempre.

En Algeciras, a 25 de julio de 2006

Mario L. Ocaña Torres
Director del IECG

EMILIO SANTACANA Y MENSAYAS
SEMBLANZA BIOGRÁFICA

Antonio Benítez Gallardo

0. INTRODUCCIÓN

Por mucho que su empleo la haya convertido en tópico, no deja de ser válida la expresión que asevera que, a los hombres, por sus hechos los conoceremos. Durante al menos treinta años de su vida, Emilio Santacana fue actor de primer orden en la vida política y social de la ciudad de Algeciras. Su compromiso público, tanto en el gobierno municipal como en la gestión de diferentes organizaciones económicas, asistenciales, culturales y recreativas, que presidió o en las que participó, del que queda constancia escrita en los documentos que han llegado hasta nosotros, me ha permitido conocer una parte importante de la peripecia vital de un hombre, excepcional ya para la gente de su tiempo, que no ha tenido –ni probablemente tendrá– igual en la historia posterior de Algeciras.

La información que he podido manejar relacionada con su vida anterior a 1885, momento de su incorporación como concejal al Ayuntamiento, ha sido escasa, apenas la que se desprende de su partida de nacimiento y las referencias que, de su formación y estancia en el extranjero, da en su libro –*Memoria Histórica de una Conferencia*– Manuel Fernández Mota. En mi intento de conocer más, traté de tomar contacto con alguno de los descendientes de su hermana Encarnación, esposa de Carlos Bianchi Rodríguez –recordar aquí que Emilio Santacana murió soltero y que su hermano José, que sí se casó, murió sin descendencia– en busca de papeles familiares que ampliaran en lo posible tan escasas noticias. A todos aquellos a los que me dirigí, sin resultado, les agradezco su interés. A Pablo Bianchi le agradezco no sólo su interés sino su generosidad porque –además de permitirme conocer algunos datos nuevos con los que enri-

quecer esta semblanza biográfica– nos ha dado la oportunidad de disfrutar de dos joyas bibliográficas: la primera, un ejemplar original del trabajo titulado *Un desastre y varias reliquias,* publicado por Santacana poco después de su *Antiguo y Moderno Algeciras*; y la segunda, un ejemplar original de un trabajo anónimo titulado *Apuntes confidenciales sobre el contrabando en el Campo de Gibraltar,* publicado en Madrid en 1887, en el que se afirma que en el contrabando con Gibraltar se encuentran el origen y las razones del retraso secular de Algeciras y la comarca, en línea con el pensamiento defendido por Santacana más de veinte años más tarde.

I. EL CIUDADANO

Emilio Santacana nace, según consta en el archivo parroquial de la iglesia de Nuestra Señora de la Palma,[1] en Algeciras, a la una de la madrugada del día 20 de julio de 1846. Su padre, Francisco Santacana, del comercio, había nacido en Reus (Tarragona) y su madre, Josefa Mensayas, era natural de Algeciras. Sus abuelos paternos, José Santacana y Rosa Aloy, eran catalanes nacidos en Plá y Reus respectivamente. Sus abuelos maternos fueron José Mensayas, natural de Gibraltar (en Inglaterra, dice el autor de la inscripción en el registro) y Catalina Dagnino, nacida en Sestre, en Génova. Es bautizado el día 2 de agosto del mismo año, siendo sus padrinos sus tíos José Santacana, también del comercio y también nacido en Reus, y Francisca Bonet, nacida en Gibraltar, y testigos de la ceremonia sus tíos Manuel y Antonio Mensayas, comerciantes, nacidos ambos en Algeciras.

Es el menor de cuatro hermanos, nacidos y bautizados en Algeciras, como él, los dos varones, Francisco (1839) y José (1844), y nacida y bautizada en Huelva su hermana Encarnación (1842).

Las noticias sobre su adolescencia y juventud son contradictorias. Según las más conocidas, estudia Derecho y, a los veintidós años, terminada la licenciatura, después de viajar por varios países del continente, fija su residencia en Londres, donde reside durante veinte años.[2] Según otras, "a los trece años marcha a Londres donde permanece hasta los veintiocho años;

---

1 Archivo Parroquial de la Iglesia de Nuestra Señora de la Palma, libro de bautismos nº 28, folio 108v.

2 Manuel Fernández Mota. *Memoria Histórica de una Conferencia (Algeciras 1906).* FMC Colección Historia, Algeciras, 2001, pág. 217.

durante su estancia, entre otros extensos estudios, aprende varios idiomas, [regresando] en 1874 a su ciudad natal".[3] Probablemente regresa a Algeciras reclamado por su familia ante la enfermedad de su padre, que fallece en diciembre de 1877. En cualquier caso, en 1879 está de vuelta en la ciudad puesto que, en julio de ese año, asiste a la junta general de socios del Casino[4] y, desde enero de 1882, forma parte de la junta directiva de dicha sociedad, como vocal, ininterrumpidamente durante once años. En mayo de 1885, a punto de cumplir treinta y nueve años, concurre a las elecciones municipales, como candidato del partido liberal, y es elegido concejal del Ayuntamiento de Algeciras dedicándose, durante algo más de once años, a la política municipal y provincial.

Cumplidos los cincuenta años, vuelve Santacana a ocuparse del negocio familiar que, con el nombre de Hijos de D. Francisco Santacana, distribuye casi el 50% del vino y el 25% del vinagre que se consume en la ciudad,[5] y que le permite disfrutar de una envidiable situación económica. Importante propietario, figura en los primeros lugares de la lista de mayores contribuyentes, que cada año designa el pleno como compromisarios para la elección de senadores; es miembro de la Junta Pericial de Amillaramiento; es vicepresidente[6] y, posteriormente, vocal de la Junta Directiva de la Sociedad Anónima del Alumbrado Público Eléctrico de Algeciras;[7] participa en la vida social y cultural de la ciudad y, en sus ratos libres, se dedica, entre otras actividades, a escribir. Obras suyas son *Mujeres de Algeciras,* de la que sólo conocemos el título; *Un desastre y varias reliquias*;[8] y, sobre todas, su *Antiguo y Moderno Algeciras*,[9] libro del que dice que es "producto de la buena voluntad con que lo emprendí en mis ratos desocupados" y que dedica a su pueblo natal "como modesto testimonio del cariño que siempre le profesé".[10] Que la dedicatoria no es una mera fórmula de cortesía lo pone de relieve el hecho de que, de los trescientos ejemplares que constituyen la edición, destina doscientos a las instituciones benéficas de Algeciras, "esperando que no por su mérito [el del libro] que es escaso sino por el fin

---

3 *El Anunciador*, Diario de Interés General y de Negocios, Gibraltar, 3/7/1916, página 1

4 Actas de la Junta General del Casino de Algeciras, años

5 Actas Municipales de Ayuntamiento de Algeciras, libro 7, pleno de 9/3/1906

6 Lutgardo López Zaragoza. *Guía de Gibraltar y su Campo,* segunda edición, Sevilla, 1902

7 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 6, pleno de 25/8/1905

8 Emilio Santacana y Mensayas. *Antiguo y Moderno Algeciras,* Algeciras, 1901

9 Ibídem.

10 Ibídem.

que se propone, no faltarán personas caritativas que lo adquieran por el indicado precio [5 pesetas] contribuyendo con ello al alivio del enfermo y el desvalido".[11]

En enero de 1906 ocupa de nuevo la Alcaldía para gobernar la ciudad durante la celebración de la Conferencia de Algeciras, renunciando, por problemas de salud, apenas un año después, aunque mantiene su puesto de concejal hasta diciembre de 1910. Ciudadano de la mayor relevancia en la vida económica, social y cultural de la población, es miembro destacado de entidades públicas y privadas, algunas de las cuales preside y otras en cuyas actividades participa. En todas trata de hacer que la gestión sea seria y rigurosa, pero no siempre con éxito. Elegido presidente del Casino en agosto de 1908, en febrero del año siguiente presenta su renuncia cuando los socios se niegan terminantemente a respetar el acuerdo de su junta directiva que, para sanear la economía de la institución, pretende gravar con veinticinco céntimos el asiento en las mesas de juego.[12] En marzo de 1911 participa por primera vez como vocal, en representación de la Cámara de Comercio, en las reuniones de la Junta de Obras del Puerto; en la sesión siguiente, celebrada apenas un mes después, presenta un escrito en el que, tras analizar en detalle las cuentas de ingresos y gastos habidos durante los cuatro años de actividad de la Junta, destaca la importancia de las cantidades invertidas y la pobreza de los resultados conseguidos, que atribuye "no a las personas sino al sistema o régimen, a mi juicio vicioso, autorizado por el Estado para [su] funcionamiento";[13] cuando los restantes miembros de la Junta rechazan, unos implícita y otros explícitamente, el escrito, Santacana dimite.

Aquejado de anemia perniciosa, rodeado del cariño de su familia y del afecto y la consideración de sus amigos y conocidos, Emilio Santacana muere la tarde del día 30 de junio de 1916. Las manifestaciones de pesar son generalizadas:

> ...y lo mismo pobres que ricos, republicanos que conservadores, políticos de todas las fracciones que personalidades neutras a la política [rinden] justo tributo a su memoria, dedicándole sentidas frases [...] porque sin exagerar puede decirse que el vacío que causa su desaparición difícilmente podrá cubrirse con ningún otro hombre.[14]

---

11 Ibídem.

12 Actas de la Junta Directiva del Casino, años 1908-1915.

13 Actas de la Junta de Obras del Puerto, libro 3, sesión de 14/4/1911.

14 *El Anunciador, Diario de Interés General y de Negocios.* Gibraltar, 3/7/1916, página 1.

II. AL SERVICIO DE LOS CIUDADANOS

1. Concejal

Emilio Santacana es elegido concejal en mayo de 1885, en medio de una crisis del gobierno local que, ya a mediados de abril,[15] había provocado la dimisión del alcalde y de trece concejales. Toma posesión de su cargo el día 1 de julio,[16] entrando a formar parte del nuevo Ayuntamiento, presidido por Manuel Navarrete, en el que también figuran seis concejales interinos, nombrados por el gobernador civil de la provincia en sustitución de otros tantos concejales electos (entre ellos su hermano José), suspendidos por orden gubernativa. En la siguiente sesión de Pleno, celebrada el día 8 de julio, se eligen los miembros de las diversas comisiones municipales y Santacana se integra en las de Ornato y Obras, de Beneficencia y Cárcel y de Instrucción Pública. Quince días después, en su primera intervención como portavoz de la Comisión de Instrucción Pública, da cuenta de las diligencias contra el ayudante de la escuela pública de niños, abiertas tras recibirse una carta del director de la escuela, el cual, entre otras cosas, llama la atención sobre las creencias religiosas del ayudante y dice que "eso por sí solo es bastante motivo de destitución".[17] El pleno lo destituye, pero Santacana, junto con otros cuatro concejales, vota en contra.

Cuando, a principios de agosto, la ciudad se enfrenta a la amenaza de la epidemia de cólera que se extiende por la región, el Ayuntamiento se reúne en sesión extraordinaria,[18] convocada a petición de un grupo de concejales, en la que Santacana, en nombre de los solicitantes, expresa el temor general del vecindario. El pleno acuerda, entre otras medidas de prevención contra el contagio, instalar puestos de control en los accesos a la ciudad, en los que someter a tres días de observación a todos los viajeros que lleguen por tierra y mar procedentes de pueblos situados a más de ocho leguas, a fumigación a los que provengan de pueblos situados dentro del radio de ocho leguas, y a fumigación y expurgo a los efectos de comercio. A finales de agosto el gobernador civil retira al Ayuntamiento y a la Junta Local de Sanidad sus atribuciones en materia de sanidad en favor de un delegado gubernativo que actuará de acuerdo con la autoridad militar, lo que provoca un escrito de protesta de varios concejales, leído por Santacana en la sesión del día 26, que

---

15 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, año 1885, sesión de 21/4.
16 Ibídem, año 1885, sesión de 1/7.
17 Ibídem, año 1885, sesión de 24/7.
18 Ibídem, año 1885, sesión de 2/8.

se oponen a la decisión porque "dicho sea de paso, [la autoridad militar] bien poco se ha interesado por el asunto y cuyo concurso hasta aquí de bien poco ha servido".[19] A principios de septiembre, cuando se hace oficial la invasión del cólera en Cádiz, se restablecen los puestos de control y observación, que se mantienen hasta los primeros días de noviembre, en que se considera acabada la epidemia y se celebra, a iniciativa del Ayuntamiento, un solemne *Te Deum* de acción de gracias por haberse librado la ciudad de la epidemia.

Lamentablemente, apenas dos meses después, el 2 de enero de 1886, el Ayuntamiento acuerda constituirse en sesión permanente para atender a la "invasión colérica que aflige a la ciudad"[20] y dar cumplimiento a los acuerdos de la Junta Local de Sanidad, reunida bajo la presidencia del gobernador civil, en particular los relativos a la fumigación y saneamiento de locales que lo necesiten, a la quema de ropas de fallecidos, y a la instalación de una casa de socorro para la atención permanente a los vecinos afectados. De la gestión de la casa de socorro, instalada en la calle Sacramento, se hace cargo Emilio Santacana. En ella atienden los profesores de medicina y cirugía Joaquín Palacios y Juan Pérez Santos, pagados por el Ayuntamiento, y el médico militar José Crespo, que se ha ofrecido gratuitamente, y funciona una cocina económica que proporciona alimentación a los vecinos pobres enfermos y a sus familiares. Las medidas de limpieza e higiene tomadas por la corporación y la junta local de sanidad, las ayudas procedentes de diferentes ámbitos, y el esfuerzo colectivo hacen que, en la sesión del día 18 de enero, el alcalde anuncie que la salud pública ha mejorado. Aunque durante el desarrollo de la epidemia han mostrado su solidaridad personas e instituciones (entre otras, el cónsul de España en Gibraltar, el diputado a Cortes por el distrito o la Sociedad Provincial de Protección de Niños) a las que el Ayuntamiento ha mostrado su agradecimiento, sobre todas ha destacado la actuación del obispo de la diócesis por lo que el pleno municipal acuerda, a propuesta de Santacana, que conste en acta "para imperecedera memoria el profundo agradecimiento con que ha visto la abnegación, el heroísmo, de su ilustrísimo prelado que, desde los primeros días de la invasión colérica, se personó en la ciudad para ejercer actos de caridad evangélica, contribuyendo a reanimar el espíritu público, muy decaído por los estragos de la epidemia".[21] Cuando, a principios de

---

19 Ibídem, año 1885, sesión de 26/8.
20 Ibídem, año 1886, sesión de 2/1.
21 Ibídem, año 1886, sesión de 27/1.

febrero, se da por erradicada la enfermedad y se cierra la casa de socorro de la calle Sacramento, Santacana da cuenta de su gestión al frente de la misma y el pleno acuerda "darle un voto unánime de gracias por la asiduidad y pureza en el desempeño de su cometido".[22]

La ciudad recupera el pulso: a finales de abril el pleno aprueba el programa de la próxima feria, de cuya ejecución se ha encargado una comisión en la que figuraba Santacana. Pero apenas terminan los festejos, el 10 de junio, una resolución de la Audiencia de Sevilla obliga a reponer en sus puestos a los concejales suspendidos el año anterior. Comienza así un período incierto, que se prolonga hasta finales de junio, en el que, ausente el alcalde titular, en cada una de las sesiones que se celebran se elige nuevo alcalde. El Ayuntamiento recupera la normalidad cuando el gobernador civil ordena el cese de los concejales interinos, nombrados en su día en lugar de los suspendidos, y la reposición del alcalde titular, informando al pleno que ha dado cuenta de su decisión al gobernador militar y le ha pedido que preste al alcalde la ayuda necesaria. Sin embargo, la oposición a Navarrete le hace tan difícil el gobierno de la ciudad que, a finales de ese año, dimite. Una Real Orden que nombra alcalde al concejal José Rodríguez España permite el normal funcionamiento de la institución, pero en ninguna de las comisiones municipales figura ya como miembro Emilio Santacana, que cesa como concejal a finales de junio de 1889. Aunque deja el Ayuntamiento, no renuncia a la política y aparece como diputado provincial entre julio de 1889 y mayo de 1890.

Se presenta a las elecciones a concejales para el bienio 1891-1893 y es elegido, con 90 votos, junto a su amigo Rafael de Muro, que consigue 217 votos. En la sesión extraordinaria celebrada el día 1 de julio para la constitución del nuevo Ayuntamiento se da lectura a una Real Orden, mediante la cual la Reina Regente, en nombre del Rey, nombra alcalde a Rafael de Muro. En la sesión ordinaria siguiente Santacana es elegido miembro de las comisiones municipales de Hacienda y de Beneficencia. Entre julio de 1891 y enero de 1893 participa activamente en las sesiones de pleno, con propuestas y expuestos en los que va desarrollando sus ideas para remediar los problemas que padece la ciudad. Informa favorablemente de la instalación de una almadraba en la ensenada del Tolmo pero se opone a la instalación de otra en la de Getares, por considerarla perjudicial para los

---

22 Ibídem, año 1886, sesión de 3/2.

intereses de la ciudad;[23] defiende, frente al concejal republicano Vázquez, que se opone, la propuesta de privatización del abastecimiento de agua potable a la ciudad y participa en la elaboración del pliego de condiciones para la concesión;[24] se opone, junto al resto de la Corporación, al tendido de un ramal del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, en construcción, entre San Roque y La Línea;[25] propone al pleno que, "próxima la fecha en que se completará y abrirá al tráfico la línea Bobadilla-Algeciras", acometa la mejora del camino a la estación, expropiando las construcciones irregulares que impiden el paso y trazando "una hermosa calzada" que dignifique tan importante acceso a la ciudad;[26] reclama la puesta en marcha del acuerdo adoptado para estudiar la propuesta de alcantarillado general que exigen "la higiene pública y los adelantos modernos";[27] expone la necesidad de comprar desinfectantes en cantidad suficiente para el tratamiento periódico de edificios y lugares públicos y de las casas de las familias pobres.[28]

2. Alcalde

En la sesión de 20 de enero de 1893, ausente Santacana por la muerte de su madre, el alcalde accidental da lectura a la comunicación del gobernador civil que traslada una Real Orden de la Reina Regente, en nombre del Rey, nombrando alcalde a Emilio Santacana. Siete días después, Santacana preside por primera vez el pleno municipal y se dirige a todos diciendo que nunca se vio como alcalde porque no se reconoce suficientes condiciones pero que acata la voluntad del gobierno de la nación; lamenta que las mismas circunstancias que le han hecho alcalde alejen de la Alcaldía a Rafael de Muro, al que llama su íntimo amigo, haciendo grandes elogios de su tarea que considera ejemplar; finalmente manifiesta que, aunque no presenta programa, las obras realizadas serán la prueba de la bondad de su gestión, para la que solicita el concurso de todos en bien de Algeciras.[29] Sin embargo, un mes más tarde, presenta al pleno un documento en el que pone por escrito, a modo de programa, sus ideas para la mejora de la población.[30] Distribuye

---

23 Ibídem, año 1891, sesión de 15/7.
24 Ibídem, año 1891, sesión de 25/9.
25 Ibídem, año 1891, sesión de 14/10.
26 Ibídem, año 1892, sesión de 20/5.
27 Ibídem, año 1892, sesión de 9/9.
28 Ibídem, año 1892, sesión de 16/9.
29 Ibídem, año 1893, sesión de 7/1.
30 Ibídem, año 1893, sesión de 24/2.

sus propuestas en seis apartados: higiene y saneamiento; arreglo y empedrado de calles; alineación del caserío; ensanche hacia la estación; paseos y jardines; y abastecimiento de aguas.

Desarrolla en profundidad algunas de las propuestas defendidas en su anterior etapa como concejal. Pone especial énfasis en la necesidad de poner remedio a las condiciones de higiene y salubridad públicas, en términos que, más tarde, trasladará literalmente a su historia de Algeciras:

> La higiene de los pueblos es la manifestación más palmaria de su educación y cultura. No es Algeciras uno de los pueblos que más puedan vanagloriarse de su higiene, a pesar de la benignidad de su clima y a ser una de las ciudades más sanas y atractivas de nuestro litoral. Una mortalidad anual de 35 por 1000 habitantes es enorme para su población y pese a la salubridad del terreno, lo espacioso y ventilado de sus calles y la poca aglomeración de gente en sus viviendas. Faltan condiciones en las casas, la ignorancia y el descuido tienen gran arraigo y es general el olvido de las más simples reglas de higiene. [Invita] a seguir la marcha progresiva de otros pueblos y a reducir la mortalidad a 20 o menos. [...] El sistema de pozos negros que impera en la inmensa mayoría de nuestras viviendas es perjudicial para la salud y molesto y repugnante. Es lamentable el estado en que se encuentran las afueras y muchas calles: pozos negros reventados, albañales inmundos, depósitos de residuos de las muchas casas sin excusados, y por todos lados se tropieza con basura y suciedad. Sólo cuando hay epidemias se actúa. Por tanto hay que encomendar a gente perita el estudio completo del enmadronado, para ir haciéndolo y obligando a que los propietarios de las casas hagan uso de las cloacas mediante el estipendio que se acuerde.

Considera que el adoquinado de las calles, para el que "se cuenta con excelente material en nuestro suelo, lo que ofrecerá una mayor economía", debe realizarse en paralelo con la instalación del alcantarillado. Insiste asimismo en la necesidad de "formar ahora una calzada hasta la estación que con el tiempo llegue a ser una espaciosa calle y digna entrada a nuestra población" proponiendo además unir directamente la calle General Castaños con la estación, atravesando una de las huertas del Secano, para acercarla al centro de la ciudad. Se propone también "dar cumplimiento al acuerdo [...] de elaborar un plano que marque las alineaciones a que hayan de someterse las nuevas edificaciones", porque "no hay más que dar un paseo para admirarse del caprichoso desorden que se observa en la edificación". Le parece imprescindible remediar "el abandono del hermoso y único Paseo de Cristina y los abusos que se toleran en sus jardines [porque] si no se hace acabará convertido del todo en un miserable barrio de casuchas", y

dice que "para solucionarlo el único remedio debe ser radical: [los jardines] deben volver a poder del municipio". Su referencia al abastecimiento de aguas es meramente testimonial para expresar su confianza en que la concesión hecha por el Ayuntamiento dará buen resultado.

Cuando a finales de año, posiblemente conocedor ya de su cese, despide a los concejales que dejan el cargo,

> expresa su disgusto por no haber encontrado en sus compañeros, en el tiempo que ha desempeñado la alcaldía, el apoyo y la buena voluntad que esperaba y que eran tan necesarios para su mayor y más fácil gestión de los intereses locales, y porque no han podido realizarse algunas de las reformas que había proyectado a su entrada en la alcaldía, habiendo sido también este [...] obstruccionismo la causa de que los servicios municipales, algunos de la mayor importancia, se encuentren en completo abandono por negligencia de las comisiones a las que están encargados.[31]

En la sesión extraordinaria celebrada el 1 de enero de 1894, en ausencia de Emilio Santacana, enfermo, toman posesión los nuevos concejales electos y se procede a la constitución del nuevo Ayuntamiento, dándose lectura, a continuación, a dos comunicaciones: una del gobernador civil, que transmite la Real Orden por la que se designa como Alcalde a José Santacana, y otra de éste, ausente de la sesión, en la que da cuenta de que ha presentado su renuncia ante el gobernador civil.[32] A principios de febrero José Santacana toma posesión de la Alcaldía, "a pesar suyo, obligado por las circunstancias". En la siguiente sesión, el Pleno, a propuesta de Rafael de Muro, acuerda unánimemente un voto de gracias a Emilio Santacana por sus aciertos como alcalde. Santacana lo agradece y expresa su disgusto por no haber podido hacer más, como era su deseo, achacando ahora la falta de resultados a los escasos recursos del erario municipal.[33]

Cualesquiera que fuesen las razones, el balance de su gestión al frente de la alcaldía debió resultarle decepcionante. De su programa de mejoras apenas alcanzó a lograr que el pleno acordase encargar al arquitecto provincial del estudio del alcantarillado general de la ciudad,[34] que se adoquinase la calle Tarifa y la plaza Juan de Lima,[35] o que el maestro de obras realizase el plano

---

31 Ibídem, año 1893, sesión de 29/12.
32 Ibídem, año 1894, sesión de 1/1.
33 Ibídem, año 1894, sesión de 7/2.
34 Ibídem, año 1891, sesión de 24/2.
35 E. Santacana, *Antiguo y Moderno Algeciras*, página 268.

de la alineación de la calle Río. Veinte años después de su cese, aún era un objetivo inalcanzable hacer del camino de la estación una espaciosa calle, digna entrada a la población; habría que esperar más de treinta años para recuperar, para el patrimonio municipal, los jardines del Paseo de Cristina; nunca se prolongaría la calle General Castaños; y, más de un siglo después, por todos lados se tropieza todavía con basura y suciedad y la anarquía y el desorden son las constantes de la edificación.

Elegido por sus compañeros de Corporación para formar parte de cuatro de las seis comisiones municipales,[36] Santacana participa activamente en las sesiones de Pleno: propone que sea un solo médico el que se ocupe de los enfermos del Hospital Civil y no tres médicos diferentes, como ocurre ahora, proposición que acepta el Pleno nombrando Director Facultativo a Buenaventura Morón, médico higienista;[37] se ocupa de las gestiones para la compra de las columnas y aparatos necesarios para la instalación de los cuatro arcos voltaicos que mejorarán la iluminación de la Plaza de la Constitución;[38] e informa favorablemente las bases para el otorgamiento de escritura de concesión para mejorar el abastecimiento de agua potable.[39] Ve con satisfacción que, unánimemente, el Ayuntamiento acuerda, a propuesta de su hermano, la expropiación de los jardines del Paseo de Cristina, a medida que los fondos municipales lo permitan,[40] o un plan extraordinario de adoquinado de algunas de las calles más importantes (Tarifa, Cristóbal Colón, General Castaños, Real y alrededores de la Plaza de la Constitución) para "mejoramiento de la ciudad y comodidad de los vecinos".[41]

A finales de julio, un asunto trivial (la negativa a autorizar el cambio de ubicación de un puesto de venta de carne) agudiza las diferencias existentes entre los miembros de la Corporación. La discusión se hace tan violenta que el alcalde, que ha llamado al orden inútilmente a los que defienden el cambio, reclama la presencia de la guardia municipal, hecho que hace que abandonen la sala un grupo de concejales, encabezado por Rafael de Muro y Antonio Bonany.[42] A mediados de septiembre, José Santacana pide

---

36 Ibídem, año 1894, sesión de 3/1.
37 Ibídem, año 1894, sesión de 14/3.
38 Ibídem, año 1894, sesión de 15/6.
39 Ibídem, año 1894, sesión de 13/7.
40 Ibídem, año 1894, sesión de 20/4.
41 Ibídem, año 1894, sesión de 1/8.
42 Ibídem, año 1894, sesión de 27/7.

autorización al Pleno, que se la concede, para ausentarse por un mes y recuperarse de sus problemas de salud, añadiendo que, si su salud no mejora, es posible que no vuelva a la Alcaldía. Por ello, se despide de todos sus compañeros y de todos los empleados municipales, a los que agradece su colaboración. Una semana más tarde, poco más de ocho meses después de su nombramiento, el Gobierno cesa a José Santacana, nombra nuevo alcalde a Manuel Sanguinetty, y vuelven al Pleno Rafael de Muro y sus amigos políticos. Las afirmaciones de Muro culpando de su abandono del Pleno al comportamiento del ex-alcalde, ausente, hacen que Emilio Santacana intervenga pidiéndole aclaración de sus palabras, que considera injustificadas, y afirmando que, en su opinión, la retirada de Muro y sus amigos sólo pudo obedecer a motivos particulares y políticos. Muro ignora a Santacana.[43]

A partir de ese momento Santacana sólo asiste a los Plenos y a las comisiones ocasionalmente, aunque eso no impide que participe, como miembro de la Comisión de Hacienda, en la elaboración de los presupuestos para el año 1895;[44] o que, en febrero de ese año, como miembro de la Comisión de Beneficencia, proponga –sin éxito– que, dada la evidente falta de recursos del Ayuntamiento, se mantenga el socorro a los jornaleros, en paro por los temporales y el mal tiempo, pidiendo ayuda a los vecinos pudientes;[45] o que, para evitar los perjuicios al patrimonio municipal que suponen las concesiones de suelo que el Ayuntamiento hace ilegalmente, pida al Pleno –también sin éxito– que "establezca un criterio fijo en consonancia con la ley que prohíbe disponer de los terrenos del común en la forma en que se hace hoy".[46]

Decepcionado tal vez, no concurre a las elecciones para la renovación de su mandato y cesa como concejal el 30 de junio de 1895, cerrando así diez años de dedicación a la política local y provincial. Habrán de pasar otros diez años antes de que vuelva de nuevo a participar activamente, desde el Pleno del Ayuntamiento, en la vida pública de la ciudad.

---

43 Ibídem, año 1894, sesión de 28/9.
44 Ibídem, año 1895, sesión de 8/2.
45 Ibídem, año 1895, sesión de 15/2.
46 Ibídem, año 1895, sesión de 19/4.

III. ALCALDE DE LA CONFERENCIA

1. Antecedentes

Aunque es muy probable que, con anterioridad, circularan rumores sobre la posibilidad de que en la ciudad se celebrara la conferencia internacional que habría de debatir sobre los asuntos de Marruecos, el Pleno del Ayuntamiento de Algeciras tiene conocimiento de ello, oficialmente, a mediados de octubre del año 1905, en la sesión extraordinaria celebrada el día 18[47] para ocuparse de la necesidad de llevar a cabo la construcción del puente de hierro para el que se había aprobado tres meses antes un presupuesto de 16.000 pesetas, en el lugar del antiguo de mampostería existente en el río de la Miel, necesidad que, en palabras del alcalde, se hacía sumamente precisa

> ...desde el momento en que Algeciras ha sido designada por las naciones concertadas como sede para las Conferencias, [para] poner en comunicación fácil y cómoda la parte donde han de habitar los representantes de las naciones con el resto de la ciudad y con el lugar que hasta ahora parece el señalado para celebrar las conferencias.

Dos días más tarde, en el Pleno semanal ordinario,[48] el alcalde da cuenta de la visita de un funcionario del Ministerio de Estado, con una carta de presentación del ministro, "para conocer Algeciras por haber sido señalada como sede de las Conferencias", trasladando a los concejales presentes su opinión de que "el resultado de la visita ha sido favorable", e informa de que se había designado el salón de sesiones del Ayuntamiento como local a propósito para la celebración de las reuniones, enviando el gobierno desde Madrid el mobiliario y el decorado necesarios. Los concejales, a propuesta del portavoz de la minoría republicana, Domingo Vázquez, aprueban enviar un mensaje al Gobierno de Su Majestad exponiendo "lo honrada que esta población se ve" por la designación y los esfuerzos y sacrificios que el Ayuntamiento se halla dispuesto a hacer para "recibir dignamente a tan ilustres huéspedes". Como prueba de su interés, el pleno adopta los acuerdos que considera convenientes para la preparación de la ciudad para el acontecimiento que aguarda. Una semana después, Vázquez propone al pleno el acuerdo de adoquinar las calles del Río y del Ángel, "muy necesario para el tránsito de las personas y carruajes que han de tener acceso a los hoteles y

---

47 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 6, sesión de 18/10/1905.
48 Ibídem, sesión de 20/10.

casas al sur del Río",[49] y a mediados de noviembre propone crear una comisión que visite todas las calles de la ciudad, especialmente las de las afueras, "para disponer la limpieza que tan necesaria es para la higiene pública y que tanto dice de la cultura de un pueblo, llamado a recibir en pocos días a ilustres huéspedes".[50]

En paralelo con la actividad que desarrolla el Ayuntamiento, se llevan a cabo otras actuaciones públicas en las que participan personas ajenas a la Corporación. En la sesión celebrada el día 15 de diciembre, Vázquez pregunta por las reparaciones que se están haciendo en la Casa Consistorial y que ordena el vecino José Santacana. El alcalde accidental dice que, aunque cree que algunas son por cuenta del Gobierno, no sabe nada por lo que el Pleno acuerda desautorizar las obras.[51] Naturalmente José Santacana no es un vecino cualquiera: alcalde de la ciudad en dos ocasiones anteriores, además de ser uno de los ciudadanos más importantes de Algeciras ha sido elegido concejal para el bienio 1906-1907 en las elecciones celebradas en noviembre. Trabaja, en efecto, José Santacana para la Administración central, colaborando con el representante del Ministerio de Estado en la ciudad, y también para su hermano Emilio.

2. Nombramiento

A punto de cumplir sesenta años, disfrutando de una posición económica y social privilegiada, prestigiado por sus publicaciones, respetado por todos, Emilio Santacana acepta volver a la vida pública, requerido probablemente por el Gobierno de la Nación, tentado por la oportunidad de dirigir la actividad municipal con ocasión de la celebración en Algeciras de la Conferencia sobre Marruecos, el hecho político y diplomático más relevante de toda la historia de la ciudad. Aunque no ha sido el candidato a concejal más votado –han optado por él 183 de los vecinos de su distrito con derecho a voto, frente a los 207 que han votado en el suyo al hasta ahora alcalde Juan Guadalupe Sánchez–, su amplia cultura, su prestigio intelectual, su conocimiento de idiomas, su experiencia, le hacen el mejor candidato posible para ejercer de anfitrión para la Conferencia. En la sesión extraordinaria para la constitución del nuevo Ayuntamiento, celebrada el 1 de enero de 1906,[52] se

---

49 Ibídem, sesión de 27/10

50 Ibídem, sesión de 24/11

51 Ibídem, sesión de 15/12

52 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 7, sesión de 1/1/1906.

da lectura al telegrama del gobernador civil en el que comunica que, de conformidad con la ley municipal de 1877, el Rey, a propuesta del Gobierno, le ha designado alcalde. Aunque los concejales republicanos, del mismo modo que vienen haciéndolo desde la aprobación de la ley, manifiestan su disgusto por el hecho de que sea el Gobierno el que nombre al alcalde, todos los miembros de la Corporación acuerdan que conste en acta su satisfacción por el nombramiento de Emilio Santacana. El nuevo alcalde da lectura a las que llama sus palabras inaugurales, que dirige a los concejales por escrito,[53] "con el fin de concretarlas mejor porque la memoria no me es fiel y sería cansaros con mi locución premiosa":

> Señores concejales: Su Majestad el Rey, a propuesta del Gobierno, se ha dignado honrarme con el nombramiento de alcalde presidente de esta ciudad y mis primeras palabras han de ser de profundo agradecimiento por la confianza que en mí deposita, quizás inmerecidamente. Mis segundas serán para saludar a los señores que forman el consejo municipal quienes en sus personas representan al pueblo de Algeciras. No es esta la primera vez que ocupo este puesto; en otra ocasión fui agraciado con igual cargo y en su desempeño procuré en la medida de mi capacidad la mejor forma para los intereses y mejoras de esta ciudad a la que, como hijo suyo, profeso singular cariño; y ahora mis esfuerzos tenderán al mismo fin.
>
> Por mis ocupaciones y también desgraciadamente por mis años esperaba verme libre de los cuidados y desvelos que este puesto exige pero nuevamente se ha pedido de mí el sacrificio de mi tranquilidad y al servicio de mi pueblo me someto.
>
> Pero si la gestión municipal que hoy se manifiesta ha de ser prolífica en resultados ventajosos para la población debo solicitar y contar con el apoyo imparcial y desinteresado de mis compañeros de municipio porque si bien un alcalde tiene atribuciones para velar por sí de la prosperidad de los intereses que están a su cargo necesita sin duda alguna de la decidida cooperación de los concejales para que dichos resultados se logren, siempre que vean en aquél sacrificio, desinterés y deseo de acierto.
>
> Las corporaciones municipales son esencialmente cuerpos administrativos de pueblos y ciudades cuya prosperidad y decadencia se refleja en la nación entera; por eso es tan grande su significación y su importancia y cuando su verdadera misión se ve entorpecida por intereses personales o de bandería los efectos son siempre lamentables y estériles con daño seguro y directo para la comunidad que representan e indirecto para la nación.

---

53 Ibídem

Yo abrigo la esperanza en que esto no ocurrirá con este Ayuntamiento sino que, inspirándonos todos en el bien general, podamos retirarnos cuando llegue nuestro término con la conciencia de haber cumplido honradamente con nuestro mandato.

Venimos a regir a esta ciudad en una época memorable llamada a realzar su nombre; aludo a la próxima Conferencia Internacional que deberá inaugurarse muy en breve. Obligados estamos todos, concejales y vecinos, a recibir y atender cuanto sea posible a los personajes que han de honrar a esta población con su presencia y aunque, por su categoría subalterna, no pueda contar con los medios y recursos de una capital ni ofrecer grandes atractivos cuando la voluntad es grande se cubren muchas deficiencias y siempre se puede demostrar, con atenciones y cuidados personales, que nuestro pueblo sabe agradecer el honor que se le ha hecho al designarlo para lugar de la Asamblea, de manera que nuestros ilustres huéspedes se ausenten llevándose una grata impresión de Algeciras y sin que su cultura y buen nombre sufran en el concepto ajeno.

Yo bien comprendo que con un presupuesto exiguo como el nuestro no se pueden hacer milagros no ya en la presente ocasión, en la que el Estado prometió acudir en su auxilio pecuniario, sino en la vida ordinaria municipal, pero así y todo cuando la gestión administrativa es concertada pueden realizarse mejoras que no se ven cuando aquellas se descuidan.

Procuraremos pues el mejor acuerdo huyendo del despilfarro; y como creo que la nueva corporación se sentirá animada del mismo buen deseo que yo tengo, y que, sin duda, habrán tenido también los que nos precedieron, y estará dispuesta a que los servicios del procomún se practiquen con eficacia y rectitud, los resultados tendrán que ser satisfactorios y halagüeños.

Juntos todos mucho podemos hacer, para ello no falta campo; divididos y apasionados nada alcanzaremos. En el primer caso el vecindario sabrá agradecer y podremos salir de esta casa satisfechos de haber sido útiles en algo a nuestro pueblo, pero en el segundo caso tendrá éste perfecto derecho para arrepentirse de haber dado sus poderes a quienes se mostraron incapaces de regirla y representarla.

Las palabras del alcalde concitan el interés de todos: Los concejales republicanos solicitan una copia del escrito y Bonany, en su nombre y en el de sus amigos políticos, encomia lo expuesto y se congratula de que sea alcalde de Algeciras una persona de la ilustración de Emilio Santacana, ofreciéndole su colaboración.

3. La Conferencia

Los preparativos para adecuar la ciudad a la celebración de las conferencias acaparan la atención del alcalde que, en la primera sesión ordinaria del nuevo Ayuntamiento celebrada el día 5 de enero, informa al pleno de que se ha encontrado paralizadas algunas obras –entre otras, la de la calle que lleva al puente nuevo o el camino de la plaza de toros– y que ha dispuesto su continuación urgente, teniendo en cuenta los pocos días que quedan para la llegada de los delegados; asimismo propone que la Comisión de Ornato se ocupe del arreglo del camino que va a la casa del señor Smith, vicecónsul de Inglaterra en Algeciras, porque "allí han de alojarse algunos de los delegados y se hace muy difícil el tránsito de carruajes". Por mayoría, se acuerda dar un voto de confianza al alcalde para que lleve adelante las obras que considere necesarias, con la oposición de la minoría republicana que considera que los gastos deben ajustarse a lo presupuestado y "que el Ayuntamiento no puede acordar contra la ley".[54] En su siguiente reunión, cinco días después, en ausencia de los concejales republicanos, el Pleno autoriza al alcalde para que tome todas las medidas que exijan el buen nombre de la población, su cultura y su prestigio, y aprueba todas las propuestas que presenta: crear diez plazas de guardias municipales, nombrados por el alcalde como fuerza armada, por el tiempo que duren las conferencias, solicitando asimismo autorización al gobernador civil para que los agentes de la Policía Urbana, que en lo sucesivo se denominarán agentes municipales de seguridad, puedan usar armas; aumentar el número de barrenderos y dotarlos de uniforme; abrir una oficina de información en el local de la Peña Conservadora, en la plaza de la Constitución, en la que un oficial de secretaría del Ayuntamiento atienda a las muchas personas que han de venir a la ciudad; contratar a un intérprete que posea varios idiomas. Acuerda también el pleno la creación de dos comisiones especiales: una, constituida por los cuatro tenientes de alcalde, para ayudar al alcalde en los trabajos excepcionales a que obliga la organización de la Conferencia, y otra que acompañe al alcalde a recibir, conforme al protocolo que la etiqueta y la cortesía exijan, a los participantes en la Conferencia.[55]

A partir del sábado día 13 comienzan a llegar las autoridades regionales y provinciales, los representantes de las naciones participantes y la mayor parte de los corresponsales de prensa nacionales y extranjeros: la tarde de

---

54 Ibídem, sesión de 5/1.

55 Ibídem, sesión de 10/1

ese mismo día, la comisión de recepción presidida por Emilio Santacana da la bienvenida oficial al capitán general de Andalucía, y por la noche, al gobernador civil de la provincia;[56] al día siguiente, domingo, las autoridades algecireñas reciben en el puerto a la delegación marroquí;[57] el lunes, a mediodía, el alcalde acude a cumplimentar al Duque de Almodóvar, ministro de Estado, que llega al frente de la delegación española, tras casi veinte horas de viaje, en un tren especial en el que también llegan casi todas las restantes delegaciones.[58] Durante las primeras semanas de la Conferencia, Emilio Santacana dedica gran parte de su tiempo a sus obligaciones como representante de la ciudad y como anfitrión. Como representante de la ciudad participa, junto al Duque de Almodóvar, en la recepción oficial de las autoridades civiles y militares y de las misiones extranjeras que, con motivo del santo del Rey, preside el ministro de Estado en el gran salón del Ayuntamiento, y asiste a la fiesta ofrecida por el ministro al cuerpo diplomático, a las autoridades de Algeciras y Gibraltar y a los representantes de la prensa extranjera, celebrada a bordo del destructor *Carlos V*, llegado al puerto de Algeciras para tal fin.[59] Como anfitrión, en respuesta a la opinión unánime del Pleno de que sería oportuno que el Ayuntamiento hiciese alguna manifestación de consideración y simpatía a los delegados,[60] invita al ministro de Estado, a la delegación española y a los periodistas españoles y extranjeros, a una jira campestre; facilita asimismo la organización de una corrida de toros en la plaza de La Perseverancia y promueve y apoya la celebración de la fiesta que, en honor de los participantes, ofrece el Casino en el teatro Variedades, situado en uno de los jardines del Paseo de Cristina.

Todavía adoptará el pleno algunas decisiones más, relacionadas con la celebración de la conferencia. El día 2 de marzo el pleno acuerda dar el nombre de "Paseo de las Conferencias" al camino que, por la parte del mar y desde el muelle de madera del ferrocarril, conduce a la entrada del Hotel Reina Cristina. En la sesión del día 9 la mayoría del pleno aprueba, a propuesta de José Santacana, que "en el salón de sesiones de la Casa Consistorial se fije oportunamente una lápida donde aparezca la fecha en que ésta ha tenido lugar y el respetable nombre de su presidente", sin tomar en consideración la sugerencia de varios concejales para que en la lápida se inscriban los nombres

---

56 *ABC* de Madrid, 14/1/1906, página 10.
57 Ibídem, 15/1/1906, página 9.
58 Ibídem. 16/1/1906, página 14.
59 Ibídem. 22/1/1906, página 10.
60 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 7, sesión de 24/1.

de los delegados de las naciones concurrentes;[61] sin embargo, un mes después, "en el momento de terminar la conferencia, el Alcalde, al frente de todos los concejales vestidos de etiqueta con las insignias de su cargo, entra en la sala y dirigiéndose a los delegados les manifiesta que, para conmemorar la Conferencia será colocada en aquel salón una placa de mármol y en ella se esculpirán los nombres de todos ellos".[62]

Las celebraciones en las que participan, y de las que disfrutan, autoridades, diplomáticos y clases acomodadas, y con las que distrae sus ratos libres el resto de la población, no resuelven los problemas habituales que la ciudad padece –los mismos y de la misma magnitud que los denunciados por Emilio Santacana diez años atrás–, agravados además por una epidemia de viruelas que se ceba en los ciudadanos más necesitados. Para hacer partícipe al país de la situación de la ciudad, Vázquez, portavoz de los concejales republicanos, propone al alcalde que "invite a los periodistas que han venido a las conferencias a que asistan a las reuniones de pleno, designándoles sitio a propósito y en condiciones";[63] también a propuesta de Vázquez, para implicar directamente a los poderes del estado, se acuerda solicitar al gobernador civil que presida una sesión de Pleno, petición que el gobernador no atiende.[64]

4. La ciudad

Con el paso de los días, la Conferencia y sus participantes se incorporan a la rutina de la vida ciudadana y vuelven a adquirir protagonismo los problemas que se le plantean al gobierno de la ciudad, muchos de ellos endémicos y reiterados, como la falta de recursos, las deficiencias de los servicios públicos, la falta de trabajo para obreros y jornaleros, y alguno excepcional, como la epidemia de viruela.

Ya a finales de enero la Comisión de Beneficencia del Ayuntamiento estudia las instancias de varios vecinos pobres que piden socorros como compensación por la quema de ropas y enseres de familiares enfermos fallecidos de viruela.[65] A principios de marzo, respondiendo a Vázquez, que pide que se adopten con urgencia cuantas disposiciones sean precisas para impedir el

---

61 Ibídem, sesión de 9/3.
62 *ABC* de Madrid, 9/4/1906, página 13.
63 Ibídem, sesión de 17/1.
64 Ibídem.
65 Ibídem, sesión de 24/1.

desarrollo de la enfermedad, el alcalde da cuenta de las medidas tomadas, entre otras "la propagación de la vacuna, que se suministra en abundancia y con el mejor éxito"; la limpieza de algunos pozos negros en pésimo estado, aunque se tropieza con la resistencia pasiva de los llamados a cumplirlas;[66] la prohibición de la entrada de ropa y muebles procedentes de Tarifa y el control de la llegada de enfermos de viruela en los barcos de Gibraltar o por el camino del Calvario. Pese a todo, la enfermedad se propaga, empieza a escasear la linfa necesaria para vacunar a la población y hay dificultades para conseguirla en Cádiz o en Gibraltar.[67] A mediados de mayo la epidemia, "estacionada en la población desde hace meses", ha provocado tantas muertes entre las clases más desfavorecidas que el presidente de la Comisión de Beneficencia manifiesta en el Pleno su opinión de que faltan medios para combatirla y propone construir, en las afueras de la población, un hospital dedicado a enfermedades infecciosas. Emilio Santacana, que considera el proyecto irrealizable porque el municipio carece de recursos, informa de que, según los médicos, la enfermedad empezará a remitir.[68] No obstante las muertes continúan. Sólo a finales de julio desciende el número de afectados, tras acordar la corporación incrementar las medidas de salubridad pública y la vacunación de la población, poniendo en marcha un programa de visitas a las viviendas de cada uno de los cuatro barrios de la ciudad –que realizan cuatro comisiones, integrada cada una por un teniente de alcalde, un concejal, un vecino y el correspondiente médico titular– para comprobar su estado de higiene y exigiendo a los vecinos pobres que, ellos y sus familias, se vacunen como requisito indispensable para permanecer en el padrón de la beneficencia domiciliaria. Durante los meses de agosto y septiembre se producen nuevas defunciones, pero finalmente la epidemia pierde virulencia y a finales del año está completamente erradicada.

Un mal social que, en los primeros meses de cada año, se ensaña con los sectores más desfavorecidos es la falta de trabajo. Aunque no es tan lamentable como en las zonas interiores de Andalucía –donde, como en Osuna, los braceros acosados por el hambre y la desesperación asaltan los mercados,[69] o como en Arcos, donde más de dos mil personas, hombres, mujeres y niños, piden socorro a voces por las calles,[70] o como en Jerez,

---

66 Ibídem, sesión de 9/3.
67 Ibídem, sesión de 16/3.
68 Ibídem, sesión de 11/5.
69 *ABC* de Madrid, 9/2/1906, página 4.
70 Ibídem, 9/3/1906, página 5.

donde los obreros hambrientos invaden las calles–,[71] en la comarca la situación es alarmante porque a los temporales que la azotan, a los largos períodos de lluvias abundantes o de sequía persistente, se añade este año la pérdida de empleo en Gibraltar, provocada por la reducción de actividad en las obras del dique que allí se construye, que afecta sobre todo a la vecina ciudad de La Línea de la Concepción, donde una población obrera de más de diez mil hombres se encuentra sin trabajo y en situación desesperada.[72] EL problema también afecta a Algeciras. En el Pleno celebrado el día 17 de enero se da lectura a un escrito de 123 trabajadores pidiendo ocupación para atender a sus necesidades y las de su familia;[73] en la sesión de 23 de marzo el alcalde da cuenta de la petición de socorro que ha recibido de una comisión en representación de numerosos jornaleros, en paro a causa de la sequía;[74] una semana después, informa de que los que piden ayuda para subsistir son los obreros en paro, ahora a causa de las lluvias.[75] La Comisión Municipal de Beneficencia socorre a los afectados con ayudas en metálico, una peseta, los primeros días, y luego distribuyendo pan, mientras que la corporación acuerda soluciones a más largo plazo, soluciones que pasan por la realización de obras municipales para las que el Ayuntamiento apenas dispone de recursos, aunque el alcalde ordena que, de manera inmediata, se acometan las obras de limpieza y saneamiento previstas en el presupuesto. Además se encomienda a la Comisión de Ornato y Policía Urbana y a la de Policía Rural la elaboración de un listado de otras actuaciones extraordinarias necesarias más inmediatas para las que el alcalde busca financiación, solicitando ayuda del Gobierno de la Nación, por mediación del diputado a Cortes por el distrito, y del ministro de Estado, al que pide el reintegro de los gastos extraordinarios –más de 16.000 pesetas– realizados con motivo de la Conferencia. Asimismo, para implicar en la solución del problema a los propietarios acomodados, Vázquez, portavoz de la minoría republicana, propone que el Ayuntamiento obligue a demoler y reconstruir las numerosas casas en ruina existentes en la población,[76] y el alcalde convoca a los mayores contribuyentes a una reunión, a la que sólo asisten seis, para ver de ofrecer trabajo a los parados.[77] Los resultados de las gestiones no son muy

---

71 Ibídem, 29/3/1906, página 14.
72 Ibídem, 20/2/1906, página 14.
73 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 7, sesión de 17/1.
74 Ibídem, sesión de 23/3.
75 Ibídem, sesión de 30/3.
76 Ibídem, sesión de 16/4
77 Ibídem, sesión de 20/4

alentadores: no hay respuesta del Gobierno, los propietarios se limitan a iniciar una suscripción, y sólo el Duque de Almodóvar, al ausentarse de Algeciras después de terminada la Conferencia Internacional, realiza un importante donativo en mobiliario y ajuar para el hospital.[78] También los delegados asistentes a la conferencia, antes de su marcha, entregan al alcalde 2.700 pesetas y 1.000 francos para su reparto entre los pobres, a criterio del Ayuntamiento, con la condición de que al menos 1.000 pesetas se entreguen a la Sociedad de Señoras de San Vicente de Paul.[79]

El aumento de la actividad económica que propicia la llegada del buen tiempo y los preparativos de la próxima Feria contribuye a paliar los problemas de obreros y jornaleros, por lo que el alcalde, en la sesión celebrada el 25 de mayo, propone –y se acuerda, con el voto en contra de Vázquez, portavoz de la minoría republicana, que dice que, dada la situación de la hacienda municipal, los gastos los paguen de su bolsillo los concejales monárquicos– que, con motivo del casamiento del Rey el próximo día 31, se celebren en la plaza de la Constitución fuegos artificiales, se enciendan los focos eléctricos y haya música, invitando al vecindario a poner colgaduras en las fachadas y a iluminar las viviendas, así como dirigir a Sus Majestades un mensaje de felicitación por telégrafo el mismo día de la boda.[80] El día 1 de junio,

> ...tras el criminal atentado de que han sido objeto ayer Sus Majestades y del que afortunadamente han salido ilesos, el Ayuntamiento poseído de la mayor indignación [acuerda] consignar en acta su más enérgica protesta y elevar a los pies del Trono [...] su felicitación y su adhesión más respetuosa y entusiasta.[81]

A finales de junio un nuevo hecho luctuoso turba la vida de la ciudad. En la sesión del día 29, el alcalde da lectura a un escrito en el que informa de la muerte del Duque de Almodóvar,

> ...cuyo preclaro nombre se halla íntimamente unido a una página memorable en los anales de esta ciudad [que tiene] el deber de manifestar con un acto ostensivo cuánto ha sido su sentimiento al conocer la pérdida de un personaje tan ilustre y estimado.

---

78 Ibídem, sesión de 16/4.
79 Ibídem, sesión de 20/4.
80 Ibídem, sesión de 25/5.
81 Ibídem, sesión de 1/6.

Los concejales presentes, de modo unánime, acuerdan que conste en acta el profundo sentimiento de la Corporación, dar el pésame a sus hijos en nombre de la ciudad, celebrar misa de réquiem con asistencia de la Corporación bajo mazas y levantar la sesión en señal de duelo.[82]

Durante el verano se producen dos noticias importantes: para la hacienda municipal, una, y para el desarrollo futuro de la ciudad, la otra. El día 6 de julio el alcalde da cuenta de que, gracias a las gestiones con el Gobierno, se han conseguido 4.000 pesetas, a través del cónsul en Gibraltar, y 10.000 pesetas, a través del secretario del ministro de Estado, que se han destinado a pagar parte los gastos causados por la Conferencia, quedando pendientes otras 15.000 pesetas, ofrecidas en su día, por el Duque de Almodóvar, y que espera recibir del nuevo ministro de Estado, José Pérez Caballero, que conoce el ofrecimiento.[83] El 24 de agosto, el alcalde informa de que ha recibido una comunicación del director general de Obras Públicas por la que se autoriza la constitución de la Junta de Obras del Puerto[84] y mes y medio después el Pleno elige a Antonio Bonany y a Antonio García Reina como sus representantes en la Junta.[85]

5. Balance y dimisión

Al comienzo del último trimestre del año, Emilio Santacana hace balance de su gestión al frente del Gobierno municipal. Da cuenta, en sentido estricto, del dinero de que ha dispuesto, da explicaciones de cómo lo ha gastado y, a modo de testamento político, expone de nuevo, las pautas de comportamiento que le han servido de referente para el desarrollo de su actuación pública:

> Los gastos ocasionados con motivo de la Conferencia importaron más de 30.000 pesetas y si bien el gobierno [...] nos desembolsó la suma de 14.000, el desequilibrio de aquel dispendio fue un hecho real y positivo pues no era posible que salieran de la caja 16.000 pesetas para las atenciones imprevistas e ineludibles de aquella memorable ocasión sin que se resintiese y perturbase el presupuesto. Sin embargo, pese a esto y a los gastos extraordinarios motivados por la calamidad obrera y la epidemia variolosa, se ha podido hacer frente con orden y economía a las atenciones ordinarias y efectuar algunas mejoras, como la madrona de la calle Montereros hasta la entrada del camino de la Glorieta la que en este camino se ha hecho para

82 Ibídem, sesión de 29/6.
83 Ibídem, sesión de 6/7.
84 Ibídem, sesión de 24/8.
85 Ibídem, sesión de 5/10.

quitar el albañal que al lado de la carretera existía; la cubierta de un trozo de acequia y cañería de desagüe de la misma en el camino de la Estación; la limpieza de dicha acequia en todo su trayecto; una crujía de nichos en el cementerio; la reparación de la escuela de niños y de la de párvulos; la reparación del Hospital de la Caridad; el riego y el alumbrado del Calvario en los meses del estío; la velada de la Patrona; la fiesta de la boda del Rey; y los gastos generales del entretenimiento de empedrados y cloacas que tampoco se han desatendido. Mucho más hubiese querido haber hecho pero a más no alcanzaron los recursos porque se ha tenido el cuidado de no proponer ni emprender nada en obras que no se pudiese satisfacer con puntualidad. Yo sostengo el criterio de que la administración del Ayuntamiento tiene que asemejarse a la de una casa bien regida, en la que no se gasta más de lo que se pueda ni se crean compromisos que no haya seguridad de cumplir porque obrando de otra suerte es la trampa y el descrédito. Me ha tocado en suerte estar al frente del Ayuntamiento en una época en que ha sido preciso hacer muchos gastos con los recursos ordinarios sin incurrir en nuevas deudas... y tengo la satisfacción de decir que también se han satisfecho algunas deudas anteriores a mi tiempo. Es este un criterio administrativo que no creo que nadie rechace; por desgracia suele a veces la política entorpecerlo y entonces resulta ésta en pugna con la buena administración de un pueblo.[86]

Tres meses después, tras solicitar licencia para ausentarse en varias ocasiones por razones personales, el 8 de febrero de 1907, Santacana remite un oficio al pleno participando su renuncia a la Alcaldía para reponer su salud.[87]

6. Hijo Predilecto

En la sesión celebrada el día 22, en ausencia –otra vez– de Santacana, toma posesión de la Alcaldía Antonio Bonany que, después de agradecer al Gobierno su nombramiento y exponer sus deseos de regir la ciudad siguiendo el ejemplo de su mentor Rafael de Muro, elogia la gestión de Santacana, para el que pide un voto de gracias, al que se opone el portavoz de la minoría republicana, Vázquez, que se ofrece para justificar su negativa. García Reina, en nombre de su grupo, interviene para decir que Emilio Santacana

...no sólo se merecía el voto de gracia sino que, por sus excepcionales condiciones, por los aciertos en su cometido y por las dotes demostradas en la atención y agasajo de las personas intervinientes en la Conferencia, exigía, y proponía, acordar por unanimidad declararle Hijo Predilecto.[88]

---

86 Ibídem, sesión de 5/10.

87 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 8, sesión de 8/2/1907.

88 Ibídem, sesión de del 22/2/1907. Punto 3.

El Pleno lo acuerda por mayoría.

Santacana vuelve al pleno en la sesión siguiente y pide la palabra "al ocupar mi puesto de concejal después de haber ejercido como Alcalde" para agradecer el nombramiento "por haber presidido yo el Ayuntamiento [durante la Conferencia 'que enalteció a Algeciras'] y quedar a una altura digna, a pesar de los escasos medios". Considera que "del elogio tienen que participar los demás ediles y especialmente los cuatro Tenientes de Alcalde [y que no hizo] más que lo que correspondía cuando se cumple con lo que el cargo obliga por los intereses y la prosperidad de nuestro pueblo".[89]

Aunque, a propuesta del alcalde, formará parte de las comisiones de Hacienda y de Funciones Religiosas y Festejos, Santacana interviene en las reuniones de pleno en contadas ocasiones: el 13 de marzo de 1908, para agradecer al Pleno el pésame por la muerte de su hermano José, segundo teniente de alcalde; en noviembre de ese mismo año, para participar en el debate del proyecto de presupuesto, al que se opone;[90] y a finales de octubre de 1909, para advertir que las concesiones de los terrenos de propio que hace el Ayuntamiento, además de perjudicar los intereses municipales, incumplen la legalidad vigente,[91] y para votar en contra de la propuesta de que se cubra el déficit presupuestario –que el alcalde justifica por los gastos extraordinarios habidos a causa de la visita de los reyes, la crisis obrera, la marcha de las tropas, la llegada de soldados enfermos y heridos, etc.– mediante reparto vecinal, recordando que "no se gaste cuando no hay".[92] Cuando el 31 de diciembre de 1909 finaliza su mandato, Santacana se retira definitivamente de la vida política de la ciudad.

---

89 Ibídem, sesión de del 1/3/1907. Punto 2.

90 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 10, sesión de 27/11/1908.

91 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 11, sesión de 6/10/1909.

92 Ibídem, sesión de 20/10.

IV. EPÍLOGO

Su nombre vuelve a sonar en el salón de sesiones del Ayuntamiento el día 30 de junio de 1916 cuando el concejal Emilio Morilla pide la palabra para decir que "acaba de saber la triste noticia del fallecimiento de Emilio Santacana y Mensayas" proponiendo que conste en acta el sentimiento de la Corporación y que se levante la sesión en señal de duelo.[93] El día 7 de julio el alcalde da lectura a un escrito en el que dice que "en la sesión anterior, sobrecogidos de dolor, emocionados por la pérdida, sólo pudimos decir poco más de lo que dijimos". Después de hacer historia de la vida política de Santacana, propone, con el asentimiento unánime de los asistentes, adquirir su retrato y colocarlo en el salón de Plenos junto con una placa recordatoria, colocar una lápida en la fachada de la casa en la que murió y dar su nombre al trozo de la calle Cristóbal Colón comprendido entre las calles Castelar y Pi y Margall, todo ello en honor "de un hijo ilustre [que] más que una personalidad sobresaliente o un erudito al uso fue un conjunto en grado sumo de cuantas virtudes cívicas y dotes espirituales pueden concurrir en un hombre excepcional para elevarlo sobre la generalidad".[94]

---

93 Actas Municipales del Ayuntamiento de Algeciras, libro 14, sesión de 30/6/1916.

94 Ibídem, sesión de 7/7/1916.

UN DESASTRE

Y

VARIAS RELIQUIAS

EPISODIO DE LA HISTORIA DE ALGECIRAS

POR

Don E. S. y M.

— ALGECIRAS —

Establecimiento tipográfico EL PORVENIR. Constitución, 4

1901

UN DESASTRE

Y

VARIAS RELIQUIAS

EPISODIO DE LA HISTORIA DE ALGECIRAS

POR

D. E. S. y M.

— ALGECIRAS —

Establecimiento tipográfico EL PORVENIR. Constitución, 4.

1901

I

Hay una página en la historia de Algeciras, que no fué descrita por los cronistas de la época, y que, sin embargo, ofrece un interés altamente dramático y conmovedor. Nos referimos á la toma y destrucción de esta ciudad por el rey de Granada, Mohamed V, en el año de 1369.

En el libro que publiqué recientemente sobre Algeciras, podrá verse el relato del penoso asedio sostenido por Alfonso XI, y de los trabajos sufridos por los castellanos en los dos años que duró el sitio, así como también, de la capitulación en 1344 de este antiguo y famoso baluarte de los agarenos.

Parecería natural á cualquiera que en este episodio fije su atención, que los castellanos, una vez dueños de la fortaleza que por largos siglos había servido para el desembarque y entrada en la Península de las tribus africanas, se esforzaran por conservarla y defenderla de nuevas agresiones de la morisma; porque si no, ¿para qué haber gas-

tado tanto caudal y derramado tanta sangre en la conquista de una plaza que, en su tiempo, tuvo verdadera celebridad europea? Los hechos, sin embargo, vinieron con su escueta realidad á demostrar, que lo que tanto trabajo costó en tomar, fué 25 años después perdido fácilmente y de una manera desastrosa.

El que examina y averigua hechos pasados, muchos de ellos envueltos en la obscuridad y el misterio, tiene por necesidad, cuando no encuentra el dato cierto, que recurrir á la conjetura y ver con los ojos de la imaginación los sucesos que trata de describir; y este caso, es ahora el aplicable á Algeciras.

Con la fantasía, pues, y á través de los siglos, nos transportamos á la murada ciudad en aquel terrible dia de 1369. Los moradores de la plaza y la escasa guarnición que encierra, confiados erróneamente en que ningún peligro les amenaza, vivían tranquilos, preocupados solamente con los sucesos que se desarrollan en la patria castellana después del horrible drama de Montiel. El rey Don Enrique de Trastamara, atacado por el de Portugal, que deseaba de alguna manera vengar á su deudo Don Pedro de Castilla, acude á la frontera en defensa de sus estados, dejando en relativo abandono las poblaciones de Andalucía. El Sultán de Granada, que debía favores al traicionado Don Pedro, aprovecha tan favorable coyuntura, y como entonces, según las costumbres de la época, no era preciso hacer una formal declaración de

guerra, entra en són de conquista por los dominios andaluces de Castilla, y se presenta de improviso ante los muros de Algeciras.

Grande es la alarma que se produce en el entonces reducido vecindario cristiano. El alcaide, reune á su escasa guarnición, y le señala los sitios que deberá defender al amparo de las murallas, recurriendo también á todos los varones en aptitud de pelear, para que se apresten á repeler al enemigo. Por otra parte, el obispo de Cádiz y Algeciras, que por aquel entonces tenía aquí su asiento, en virtud de una Bula de Clemente VI que había convertido en Catedral la antigua Mezquita, exhorta á los moradores á la defensa, invocando la fe y los triunfos alcanzados por sus mayores al mágico grito de Santiago y España.

Todo es, sin embargo, confusión y temor en el murado recinto; porque la protección del cielo, coincide siempre con el esfuerzo y la previsión del hombre, y no hay confianza en los medios y los elementos hábiles con que se cuenta.

Mientras tanto, conocedor el rey granadino de la situación apurada y desprevenida en que Algeciras se encuentra, y seguro de su presa, prepara su hueste con toda tranquilidad, calculando el lugar por donde podrá mejor realizar la acometida. Momentos eran aquellos de ansia y de impotente ira entre los cristianos, y de confiada seguridad entre los granadinos, que veían con júbilo la inmediata ocasión de vengar las penalidades que Alfonso XI había hecho sufrir á los de su raza en el

célebre sitio y la toma de aquella misma ciudad en 1344.

La parte más vulnerable de la plaza, es, la que da frente al norte, y en ella fija su atención el caudillo granadino para el asalto. Sin perder tiempo, porque ésto pudiera favorecer á los sitiados si les llegaban socorros, circula sus órdenes, y á una hora determinada de una hermosa mañana de otoño, se lanzan los moros hacia la ciudad. Simulan un ataque á las puertas de la villa vieja, y allá acuden los cristianos á la defensa; pero, como sus hombres y recursos son escasos, dejan desamparados varios puntos del circuito Norte, que son sin dificùltad escalados. Entran los moros en la Villa Nueva, y se retiran los castellanos á la Vieja como lugar más seguro desde donde poder oponer alguna resistencia; pero, el desaliento cunde y no se ve medio hábil de vencer.

El alcaide, el obispo y demàs notables de la plaza, se reunen en el alcàzar para saber qué partido tomar en trance tan apurado: si el de resistir inútilmente, ó el de pactar una capitulación honrosa que evitara mayor derramamiento de sangre, y optan por esto último, proponiendo la entrega de Villa Vieja con la condición de respetar la vida y la libertad de su guarnición y sus moradores. Accede Mohamed á estos términos, pues no era un rey inhumano, y contento con su fácil conquista, hace su entrada en la plaza, que vuelve de esta manera inesperada á poder de los muslimes.

Los cristianos, con el natural desaliento y la

mortificación de la derrota, acusan de diversas maneras á su rey que así los desamparó, cuando quizás éste no quisiera acordarse de una ciudad que había sido partidaria de su hermano Don Pedro á quien tanto odiara; siendo muy posible que su rencor á su memoria, fuera en parte causa de lo ocurrido, sin pensar, que se trataba de una importante plaza de guerra, teatro de uno de los mayores triunfos de su glorioso padre.

Difícil es, á esta fecha, averiguar la verdadera causa de la pérdida de Algeciras. Sobre este punto, los historiadores guardan el más absoluto silencio; pero, cualquiera que aquélla fuera, nos ceñiremos á relatar lo que debió acaecer en aquella triste fecha.

La reducida guarnición con su alcaide á la cabeza, sale por la puerta de Tarifa, y emprenden el camino hacia esta población, la más próxima que los cristianos tienen. De igual manera se dirigen al mismo pueblo, el obispo y el clero, que abandonan su iglesia catedral con lágrimas y lamentaciones, porque á la vez que se ven desposeidos de las temporalidades que la anterior conquista les dió, llevan la honda pena de haber sido testigos de la pérdida para la Cristiandad, de un baluarte de la morisma á tanto costo adquirido antes. Se alejan con el sentimiento de dejar tras de sí la riqueza acumulada por ellos en su iglesia para mayor brillo del culto cristiano, y solamente les es dable llevarse la Santa imagen de la virgen de la Palma, así como algunas reliquias y objetos de fácil trans-

8.

porte, que no quieren sean profanados por los infieles.

Contrista el ánimo ver la procesión que los fugitivos forman en su marcha á Tarifa. Van primero los guias ó adalides; sigue luego el clero á pié ó cabalgando, conduciendo á la Santa imágen que va rodeada de hombres, mujeres y niños, y tras de éstos, la expresada guarnición. Después de una marcha penosisima por las veredas de un quebrado terreno, llegan á las puertas de la ciudad de Guzman, que se abren para amparar á los vencidos compatriotas, los cuales, reciben allí hospitalidad, después de depositar en la iglesia del Castillo la efigie de la virgen, así como los demás objetos religiosos que conducen.

En tanto que esto sucede, el rey moro, que se ve en posesión de la plaza agarena tan codiciada durante siglos de moros y cristianos, no sabe qué hacer de ella. Su situación es crítica, porque reducido el poder mahometano en la Península, comprende que su dominio sobre una plaza de guerra como Algeciras, no podría perpetuarse, pues era seguro, que tan luego como el monarca castellano tuviera conocimiento del suceso, trataría de vengarse atacando sus estados granadinos, y mal podría, por lo tanto, distraer su gente en la defensa de un pueblo tan alejado de su capital, y tan próximo además á país de cristianos.

En tal situación y con estos temores en la mente, resuelve, aconsejado de los suyos, abandonar la plaza, desmantelándola primero por com-

pleto, para que sus muros no puedan servir nunca más de baluarte de moros ó de cristianos.

Decretada la destrucción de la histórica ciudad, se dan órdenes para que todos los que componen el ejército moro, lleven á cabo sin demora la decisión de su rey.

Parece que un conjuro del infierno se cierne sobre la desventurada población. Los contados cristianos que aun quedan en ella rezagados al amor de sus amenazadas propiedades que se resistían á abandonar, huyen despavoridos hacia Tarifa, al propio tiempo que atropelladamente entra por las calles la morisma provista de instrumentos de destrucción y de la tea incendiaria, esparciéndose por todos los ámbitos de la ciudad, que es primero saqueada de los objetos de valor que todavía contiene.

Se prende fuego á todo cuanto hay combustible en ella, y por diversos puntos se elevan al cielo inmensas hogueras; lo que en pie queda, lo abate la piqueta. Los muros que por largos siglos desafiaron el poder y el empuje de los cristianos, caen deshechos por el barreno ó por el hacha de centenares de seres que febrilmente ejercitan sus fuerzas en la obra de destrucción. La Mezquita-Catedral y el Alcazar, los dos edificios principales que evocan entre los granadinos recuerdos de pasado predominio y poderío, son objetos predilectos que todos á una ponen especial empeño en arrasar. Algunos dias dura la obra de exterminio y desolación, y cuando ya Mohamed juzga que su propósi-

to está cumplido, reune á su hueste, y cargado de despojos, emprende la marcha de vuelta á su capital, en donde es recibido con aplauso y aclamaciones. Testimonio del gran aprecio en que se tuvo à Mohamed por su victoriosa correría, es la inscripción que en el día puede leerse, grabada sobre uno de los muros del palacio de la Alhambra.

II

Esta versión de lo ocurrrido en la fecha memorable que nos ocupa, es la que nos figuramos como la màs verosímil. Quizás el desastre revistiera todavía caracteres de mayor sufrimiento para los cristianos. Acerca de este punto, no nos es dable, como ya decimos, aportar ningun dato cierto, porque la historia nada revela, pasando como sobre ascuas al dar cuenta de un hecho, que debió en su época tener resonancia. Es probable que no quisieran los cronistas perpetuar la memoria del descalabro sufrido, para no evidenciar imprevisiones del rey castellano.

Sea como sea, creemos no cometer ningun desacierto con publicar la relación anterior como un dato más que agregar al historial de Algeciras; pero, lo que principalmente nos ha inducido á escribir el presente ligero estudio, ha sido, el hecho, que nos era desconocido, de existir á esta fecha en la ciudad de Tarifa, objetos religiosos de la destruida ciudad, restos sin duda de lo que los fugiti-

vos cristianos llevaron allí al abandonar la fortaleza algecireña en aquel aciago día de 1369.

Conversando recientemente con un amigo de Tarifa acerca de las antiguedades y las iglesias de aquella ciudad, nos refirió, que tenía entre sus papeles un viejo cuaderno de datos, en el que se hablaba de la antigua Algeciras, y de objetos religiosos que allí se conservaban procedentes de ella. Despertóse nuestra curiosidad, y correspondiendo á nuestro ruego, tuvo la bondad de facilitarnos el cuaderno en cuestión, del que pasamos á dar cuenta.

Es manuscrito, y se formó hará unos 75 años. En él se leen una multitud de pormenores referentes á los altares y las capillas de las iglesias de Tarifa, junto con otros muchos datos interesantes sacados sin duda de documentos fehacientes, pues se citan fechas y nombres con gran prolijidad. Entre estas informaciones, encontramos una que dice así:

CAPILLA EN LA FORTALEZA Y CASTILLO DE ESTA CIUDAD.

«En la obra intitulada «*Cádiz ilustrado*» en el párrafo 13 dice que este prelado (Don Bartolomé obispo de Cádiz) acompañó al rey Don Alfonso en el cerco de Algeciras, hallándose en la toma de ella que fué el 26 de Marzo de 1344. Refiérelo Mariana y dice más; que al siguiente día que el rey entró triunfante en la ciudad, se bendijo la iglesia mayor con toda solemnidad, dándole por nombre Santa María de la Palma por ser domingo de Ramos, y se celebró en ella los oficios divinos, y sin duda que esta función la haría el obispo. En tiempo de este prelado y en ocasión que

residía en la ciudad de Algeciras, vino sobre ella el rey moro de Granada y la tomó y asoló totalmente, de manera que después acá, no se ha vuelto á restaurar: y esto fué por el año de 1369.

En esta ocasión se perdieron muchos papeles de estas dos iglesias que debían estar allí, como se colige del prohemio de los Estatutos que hizo el obispo Don Pedro Fernandez de Solís: *Destruida Algeciras, se llevó la imagen de nuestra Señora de la Palma que estaba en la catedral de Algeciras á la ciudad de Tarifa, y está colocada en una capilla de su castillo con el nombre de nuestra Señora de la Luz; y también, un relicario de cristal, la pila bautismal y los libros de solfa.* Esta imagen, en 1819, se trajo del castillo por estar ocupada dicha capilla con la enfermería de los desterrados destinados á la fortificación de la isla, para evitar irreverencias, y reside en el altar de San Josef, sin cómoda proporción en otro altar, y ninguna esperanza que volviese á servir dicho santuario para celebrar, habiendo más de 25 años que no se dice misa en él.»

Con estos informes á la vista, y deseosos de comprobarlos hasta donde nos fuese posible, nos personamos en la vecina ciudad, y visitamos el hermoso templo parroquial de San Mateo, que era donde se debían encontrar los objetos motivo de nuestra averiguación.

Mostróse dispuesto muy atentamente el encargado de la iglesia á satisfacer nuestra curiosidad, y empezó por enseñarnos la imagen de la virgen, que se conserva fuera de culto en lugar reservado. Es una imagen de talla como de vara y tercia de alto. Su actitud es la de sostener con el brazo izquierdo al niño Jesús, y con el derecho, que lo adelanta, algo que muy bien pudo ser una palma. Se observan en ella muchos detalles de escultura

antigua, y desde luego, nos pareció que debía ser la auténtica imagen de nuestra Señora de la Palma de que habla el cuaderno, llevada á Tarifa cuando la destrucción de Algeciras. Estuvo en efecto en el altar de San José, pero, con motivo de las reformas verificadas en la citada parroquia, se guardó, para sacarla al culto en día determinado.

Seguidamente, examinamos el relicario de cristal y plata, que está en dos partes separadas: la caja, que contiene reliquias de San Hiscio colocada sobre un pie de plata de moderna labor, y que se guarda en el tabernáculo de un altar, y el primitivo sostén, que se conserva en la sacristía para otros usos del culto. Tanto aquélla como éste, ostentan por su forma y estilo el sello de gran antigüedad, creyendo por consiguiente también, que debe ser el relicario de referencia.

La pila bautismal de la Parroquia que luego examinamos, es de marmol blanco y muy hermosa. A juzgar por su aspecto, parece labrada en fecha reciente, pero nos manifestaron que, al con trario, era muy antigua y que si parecía nueva era por haber sido afinada y restaurada en los últmos tiempos. Posible es, por lo tanto, que ésta sea la pila de la catedral de Algeciras; y si se considera el interés que hubo en ponerla en salvo á pesar de su difícil transporte, y la clase de marmol, que parece ser de Italia, hasta pudiera pensarse en que había sido un presente del Papa Clemente al rey Alfonso, para honrar su conquista

y corresponder á los obsequios de trofeos recibidos de este último.

Respecto á los *libros de solfa*, vimos varios hermosos ejemplares fuera de uso y en relativo abandono; pero son de época más moderna. No pudimos repasar otros que allí había, porque nos apremiaba el tiempo; pero es también muy posible que entre ellos estén los que pertenecieron á la destruida catedral algecireña, aunque es más fácil creer que el tiempo y el descuido los hayan destruido.

Aparte de lo que el cuaderno indica, pudimos saber por personas de la citada ciudad, que la tradición señalaba á los objetos referidos un origen muy remoto. Es además lo más probable que por la proximidad, fueran á parar allí en la forma que suponemos ó en alguna otra, los objetos de veneración y respeto para los cristianos al huir éstos del ataque de los moros. Si en el prohemio del obispo Don Pedro Fernandez de Solís es en donde se habla de la conducción á Tarifa de los objetos que cita, deberemos creer, que en el archivo episcopal será, quizás, donde puedan encontrarse antiguos datos y pormenores interesantes de lo ocurrido en esta ciudad en 1369.

De cualquier modo, nos parece, que lo que dejamos expuesto, tiene para Algeciras un verdadero interés histórico que no debe olvidarse; porque los pueblos amantes de su tradición y de su personalidad, miran con cariño cuanto se relaciona con su pasado. Mucha es la sombra en que

está envuelto lo que aquí ocurrió en la fecha de que nos ocupamos; pero, si la casualidad trajo á nuestro conocimiento un hecho de muy probable certeza que descorre en parte el velo de lo que se ocultaba tras el silencio y el misterio de los quinientos treinta años transcurridos desde entonces á la fecha, hecho, que nos induce á publicar el presente opúsculo, debieran los amantes de la historia patria tomarlo como punto en que apoyarse para aclarar más aún unos particulares á nuestro juicio de importancia indiscutible; y en último caso de que nuevas diligencias no dieran otro resultado que el que aquí ofrecemos, siempre será éste para las personas que aprecian estas cosas, un dato interesante, merced al cual, sabrán, que en la ciudad de Tarifa se han conservado hasta el día, esos objetos piadosos procedentes de la primitiva Algeciras, y que su existencia allí, será en lo sucesivo un lazo más fuerte de unión y afecto para las dos poblaciones vecinas.

Algeciras y Septiembre de 1901.

APUNTES CONFIDENCIALES

SOBRE

EL CONTRABANDO EN EL CAMPO DE GIBRALTAR

MADRID
Establecimiento tip. de EL CORREO, á cargo de F. Fernández
CALLE DE SAN GREGORIO, NÚM. 8

1887

NÚMERO 20

TABLA DE MATERIAS

I.—El contrabando en el Campo de Gibraltar.—Su origen.
II.—Estado actual de los pueblos del Campo de Gibraltar.
III.—Cómo se hace el contrabando.
IV.—Cargamento de un barco.—Alijos.
V.—Aclaraciones á lo anterior.
VI.—Palmones y La Línea.—La Aduana.
VII.—Ojeada histórica.
VIII.—Cuestión de límites terrestres y marítimos.
IX.—Consideraciones generales.
X.—Remedios para la extinción del contrabando.
XI.—Croquis.

EL CONTRABANDO

EN EL CAMPO DE GIBRALTAR

SU ORIGEN

I

No es el contrabando que se hace por los pueblos del Campo de Gibraltar un mal que date de ayer, ni su remedio asunto para acometido con ligereza.

Es una afección cancerosa, que ha hecho presa en el organismo social de aquellos pueblos, envolviendo en su atmósfera de podredumbre á grandes y á pequeños.

En Algeciras, en San Roque de Tarifa, y sobre todo, en la nueva Villa de la Línea, la profesión del contrabandista, sino considerada entre las artes liberales, da á los individuos que á ella se dedican prestigios y consideraciones que enrojecerían de vergüenza á los hombres honrados, si éstos, en aquel rincón de la Península pudieran sustraerse, que no se sustraen, al general contagio.

Protección de los altos, indiferencia cuando no simpatía de los medianos y concurso de la canalla, todo se auna en aquellos pueblos, para que los contrabandistas constituyan una

clase social, protegida, apoyada y secundada por grandes y pequeños.

Enviénse en buen hora autoridades de voluntad firme y brazo de hierro. Escójanse y entresáquense los jefes más reputados del Cuerpo de Carabineros. Inventense, si no los hay, los más celosos empleados del ramo pericial de Aduanas.

Todo, absolutamente todo será inútil, sino se procura regenerar aquella sociedad podrida, de cuyas entidades más notables hay poco que esperar.

Con efecto: ¿dónde si no en el Campo de Gibraltar se ha visto que el alcalde, el propietario, el vecino más rico é influyente pongan sus prestigios al servicio de los defraudadores del Tesoro público? Y, sin embargo, esto sucede, esto ha sucedido y tengo para mí que esto habrá de continuar quién sabe hasta qué tiempo.

II

El contrabando no es, como algunos suponen malamente, una triste pero lógica consecuencia de la dominación inglesa en Gibraltar.

Gibraltar, á raíz de su ocupación y algunos años después no pasó de una plaza de guerra, cuyo comercio podíase considerar simple y sencillamente como el modesto tráfico necesario á la vida del presidio y de su corto vecindario.

Hay, pues, que buscar su origen en fecha más cercana y hermanar varias causas que de consuno, conspirando á un fin común, determinaron el estado de relajación moral á que han venido aquellos pueblos.

Hubo un tiempo, á partir de la muerte del Rey Fernando, que los Comandantes Generales enviados al campo de Gibraltar tomaron este mando como una prebendade esas que mejoran situaciones, remiendan boquetes en el patrimonio personal y echan bases de venturas y bienandanzas.

Mando absoluto; facultades omnímodas; por moral el capricho y la arbitrariedad por ley, no eran ciertamente necesarios tantos elementos para que, algún espíritu mal avenido con la

honradez y tentado de la codicia, los utilizara en provecho personal.

Así hubo de suceder, aguijando el natural concupiscente de la holgura con que vivían los Gobernadores ingleses, largamente retribuidos por su Gobierno, y la seguridad de que, alejado el Campo de Gibraltar de la Metrópoli, más que por la distancia por la absoluta falta de medios de comunicación, nadie habría de saber cómo y por qué arte se reponían fortunas cuasi perdidas ó se formaban las que jamás habían existido.

No he de ahondar en esto.

Hago historia, y lamento que mis juicios, tal vez equivocados, pero honrados y rectos, me obliguen á descorrer una cortina que está aquí á cubierto; no lo desconocido, sino lo que no se ha querido decir llanamente.

Los Comandantes Generales del Campo de Gibraltar, allá en la época de su apogeo, fueron el origen de que el contrabando y el contrabandista se elevaran cuasi á institución en aquel distrito.

III

No encaja en los estrechos límites de estos elementales apuntes, y argüiria de otra parte pretensiones de que huyo, hablar del estado de nuestra industria durante el reinado de Fernando VII y los primeros años de mando de la Reina Gobernadora.

Asunto es este que requiere mayor espacio, y sobre todo, autoridad en el que escribe, y yo no puedo ensanchar el primero y adjudicarme la segunda.

Séame, no obstante, permitido manifestar que, ni los tejidos de lana, ni los estampados de algodón, ni otros artículos que luégo han constituido aquello mas apreciado de nuestra industria nacional, tenían entonces en España vida ni desarrollo.

Invadir la Península con las telas, las bisuterías y otros productos de fabricación extranjera, burlando la acción del fisco, negocio era que ofrecía ancho campo á la codicia, y Gibraltar punto el más á propósito para factoría ó entrepot general.

Y ¡poder del comercio! aquella plaza de aspecto triste, aquellas calles tan sólo recorridas por las rondas y patrullas del britano dominador, vióselas de súbito animadas con desusado tráfago y presas de febril actividad.

Del África vecina vinieron judíos que echaron los fundamentos del comercio; de Francia representantes de la industria; de Holanda los negociantes de tabaco y de España una multitud de bohemios y gente maleante, con la cual se tripularon aquellos famosos barcos, mitad piratas, mitad contrabandistas, que tan triste renombre alcanzaron desde el cabo de Trafalgar al golfo de Valencia.

IV

Con decir que Algeciras era apellidada América chica, puede juzgarse del papel que jugaría en aquella época la deshonra.

El contrabando lo invadió todo, y desde los Comandantes Generales que lo permitían hasta el último ministril que les secundaba, todos cubrieron de lodo sus atributos de autoridad y de oro la bolsa de sus picardías.

El afán ilegítimo de fortuna de unos cuantos y la oportunidad del momento histórico es, á saber, el estado decadente, por no decir nulo, de nuestra producción, y un absurdo sistema arancelario fueron las causas á que habrá de remitirse el origen del contrabando que se hace por Gibraltar, y el haberse convertido esta plaza en un fusil montado que dispara constantemente contra las rentas del Tesoro.

V

Suprimidos los privilegios dictatoriales de los Generales de Algeciras y sustituida la empresa ó arriendo del resguardo terrestre y marítimo por el cuerpo militar de Carabineros del Reino, el contrabando por los pueblos del Campo de Gibraltar afectó bien pronto diferente organización.

Aprovechar los pronunciamientos, que tan frecuentes eran

hace poco más de treinta años, fomentar las causas motoras de esos motines cuarteleros y explotar en propio provecho aquellas estúpidas declaraciones de «tres días de puerto franco» con que las «juntas de orden y buen gobierno» de Cádiz y Málaga aderezaban sus proclamas-manifiestos, fué trabajo á que se dedicaron los contrabandistas del Campo y de Gibraltar mismo.

Ya no era la metralla, v. gr., del *Terrible* ó de otro buque de este porte la que apoyaba un alijo, ni tampoco los capataces (1) de la autoridad los que trasmitían verbalmente órdenes de libre pase y circulación. Era la cuestión política la que se explotaba, y á favor de la revuelta, Gibraltar arrojaba en un día sobre nuestros puertos del Mediterráneo todo lo que no hubiera vendido en un año de buenos negocios.

Así se formaron fortunas importantes dentro y fuera de Gibraltar, y algunas de ellas han permitido á sus segundos poseedores (2) llevar con decoro un título nobiliario.

VI

En la época á que me refiero, á los principales comerciantes de Gibraltar, de origen y nacionalidad española, veíaseles afiliados á los partidos más radicales en que se encontraba dividido el campo de nuestras discordias.

Sus relaciones con los prohombres emigrados eran activas y cordiales, y esto les permitía conocer, con la posible anticipación, los movimientos de fuerza que bordan nuestra historia contemporánea, para disponer el cargamento de buques que, en el momento dado, alijaban (como ya he dicho) sus mercancías en Málaga ó Cádiz á despecho de los hombres juiciosos y honrados.

En el entretanto, ó, mejor dicho, en el espacio de uno á otro motín, entretenían el contrabando gibraltareño con empresas más modestas y menos lucrativas, pero lo bastante, sin embargo, para ir viviendo y sostener la animación mercantil en la colonia del Reino Unido.

(1) Histórico.
(2) Idem.

VII

Las autoridades inglesas que, prácticas antes que nada, habían visto con el natural contento la importancia comercial que el reprobado negocio del contrabando había aportado al árido peñón, comprendieron cuán útil era á la Gran Bretaña el fomento y protección de aquellos tráficos que, si reñidos con las más elementales reglas de la moral, hacían menos costosa á su nación la posesión de la plaza, carga pesada cuando no imposible, si hubiera continuado reducida á lo que debió ser, á lo que fué en el comienzo de este siglo y á lo que el pacto de Utrech, mil veces quebrantado, la reducía: «á una simple plaza de guerra, sin comunicación abierta con la región circunvecina por la parte de tierra.»

....

He aquí cuál ha sido el origen del contrabando que hace con España Gibraltar y el interés positivo que su fomento y continuación representa para Inglaterra.

ESTADO ACTUAL DE LOS PUEBLOS

DEL CAMPO DE GIBRALTAR

I

Consecuencia derivada del apogeo contrabandista de la ciudad de Gibraltar y pueblos de su campo fué la muchedumbre de gentes que en ellos se establecieron atraídas por el aliciente de vivir bien y trabajar poco.

Los rematados que extinguieron condenas en los presidios de Africa formaron parte de la nueva población, y sus hábitos de holganza y sus aficiones á todo genero de vicios fueron poco á poco filtrándose entre las clases trabajadoras del Campo de Gibraltar.

Cierto, porque esta es la verdad, que Tarifa, Los Barrios y Jimena se resistieron entonces y después á aceptar como la única y exclusiva ocupación de sus braceros la del reprobado tráfico con Gibraltar; pero no sucedió desgraciadamente así con Algeciras y San Roque, donde sus moradores formaban una sola y unida familia de enemigos de las rentas públicas.

No hay que atribuir esta diferencia de actitud á mejores condiciones de moralidad. Ello estriba en otras causas, y séame permitido apuntarlas á la ligera.

Tarifa y Los Barrios, con un rico y extenso término municipal, tenían recursos propios en el terreno para dar honesta

ocupación á la masa de sus jornaleros, y Jimena, en sus montes, medios para proporcionar con los aprovechamientos forestales alimento y relativo bienestar á sus campesinos. De otra parte, lo agreste del término de esta última villa, las siete leguas cuasi intransitables que la separaban de Gibraltar y del contacto del centro contrabandista, sostuvieron en estado de relativa pureza los hábitos de sus naturales que, si dedicados en algo al contrabando, fué y ha seguido siendo lo accesorio que no lo principal.

En Jimena y en casi toda la Serranía, el tráfico inmoral reviste caracteres de trabajo bien distintos del que presenta en Algeciras y San Roque, y de que habré de ocuparme más adelante, y aquí es preciso tener en cuenta el estado y situación de estas dos últimas ciudades.

Algeciras, cabeza del Campo de Gibraltar y la más bella é importante de sus poblaciones, es un pueblo pobre de todo pobreza.

Algeciras apenas si tiene por el punto que más una legua de término, y esto hace que la situación de las clases menesterosas sea por todo extremo difícil.

Las industrias marítimas á que pudiera prestarse su excelente situación sobre el golfo que forma el desagüe del Estrecho sobre el Mediterráneo, luchan de modo precario con la falta de un puerto de seguridad y refugio, y lo que en otra parte fuera fuente de prosperidad, en Algeciras se ha convertido por lamentables faltas de previsión en nuevo elemento de miseria.

En cuanto á San Roque, si bien cuenta con ricas tierras y con frondosos bosques, el común de sus vecinos moriría de hambre si fiara á las feracidades del suelo los medios de ganar la subsistencia.

Inmensas masas de propiedad particular (1) y el dominio absoluto y arbitrario de los caciques sobre los propios del común, hacían y hacen que el término de San Roque sea de todo punto ilusorio.

(1) Los Estados de Castellar, de la casa de Medinaceli.

II

¿Qué mucho que en tales condiciones, San Roque y Algeciras, sean el centro más activo del contrabando y los contrabandistas?

Si á estas causas de la lucha por la existencia unimos los perniciosos ejemplos de los altos, y sobre todo, la facilidad de ganar un buen jornal con sólo dos ó tres horas de paseo marítimo ó terrestre á Gibraltar, podrá explicarse la causa del por qué esas dos ciudades son otros tantos focos del más reprobado de los comercios.

En una palabra; relajados de antiguo todos los vínculos que unen al hombre con el trabajo, habituados desde el nacer con la holganza, y encontrando incentivo propio de nuestro carácter aventurero en esas luchas de ingenio para burlar las prescripciones de la ley, sin que de otra parte haya allí ni industria, ni agricultura, ni nada que no sea Gibraltar, el cuerpo social de los pueblos del Campo es un leproso, sin que de ello exceptúense grandes ni pequeños.

COMO SE HACE EL CONTRABANDO

I

He llegado á la parte más espinosa de estos compendios y elementales apuntes. Pero debo consignar que es también de aquellas en que me he procurado mayor suma de noticias.

Yo mismo he recorrido paso á paso los lugares y los sitios de que voy á tratar.

Cazador unas veces, pintor otras, y en todas aparentemente indiferente he visto los alijos, he recogido datos, y he merecido las confidencias de los que creian contarme una hazaña digna de loa al señalarme los miserables medios de hacer el contrabando.

II

Hay tres clases de defraudadores.

Los comerciantes, los contrabandistas propiamente dicho, y los jaramperos.

Los primeros, que unas veces en sus ribetes de notables ocupan los cargos electivos ó la dirección de los asuntos públicos de sus respectivas localidades, no son ni más ni menos que contrabandistas de alto vuelo.

Las harinas, los trigos de embarque y el petróleo son los artículos de su predilección, y en cuanto al modo de hacer el

tráfico es tan diverso y tan socorrido el arsenal de su ingenio, que habría de necesitar un grueso volumen para tratarlo.

.....

.....

III

El jarampero es otra clase de contrabandista. Su nombre derívase de una frase hecha en el Campo de Gibraltar para uso especial de aquellos habitantes que, al aceptarla como buena, ha clasificado á toda una clase social.

La jarampa no es ni más ni menos que el grado mínimo del contrabando hecho con los artículos alimenticios, con la mercería y algo de tabaco.

El jarampero, ni recurre al soborno ni piensa en acto alguno de fuerza.

Va y viene diariamente á Gibraltar á bordo de pequeñas embarcaciones de vela, si es procedente de Algeciras, ó en calesa si habita en San Roque. En muchos casos es, al mismo tiempo, lanchero ó calesero respectivamente amén de jarampero.

La pacotilla que conducen viene oculta en el fondo de su calzado, ceñida al cuerpo por bajo de los brazos, y en muchos casos en secretos y doble fondos que á ese fin tienen las lanchas y los carruajes.

Los pequeños paquetes de picadura de tabaco encuentran generalmente alojamiento y acomodo, bien en el forro de la chaqueta, bien hacia la espalda, y pendientes del cuello, á guisa de escapulario religioso, ó ya en otros lugares del cuerpo, por punto general exentos á favor del decoro, del registro del carabinero más curioso.

Ahora bien: si la cantidad de tabaco representa un aumento de las dos ó tres libras diarias que cada jarampero pasa ó procura pasar, el procedimiento es otro.

Encerrada la picadura en cajas de lata, de cabida de media arroba, y soldadas aquéllas, pasan en Gibraltar á la quilla del bote ó lancha en que embarca el jarampero, en cuyo lugar ganchos dispuestos al efecto sostienen las latas.

De esta manera arriba tranquilamente á Algeciras la embarcación, y á favor de la noche ó de ocasiones propicias, debidas más á la casualidad que á otra cosa, el tabaco entra en la ciudad.

Este género de contrabando es, digámoslo así, la miseria, la degeneración de la clase.

El jarampero, lo que trata es de sacar un par de pesetas de jornal diario, y los ultramarinos y la mercería y el tabaco que conduce están de antemano contratados con las tiendas que hay en la ciudad, que se surten y abastecen de jarampa y por medio de los jaramperos.

Sucede á veces que la pacotilla cae en manos del resguardo, sin que el ingenio sea poderoso á salvarla, ya que no lo fué para introducirla.

En estos casos, que son frecuentes, es cosa de ver lo que ocurre en cualquiera de esos pueblos. Desde el lloro y clamoreo de las viejas hasta la seducción que las mozas tratan algunas veces, con éxito, de ejercer sobre los servidores del fisco, y las recomendaciones de personas de posición, todo, todo se pone en juego para ver de indemnizar al pobre jarampero Fulano.

Y tan habituada, tan saturada, por decirlo así, se encuentra aquella sociedad de la atmósfera contrabandista que todos, sin distinción de grandes ni de chicos, hacen causa común con el de la jarampa, y casi, y sin casi, consideran con la moral que, para su uso se han forjado, el apresamiento como un robo que la Hacienda comete en perjuicio (frase del país) del «padre de familia.»

IV

No debo cerrar el párrafo en que trato del jarampero sin decir, por vía de apéndice, algo de ciertos vaporcitos que hacen el servicio de correo y pasajeros entre Algeciras y Gibraltar.

Los vapores *Infanta* y *Algeciras*, que así se llaman los pequeños buques que, con bandera española, tiene la casa armadora Tomás Haynes de Gibraltar y Cádiz haciendo aquella diaria travesía, son otros tantos vehículos de la jarampa.

Sus Capitanes permiten á su bordo cosas que no sé hasta qué punto eximiría de responsabilidad á los barcos.

Cuando el vapor está llegando á Algeciras, una nube de mujeres y de chicuelos que va á bordo acomete á los pasajeros, pidiendo á uno que le guarde un paquete de cigarros, á otro una ó dos libras de picadura; al de aquí una docena de pañuelos y al de más allá un gabán. El sobrecargo que debe acompañar hasta la administración de Correos las balijas de la correspondencia pública comienza por dar el ejemplo, sepultando en sus holgados bolsillos cuanto en ellos cabe, y nadie piensa en rechazar lo que se le ofrece en aquella complicidad contrabandista, porque desde la dama melindrosa hasta el funcionario público que va á bordo, encuentran lo más natural del mundo el vergonzoso papel de comparsas del matute.

El que escribe estos apuntes ha visto por sus propios ojos lo que narra, causándole, por lo menos tanta admiración, el que las autoridades de Algeciras de todos los órdenes y categorías y alguna de Gibraltar acepten el pasaje gratuito que les ofrece estos vapores, ligándose por favores tan viles á dispensar ciertas consideraciones, ó por lo menos, á cerrar indispensablemente los ojos allí donde debieran tenerlos muy abiertos.

V

Toca su vez al contrabandista. Esta clase está subdividida en

Agentes.
Marinos.
Caballistas.
Cargueros y
Mochileros.

A la primera pertenecen personas de regular posición que, afectando el ejercicio de diferentes profesiones, sólo se ocupan en realidad de los negocios de contrabando.

Unas veces por cuenta propia, otras en comisión por orden de sus colegas del interior de España y en algunos casos en apariencia y con los mismos almacenistas de Gibraltar, cons-

tituyen la parte directora del gremio y la clase más perjudicial de todo él.

A los Agentes se encuentran subordinados todos los otros contrabandistas.

A los Agentes les está reservada la contratación en Gibraltar de la ilícita mercancía.

A los Agentes, en fin, fian los otros el éxito de la empresa y por ende el empleo de los medios apropiados para que los alijos se hagan en condiciones de seguridad.

VI

Los marinos son los contrabandistas que tripulan los barcos que desde Gibraltar conducen el tabaco, ya al puerto de la costa de Algeciras y Tarifa, de antemano designado para el alijo, ó ya á Marbella, Estepona, Veger, Conil y algunas veces al mismo Cádiz y Málaga.

Estos buques, aparejados de una larga vela latina, de poca mura y mucha bodega son, en la mayoría de los casos, propiedad de los Agentes, y en la inscripción marítima de la Comandancia militar de Algeciras aparecen foliados como barcos de pesca.

Los marinos que, por punto general, lo han sido antes de la división de guarda-costas, conocen perfectamente por esa circunstancia el modo y manera de burlar la vigilancia del resguardo de mar, en los pocos casos en que no se encuentran préviamente desembarazados de ese peligro, y aun en éste hallan facilidad de ejecución en las condiciones marineras de las embarcaciones, todas de buen andar (1) y obedientes al timón cual un caballo al freno.

VII

Los caballistas reciben en la playa los fardos de tabaco, y á lomo de sus caballerías los trasportan al interior y los *car-*

(1) Los faluchos contrabandistas arman también el remo como los antiguos galeones. La marcha al remo y vela es rapidísima.

gueros son, como su nombre indica, aquéllos ganapanes que, haciendo el aprendizaje á las pruebas del oficio, conducen del barco á la lengua del agua y de ésta á los caballos los bultos de contrabando. Son simple y sencillamente los iniciados.

En cuanto á los mochileros, poco hay que decir.

Cargan á sus espaldas un gran saco de tabaco, y unas veces desde la playa, otras desde Gibraltar mismo, trasponen las sierras y van por esos mundos de Dios, ora en demanda de compradores, ora en la del lugar en que les aguardan personas que con la necesaria anticipación han adquirido la mercancía.

.....

CARGAMENTO DE UN BARCO

ALIJO

I

Desde que la industria catalana comenzó á dar señales de una verdadera existencia y desde que los aranceles de aduanas sufrieron importantes modificaciones á favor de los tratados de comercio, el contrabando de Gibraltar quedó reducido al tabaco.

No hay, pues, que buscar hoy los antiguos negocios de tejidos de lana ni de estampados de algodón.

Las casas que antaño explotaban ese género de comercio, ó han sucumbido por falta de demanda, ó han convertido la tienda en escritorio y la vara de medir en cartera de banqueros.

Hoy no hay más que tabaco en Gibraltar.

Los almacenes de... ocupan vastos locales en las principales calles de Gibraltar, y á ellos acuden para las compras todos los contrabandistas de la comarca.

Los propietarios de esos almacenes lo son á la vez de unos barcos-pontones, fuertemente sujetos y amarrados á gruesas balizas en la bahía de Gibraltar.

Estos pontones, cascos desarbolados de antiguos navíos, sirven de flotantes almacenes y ocupan rango de importancia en la cuestión del contrabando.

Elegida en los almacenes por los *agentes* la clase y calidad del tabaco y de acuerdo en el número de arrobas, se dispone en grandes fardos de cañamazo y se marcan estos con la letra inicial de cada agente.

Una boleta llamada contraseña, en la que consta la marca y número de bultos se entrega al comprador, y los fardos pasan seguidamente á bordo del pontón respectivo, en el que habita un capataz encargado del registro especial de entradas y salidas.

Hecho así, el *agente* se ocupa de preparar lo necesario para llevar á cabo el suspirado alijo; y ya con el soborno, ya á todo riesgo (1) queda acordada la noche en que el falucho ha de ir á tomar los bultos al costado del pontón y el lugar de la costa en que se ha de hacer la descarga.

Las noches de luna llena no se trabaja. Prefiérense las oscuras, con viento suave de Levante ó con tiempo fresco y mar rizada, si es á todo riesgo.

En este caso, los *marinos* fían á la hinchazón del mar no ser objeto de la persecución de los guarda-costas, escampavías y barquillas del resguardo.

II

Cargado el falucho y cambiada la *contraseña* por los fardos, se larga la vela y comienza la navegación.

El *agente*, en tanto, reconoce la playa para examinar si están debidamente apostados los *cargueros*, porque en cuanto á los *caballistas* esperan el resultado, ya ocultos en las chozas circunvecinas al sitio del alijo, ó ya en otros lugares de que más adelante me ocuparé.

Si el alijo se hace de acuerdo con los carabineros de la costa (que es lo más usual), éstos y el *agente* interrogan con los ojos la oscuridad y hacen de tiempo en tiempo una señal de antemano convenida, bien encendiendo ramaje seco, ó ya mostrando una luz en determinadas condiciones.

(1) Cuando el alijo se hace en estas condiciones, se llama en el lenguaje especial de os contrabandistas á *mico*.

Cuando el falucho está á la vista, el patrón responde á la señal, los *cargueros* acuden á la orilla y los *caballistas* aprestan las acémilas.

Es el momento decisivo.

Una informe sombra, que surge de súbito entre la masa oscura, el ruido que produce el azotar de la vela contra el mástil y las palabras que en voz baja y rápidamente se cambian entre los del barco y los de la playa, anuncian que va á comenzar el alijo.

Los *cargueros* avanzan con agua á la cintura y rodean al falucho, cuyo cortante tajamar ha abierto ancho surco en la arena. En sus robustas espaldas reciben los fardos, que depositan en la playa, y que el *agente* y el encargado del puesto (1) de carabineros cuentan rápidamente. Los *caballistas* montan los bultos en sus bestias, y en larga recua y con escolta de dos carabineros, trasponen los arenales en demanda de la retaguardia de caballería.

III

Hecho el alijo, el falucho se hace nuevamente á la mar en demanda de su habitual fondeadero, exhibiendo en la cubierta y puntos más visibles los lances de pesca y lavando con agua del mar su bodega para borrar en lo posible el olor del tabaco.

El *agente*, en tanto, retirado á una choza con el encargado del puesto de carabineros, liquida con éste el importe del alijo, siendo el tipo generalmente establecido el de cuatro duros por carga.

Esto se llama el *pago de playa*.

En la mayoría de los casos hay larga disputa sobre el número de bultos. Pero al fin se viene á un acuerdo, y ya tranquilamente esperan el regreso de la pareja que fué á escoltar á los *caballistas*.

(1) Un cabo ó un sargento.

IV

Sabido es que el cuerpo de Carabineros del Reino guarnece con su infantería las costas y fronteras, y con la caballería de su instituto una zona que se llama la retaguardia.

El escuadrón de la Comandancia de Algeciras tiene su cuartel en San Roque y sus parejas montadas cubren una extensa línea.

Ilusorio sería el resultado de un alijo si no se contara con la fuerza mencionada, y á este efecto marcha la pareja de infantería acompañando el contrabando.

Avistados unos y otros, se recuentan las cargas y se *paga la retaguardia* (1), terminado lo cual, los caballistas marchan tranquilamente y el negocio queda terminado.

Sucede á veces que una pareja de la Guardia civil topa de manos á boca con caballistas y carabineros. Estos entonces simulan conducir una aprehensión, y ya por la urgencia del servicio que la guardia cumple en aquel momento, ó ya por cándidas credulidades, en muy pocos casos se registran conflictos, y en casi todos cada cual marcha tranquilamente por su camino.

V

Por último, mientras todo esto tiene lugar, los *cargueros* cumplen con el último cometido de su oficio; es, á saber, *borrar las pistas*.

Para esto marchan repetidamente en diferentes direcciones, forzando las pisadas y haciendo así imposible guiarse en aquel laberinto de huellas, si algún Jefe del cuerpo, sospechoso del alijo quiere evidenciarlo, poniéndose en persecución de los *caballistas*. La brisa marina, moviendo las arenas, se encarga de completar la obra.

.....

(1) Frase del país.

ACLARACIONES A LO ANTERIOR

I

He narrado un alijo en la hipótesis de estar hecho de acuerdo con los carabineros, y para completarlo, réstame sólo reseñar lo que ocurre en la zona marítima.

La vigilancia y persecución del contrabando se ejerce por dos cañoneros de vapor, al mando de Oficiales del Cuerpo general de la Armada y cierto número de escampavías que patronean oficiales de mar de la clase de Contramaestres.

Un pontón surto en Algeciras, con un Capitán de fragata por Comandante y un Teniente de navío por segundo, asume el mando de todas las fuerzas de guarda-costas de la división y destaca para la vigilancia dos *barquillas auxiliares*.

II

La Comandancia de Carabineros tiene también una falúa y la Aduana un bote para el servicio de fondeo y zona fiscal de la jurisdicción administrativa.

III

No hay nada que decir de los cañoneros mandados por Oficiales de marina.

En ellos tiene la Hacienda poderosos auxiliares y merecen bien de la patria.

Pero una falta de previsión los hace en muchos casos juguetes de los contrabandistas, y de ello he de ocuparme siquiera sea someramente.

Los cañoneros tienen en su dotación una plaza de Práctico.

Estos Prácticos, salidos de la masa de patrones mercantes de la inscripción de Algeciras, están saturados del hábito contrabandista cuando no son sócios—que se dan casos—del gremio de Agentes.

En estas condiciones, el cañonero sale vendido del puerto—y pase lo llano del vocablo—porque claro es que el Práctico ha de procurar alejarlo del lugar en que se va á realizar un alijo ó de las aguas en que navega un barco contrabandista.

Si esto desgraciadamente es de todo punto exacto, si á mayor abundamiento los patrones de las escampavías y los cabos de mar de las barquillas claudican con frecuencia, ¿qué puede esperarse de la vigilancia y persecución marítima?

. . . . . .

IV

Cuando al par de los carabineros de la costa están comprometidos en un alijo los individuos del resguardo marítimo, la derrota desde Gibraltar al punto designado de antemano no ofrece peligro alguno.

El patrón, el cabo de mar ó el práctico reciben su estipendio, y el barco arriba á salvamento merced al libre paso que le cede la escampavía ó al alejamiento de aquellas aguas del cañonero.

Para esto último, el práctico da una confidencia falsa á su Comandante, y mientras éste, lleno de ardor, atalaya, v. gr., las aguas de Punta-Carnero ó Guadalmesí, el alijo se está realizando por el Rinconcillo ó Guadarvanque (1).

Imposible parece que el contrabando del tabaco pueda so-

(1) Punta-Carnero y Guadalmesí, lugares en la costa sobre el Estrecho de Gibraltar, Rinconcillo y Guadarvanque, sitios de la Ensenada ó golfo de Algeciras.

portar los crecidos gastos que representan *los seguros*—frase del país—y aun después proporcionar pingües beneficios. Sin embargo, hay que rendirse á la evidencia, dando esto una idea aproximada de lo que sufren y se perjudican las rentas públicas.

V

Hay ocasiones—y esta es una faz que conviene estudiar—en que el contrabando se hace á todo riesgo ó *á mico*, como dicen en el Campo de Gibraltar.

Cuando esto sucede, los barcos contrabandistas caen casi siempre en manos del resguardo marítimo, y los que logran escapar, no ofrecen mejor suerte á los fardos que alijan en tierra. Los carabineros de la costa ó los de la retaguardia hacen presa de la ilícita mercancía.

Pero aun en esto mismo existen corruptelas, irregularidades y vicios de que voy á tratar.

Abordado en el mar un barco contrabandista por otro del Estado, los tripulantes de aquél no tienen medio de escapar. Barco, tabaco y marineros quedan *ipso facto* aprehendidos. Pero hay que establecer una diferencia en los resultados, según sea un cañonero ó una escampavía el buque que realice la presa.

En el primer caso, el tabaco, el falucho y los reos entran en Algeciras.

En el segundo, los reos no parecen, y siempre y sólo con excepciones raras resulta que aquellos huyeron nadando á favor de la noche, ignorándose el lugar en que puedan ocultarse.

El por qué de estas desapariciones tal vez—y sin tal vez—pueda encontrarse en los bolsillos del patrón y de los tripulantes de la barquilla del resguardo.

. . . . . .

VI

Testigo ocular de lo que narro, he visto alguna vez desembarcar los reos cogidos por los cañoneros guarda-costas.

Entre doble fila de marineros militares, y excitados á escapar por la apiñada multitud de granujas de playa que á su paso se agolpa, llegan (no siempre todos) al edificio de la Aduana nacional, donde al tiempo mismo que se entrega el tabaco aprehendido se les recojen las cédulas de vecindad, quedando luégo en libertad provisoria á las resultas del procedimiento que se incoe.

Pero cuando se trata por los Tribunales de hacer efectiva la responsabilidad criminal en que incurrieran los contrabandistas, ¿parecen éstos?

En ningún caso.

Las cédulas de vecindad presentadas lo son de fallecidos, y las requisitorias judiciales tropiezan con un muerto, á favor del cual hay que dictar un auto de sobreseimiento.

¿Cómo sucede esto?

Por la criminal protección de algún Alcalde ó Secretario de Ayuntamiento, entre los cuales sobresale y descuella el Concejo de la Villa de Los Barrios, á cuyo término municipal pertenece la aldea de Palmones, lugarejo habitado única y exclusivamente por contrabandistas.

La villa de la Línea es otro centro de criminales, y también protege, por modo singular, á los que roban la hacienda del país.

VII

En los casos en que el contrabando es cogido en tierra, ó lo que es lo mismo, por los carabineros, tampoco aparecen los reos que, según escapan y escabullen, cualquiera pensaría que al oficio de ladrón del Tesoro va anexa la virtud mágica de evaporarse.

Un duro por barba, según la frase pintoresca del país, realiza estos milagros que son, después de todo, perfectamente lógicos, teniendo en cuenta que los perseguidores de hoy han sido los cómplices de ayer y lo serán nuevamente mañana.

Porque la persecución y la presa del contrabando no obedece, en los cortos períodos de su ejercicio, á un alto sentimiento de deber.

Cubrirse los puestos de carabineros con algún Jefe superior del Cuerpo, que brama y patea porque no vé el resultado de una acción vigilante, satisfacer al Comandante de un barco que comienza á extrañar el no tropezar nunca con un falucho contrabandista ó vengar un alijo *á mico* y patentizar lo indispensable de un acuerdo, son las causas á que hay que remitir el *cierro* de Gibraltar (1).

En algunas ocasiones, y después de dejar que los reos escapen, los carabineros aprehensores se quedan con algún que otro fardo de tabaco cercenándole de la presa.

Estos fardos son vendidos después á bajos tipos á los mismos contrabandistas, que se apresuran á comprarlos, porque en el precio va envuelto el *seguro*.

Algo parecido ocurre con las bestias que perdieron en la demanda. Por buenas que sean, el veterinario que las aprecia para su venta en pública subasta les da un valor que no llega ni á la mitad del verdadero, sin que nadie piense en aprovechar tan bizarra ocasión, ya por temor á una venganza personal, ó ya—y esto es lo verdadero—por favorecer á los contrabandistas.

Sea una cosa ú otra, el hecho es que los antiguos dueños vuelven á adquirirlas por cualquier cosa, que el perito de albeitería se gana algunos reales, y que todos quedan satisfechos, á excepción de la moral, que por estas cosas y otras como estas parece que hace años salió escapada del Campo de Gibraltar.

VIII

Por último, y para cerrar este capítulo, réstame sólo añadir que, en ciertos casos, una presa de tabaco no significa que se persiga el fraude.

Cuando tienen lugar grandes alijos, es corriente ver llegar á la Aduana de Algeciras algunas aprehensiones.

(1) Los contrabandistas de Algeciras y su campo designan con la frase «Gibraltar está cerrado ó abierto.» Según se persiga ó no el contrabando.

Tabaco de desecho comprado por los mismos *agentes*, caballerías sólo admisibles en una plaza de toros ó un falucho cuasi desguazado, sirven para cubrir la responsabilidad de un puesto de carabineros ó de una barquilla del resguardo, cuyos individuos han permitido uno ó varios de esos alijos designados en el Campo de Gibraltar con el nombre de *Olla gorda*....

PALMONES Y LA LINEA

LA ADUANA

I

Palmones y La Línea son dos pueblos de que incidentalmente he hablado en estos apuntes, pero que merecen el honor de especial capítulo.

El primero es una aldea de unos 200 vecinos, y la segunda una villa que no bajará de 14 á 15.000 almas.

Situado Palmones á la margen izquierda y cerca de la desembocadura del río de su nombre, sobre el golfo de Algeciras, debió su origen al activo comercio de cortezas curtientes y carbones que allá, por los años de 37, hacía la casa mercantil de D. José Romero Martínez.

La especial situación de Palmones, en aquella fecha arenal inculto, le valió el establecimiento de vastos almacenes para guardar la casca de alcornoque y de apiladeros para el carbón.

Los barcos que se dedicaban al cabotaje entraban en su ría para cargar, y poco á poco fué apareciendo la aldea que hoy rige un pedáneo, casi siempre concejal del municipio de Los Barrios.

Pero desapareció y liquidóse la casa de Romero, fracasaron las tentativas comerciales de otros negociantes, y Palmones, que había reunido un vecindario, en su mayor parte carboneros

y mareantes, buscó en el contrabando los medios de subsistencia.

Hoy es una verdadera factoría de tabaco.

Sus hospederías ó posadas, propiedad de *agentes* contrabandistas, sirven de lugar de cita y reunión á los *caballistas* y *cargueros*, y el centenar de faluchos que los vecinos de Palmones tienen foliados como de pesca, son los que realizan los alijos de que antes he hablado.

En Palmones se tratan, arreglan y disponen los negocios del contrabando. En sus posadas esperan muchas veces los *caballistas* la hora de salir á la playa. En sus tabernas beben públicamente y en liberal consorcio carabineros y contrabandistas, y en las casas de sus vecinos no faltan sótanos ú otros lugares ocultos donde constantemente hay almacenados buen número de quintales de tabaco.

Que todo esto es del dominio público no hay para qué decir; y que siéndolo, no pueden ignorarlo el Oficial de carabineros y el vista de Aduanas que residen en el destacamento de la boca del río, es también asunto pasado en autoridad de cosa juzgada.

II

La Línea es quizá más peligrosa que Palmones, y su existencia se debe á la imprevisión de los Gobiernos ó á la ignorancia de los Gobernadores de Cádiz.

El que escribe estos apuntes ha conocido La Línea sin otra población que un centenar de vecinos.

Dos ó tres casas, cincuenta ó sesenta barracas diseminadas por los arenales, un zaquizamí que servía de oficina al subalterno de Aduanas allí destinado, un cuartel para el fuerte destacamento de infantería que enviaba Algeciras y una caseta para los carabineros, era lo que constituía La Línea antes del año de 1868.

Considerada como zona militar, bajo el fuego del cañón de Gibraltar, los Comandantes generales del Campo no permitían allí—con bueno y patriótico acuerdo—las construcciones urbanas.

Una teja, una viga desprendida no podía reponerse, y la miserable y microscópica población de La Línea estaba llamada á desaparecer para que no quedase otra cosa que los alojamientos de la tropa y de la fuerza de carabineros.

Poco hay que decir en defensa de ese estado de cosas.

Intereses militares, fiscales y hasta políticos lo abonan, y el tiempo y los hechos posteriores se han encargado de hacer su apología.

III

Estalló el movimiento nacional de 1868. El Comandante general del Campo, D. José Ramón Osorio, al pronunciarse al frente del regimiento de Valencia, de guarnición en Algeciras, abrió la puerta á todas las malas pasiones del Campo de Gibraltar, y los *tres días de puerto franco*, que en unión de los *Comités de Salud Pública* otorgara, trajeron á las arenas de La Línea la más abigarrada y heterogénea multitud.

Los rematados que salieron de las cárceles de partido á favor de la revuelta, cuanto de abyecto y repugnante puede contener la sociedad, allí fueron á sentar sus reales y echar las bases de la nueva población. ¿Qué mucho que con tales elementos la villa de La Línea haya sido y sea un presidio suelto?

.....

IV

En suspenso, durante el primer período revolucionario la prohibición de edificar en La Línea, tratóse de aprovechar la licencia comenzando bien pronto á surgir las nuevas construcciones. No podían, no, ciertamente, subvenir á aquellos gastos los desarrapados de La Línea, pero ahí estaban los contrabandistas de Gibraltar para suplirlo, y en poco tiempo quedó ampliada la colonia inglesa con su nuevo arrabal.

Edificada la Villa y erigida poco después en Municipio, no he menester de esfuerzos retóricos para que con facilidad pueda apreciarse que, dado el génesis de La Línea y su situación á

doscientos metros de las puertas de Gibraltar tenía que ser, y era, en efecto, y por modo importante, una factoría de tabaco de mucha más importancia que Palmones.

Lacayos viles sus autoridades populares, de los *almaceneros* de Gibraltar, caballeros hoy los pelaires de ayer, en La Línea encontraron y encuentran cabida y protección toda clase de criminales.

Basta fijarse en un dato, para evidenciar á qué orden de medios fía La Línea su existencia.

Su término municipal se compone de áridos arenales donde sólo arraiga el nopal, y en la población no existe ningún establecimiento fabril ó manufacturero.

¿De qué vive La Línea?

¿Cómo en tan menguadas condiciones de riqueza nótase cierto bienestar en sus habitantes?

¿Por qué razón aumenta el censo de sus vecinos cuando nada lo abona?

El contrabando es lo único que puede explicarlo, y lo explica ciertamente.

Para ello tiene La Línea condiciones topográficas inmejorables.

Á diez minutos de Gibraltar, al que está unida por excelente carretera, pasan de quinientos el número de carruajes de toda especie que entran y salen diariamente en su recinto, no comprendiendo en este número los ómnibus y tranvías que dejan á los viajeros al pié de la marca jurisdiccional llamada «Puerta de La Línea.»

Sin contar para nada la pública complicidad que la Aduana de La Línea tiene en todo el contrabando que por allí se hace (1), y dejándolo reducido á que cada cochero pase al día dos libras de picadura, resultará siempre que La Línea almacena, por término medio, cuarenta arrobas de tabaco diariamente.

. . . . . .

Además, y para patentizar por modo eficacísimo cuanta mal-

(1) Los empleados subalternos de la Aduana de La Línea hacen alarde público de sus desahogadas posiciones, permitiéndose lujos á que no subvendría el sueldo de un Director general.

dad presidió en los que solicitaron crear el municipio liniense y cuanta ineptitud é ignorancia en los que lo apoyaron y concedieron, es suficiente consignar que el litoral del término de La Línea está bañado por aguas que no son españolas.

Para desembarcar en el sitio llamado «Espigón de San Felipe», al pie de las primeras casas del pueblo, es necesario un permiso de la autoridad de marina de Gibraltar (1).

En tales condiciones, basta estar de acuerdo con un simple puesto de carabineros, de los que guarnecen esa parte del litoral, para que los barcos contrabandistas puedan alijar sin salir de la jurisdicción hidrográfica del peñón calpense.

V

Por último, y como quiera que he dicho más arriba que hasta intereses políticos abonaban el estado de cosas en que vivió La Línea hasta 1868, he de permitirme en su apoyo una digresión y consignar al mismo tiempo un hecho.

La Línea está situada al pié de una árida montaña, llamada Sierra Carbonera, desde cuyas mesetas, capaces para el emplazamiento de baterías, se domina la ciudad, fortificaciones y montes de Gibraltar hasta sus más altos picachos.

Sierra Carbonera constituye un serio peligro para la defensa de la plaza, y bien quisieran las autoridades inglesas, de añejo poco escrupulosas con los derechos de propiedad, encontrar un pretexto cualquiera para avanzar hasta aquellas alturas.

El pretexto puede darlo La Línea, y mis sospechas descansan en lo ocurrido en 1872.

En esa época estalló el movimiento cantonal, y partidas armadas, al mando del gaditano Sr. Salvcechea, recorrían la serranía de Jimena y Gauzín.

Las fuerzas disponibles del Campo de Gibraltar salieron en su busca, quedando sin guarniciones los pueblos y sin verdaderas garantías el orden, que afortunadamente no llegó á alterarse sériamente en el Campo de Gibraltar.

(1) Veáse el croquis.

Pero si hubiera estallado un motín, ¿no habría sido fácil á los batallones ingleses avanzar sobre La Línea, á título de defender los intereses de los vecinos de Gibraltar, en su inmensa mayoría propietarios de los inmuebles de aquella villa?

Y si esto sucedía, y si, merced al estado cuasi de disolución en que se encontraba el país en aquella época fuera ilusorio pensar en actos de resistencia, ¿no habría sido fácil ó posible que, so pretextos extratégicos, ocupasen las alturas de Sierra Carbonera?

Algo hubo de esto y sin rebozo se hablaba de ello en Gibraltar, donde el que escribe estos apuntes se encontraba por aquellos días.

VI

He aquí lo que importa no olvidar, siquiera sea por lo que el porvenir en sus oscuridades nos tenga reservado.

HOJEADA HISTÓRICA

I

Para guardar en lo posible el método que me he propuesto seguir en estos apuntes, tengo á mi pesar que abrir un paréntesis en el relato meramente contrabandista.

Una sucinta y compendiosa ojeada histórica es indispensable para venir luégo á examinar la parte que toman las autoridades de Gibraltar en el reprobado negocio á que se dedica la mayoría de sus moradores, y cuán eficaces son los medios que para ello han puesto y ponen en práctica, con perseverancia digna de más digna y mejor causa.

II

Conocida es, hasta de los chicos que asisten á las aulas de la primera enseñanza, el período señalado en la historia patria con el nombre de Guerra de Sucesión.

Para poner en jaque el prepotente crecimiento de Luis XIV, por manera singular aumentado en el testamento del inofensivo Carlos II, el Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda y los Estados Generales de Holanda creyeron deber iniciar una acción armada que, favoreciendo las pretensiones del Archiduque Carlos de Austria sobre el Trono español, viniera á redundar en provecho de aquellos fines.

Abierta la campaña, tampoco ignora nadie la suerte que cupo á Gibraltar, cuya escasa guarnición, abandonada á su suerte y falta de los recursos que en vano pidiera en tiempo hábil al Capitán General de Andalucía, obtuvo del Príncipe Jorge de Hesse Darmstadt honrosa capitulación.

La tropa, los regidores (1), los vecinos todos salieron de Gibraltar con sus armas, maceros y equipajes, y sólo quedaron exceptuados de aquellas honras los franceses que habitaban en la plaza. Estos eran tenidos como prisioneros.

¿Qué mejor prueba de que la guerra no se hacía á España?

Sin embargo, un marino inglés, el Almirante que gobernaba la escuadra aliada puesta á las superiores órdenes del de Hesse, el General Rooke, creyó deber sustituir con el pabellón británico la bandera española que arbolaba el castillo aun después de la ocupación, declarando quedar la plaza por la Reina Ana.

Que casos tan insólitos no los previenen los tratadistas de derecho público no hay para qué decir. Pero que así sucedió es exacto, y á despecho de la protesta del Príncipe Darmstadt quedó realizado un despojo que presenta todos los caracteres constitutivos del robo.

.....

III

Todas las cosas tienen fin, y la guerra de sucesión, con la subida al Trono de Austria del Archiduque hubo de tenerlo. Pero quedaban cabos sueltos que unir, y los plenipotenciarios de Utrech comenzaron á tejer en aquel velo de Penélope.

Era Gibraltar mancha que afeaba el punto y empresa difícil para los Comisarios reunidos en Holanda el hacerla desaparecer.

Cierto que el pacto de Lisboa, que fijó las bases para la guerra, no permitía á Inglaterra ni á los Estados generales domi-

(1) El Concejo Municipal de Gibraltar se retiró en cuerpo á un cortijo distante dos leguas del Peñón y cercano á la ermita de San Roque, en cuyo sitio y por tal motivo fundada, se alza hoy la ciudad de este nombre.

nio alguno territorial. Pero la Gran Bretaña decía á eso que, con procesar á Rooke, daba cumplida satisfacción á Europa. Holanda se encogía de hombros. Austria apremiaba para que de cualquier manera terminara el cotarro diplomático, y Francia, ó mejor dicho, Luis XIV, quería arreglar sus negocios de la mejor manera, siquiera se llevase el diablo el reino de su nieto.

Esforzábase en tanto Felipe V para tener representación en las conferencias, y en vano alegaba su razón y su derecho.

Europa, que permitía el despojo de Gibraltar, como si tales jurisprudencias no fueran para todos peligrosas, no creía, sin embargo, que se había hecho guerra alguna á España, ni que para nada tenía el de Anjóu que terciar en los conciliábulos.

Insistía el uno, negábanse en redondo los otros, y Gibraltar, en tanto, izaba en sus baluartes el pendón cruzado de San Jorge, ni más ni menos que si la ocupación inglesa no fuese una afrenta á la moral.

Pero ésta estaba condenada á mayor sonrojo, y de infringirlo se encargó el Rey de Francia.

Luis XIV obtuvo de las potencias la admisión de España en las conferencias de Utrech, y de Felipe V el mandato para representarle.

Pero era el Rey de España hombre guardador de la honra nacional y aunque amante hijo del de Francia, no creyó, con buen acuerdo, deber suscribir su carta-poder sin establecer prudentísimas limitaciones.

Pactase en buen hora el Rey Luis aquello que mejor garantizase la paz de Europa: pero sin que por esto pudiera estipular desmembración alguna del territorio de España y de sus Indias, del cual no consistiría jamás el Monarca español que se cercenase la más pequeña parte.

Tal era la cláusula contenida en el mandato suscrito por Felipe V á favor de su abuelo, y claro es que no podía, que no pudo estipular la cesión de Gibraltar á la Gran Bretaña desde el punto y hora que todo pacto de ese género tenía sanción prohibitiva en el mandato que ostentaba.

Sin embargo, así lo hizo, y España vino una vez más á ser la víctima expiatoria de yerros ó desaciertos ajenos.

III

Descansando en tan menguado título legal de dominio el señorío de Inglaterra sobre ese pedazo de nuestro suelo, é inscrito en un tratado (1) que un estadista inglés (2) ha calificado de *padrón de ignominia de la última generación*, necesitaba aún escarnecer estipulación tan villana, siquiera fuese por respetos de lógica.

Lo que de la infamia surge ha de ser infame, y el tratado de Utrech, obra por lo que á España toca de toda clase de rencores y de toda suerte de pasiones amasadas largo tiempo con ódios tradicionales, no había de inspirar grandes respetos á la Gran Bretaña.

¿Qué le importaba que su dominio tuviese la condición expresa de estar circunscrito á la ciudad y su castillo, sin otra jurisdicción territorial *y sin comunicación abierta con la región circunvecina por la parte de tierra*?

Ya se encargaría ella de reformar el tratado en aquella parte que contrariase sus miras ó le fuese perjudicial, y ahí estaban nuestra decadencia, nuestras luchas intestinas y nuestra desorganización para facilitar sus planes.

.....

IV

Resumiendo.

Que Inglaterra ocupó á Gibraltar contra todo derecho.

Que lo retiene contra toda noción de moral; y que hasta el miserable título en que apoya su dominio ha sido por ella roto y encarnecido.

(1) Artículo 10 del de Utrech.
(2) Pitt.

CUESTIÓN DE LÍMITES

TERRESTRES Y MARÍTIMOS

I

A una nación que, como la Gran Bretaña, hace la guerra por abrir nuevos mercados á su comercio, y que encuentra lícito que sus negociantes vendan armas y pertrechos á los que la combaten, no puede reprochársele en buena lógica que, para favorecer el movimiento mercantil de Gibraltar, proteja el contrabando que por allí se hace.

Estas son *cosas* de los ingleses á que de antaño debemos estar habituados.

Lo que sí es digno de acerba censura y vituperable en grado máximo, es que en nuestra desidia y en nuestra ingénita falta de previsión haya encontrado Inglaterra poderoso auxiliar para sus propósitos y hasta los medios hábiles para ejecutarlos.

II

Aceptado por España el tratado de Utrech como un hecho de fuerza y por la Gran Bretaña como un triunfo sobre la causa de la justicia, ha resultado de ello un *modus vivendi*, des-

pués de todo necesario, ya que no es posible en el actual momento histórico reproducir una acción armada contra Gibraltar.

Colocadas por la fatalidad las cosas en ese terreno, y no siendo el hombre poderoso para atajar lo que determina el destino, parecía natural que hubiese sido objeto de detenido estudio todo aquello que se relacionara en poco ó en mucho con la situación de aquella plaza.

No he de ser yo del número de los que truenen contra los Gobiernos en esta parte.

Tengo más alta idea del poder supremo, ó, si se quiere, del poder central, para atribuirle funciones que desnaturalizarían su institución.

Pero creo honradamente que pesa sobre sus delegados en el Campo de Gibraltar abrumadora responsabilidad, y ¿por qué no decirlo? contra sus representantes consulares acreditados en la Colonia Inglesa.

Unos y otros debieron prevenirse contra las contingencias del porvenir y señalar con tiempo sus motores, no prestándose jamás, ni por cortesía, ni aun siquiera por humanidad á cosa alguna que pudiera crear nuevas y mayores aflicciones á la patria.

Sólo, si así lo hicieran, podría establecerse formal acusación contra los Gobiernos.

Pero, desgraciadamente, hay motivos nacionales para sospechar que, comparsas de la política que Inglaterra ha desarrollado en Gibraltar, han contribuído, inconscientemente sin duda, á los males que hoy por hoy sólo nos es dado lamentar.

III

Encerrada la guarnición inglesa de Gibraltar en los estrechos límites de su recinto, sin medios de esparcimiento y hasta sin más recursos alimenticios que los que de España recibiera, si no era ciertamente hacer imposible el dominio, creaba á éste precaria situación y grandes dificultades sin duda alguna.

Poco se cuidaron de ello, sin embargo, nuestras autorida-

des fronterizas, y Gibraltar puede decirse que siempre tuvo abierta su comunicación terrestre con el Continente, sirviéndole de pasaje el istmo arenoso que con aquél le une.

Cierto que en un principio, sin estar poblada La Línea y sujetas á un derecho de exportación á su salida de España las vituallas de todo género destinadas al consumo de la plaza, la comunicación con España tenía cierto carácter de protesta, á mi juicio, de saludable influjo.

Pero, bien sea la desidia de nuestras autoridades, ya el deseo de corresponder al agasajo de que se mostraban pródigas las de Gibraltar, quizás la ignorancia, el caso fué que cesó el pecho á que estuvieron sometidos los abastecimientos alimenticios, se relajó el rigor de las comunicaciones entre los habitantes del Peñón y de los pueblos fronterizos, y se inició una era de perdición que en rapidísimo *crecendo* aún no ha llegado á cerrarse.

IV

Un hecho casual vino á favorecer, por modo singular, los planes maduramente amasados por los dominadores y á poner de manifiesto en las autoridades españolas una buena fe, rayana en la ignorancia y en la ineptitud.

Aludo á la terrible epidemia que afligió á Gibraltar en los primeros cinco lustros de este siglo.

Diezmada por el azote la guarnición inglesa y alcanzando la muerte cifras aterradoras, el Gobernador británico solicitó de la caridad del Comandante General del Campo el permiso necesario para establecer fuera de las murallas de la plaza un campo sanitario en que sanear los soldados y paisanos convalecientes.

No voy, no, á censurar el generoso impulso de la autoridad española acordando la licencia impetrada.

Las leyes de la humanidad lo abonan y yo rindo culto á la piedad que considero como una, sino la más bella, de las virtudes.

Pero una vez pasada la epidemia, ¿por qué razón no volvieron las cosas al ser y estado que antes tuvieran?

No han vuelto, sin embargo, y lo que fué campo que la caridad cediera con carácter provisorio á los escapados de la muerte se convirtió en campo inglés, y las garitas demarcadoras de una zona puramente sanitaria quedaron como señal de la jurisdicción inglesa sobre el terreno anexo á la fortaleza.

¿Reclamó alguien?

No lo sé. Pero presumo que nó, toda vez que, aun torturando la imaginación, no puede hallarse argumento que venga á cohonestar un despojo aún más irritante todavía que el mismo que sufriéramos cuando la ocupación de la plaza.

He aquí una de las acusaciones que pesan sobre las autoridades del Campo, que no tienen en su abono ni aun siquiera el alegato de un «¡quién pensára!»

Ya en 1812, cuando la guerra de la Independencia española, había Inglaterra establecido jurisprudencia de lo que era capaz de hacer, si la ocupación de Gibraltar no fuera por sí misma bastante elocuente.

A título de partidarios y al de evitar que los batallones franceses, apoderándose de los castillos de San Felipe y Santa Bárbara en La Línea y fortín de Punta-Mala sobre el Golfo hostilizaran á Gibraltar, los soldados de su guarnición los desmantelaron, y en los parques de la plaza ingresaron los cañones que montaban. Todo, por supuesto, bajo la formal promesa de restitución, una vez pasado el motivo de *alta prudencia* que lo aconsejaba.

¿Cuál es hoy el estado de esos fuertes? Desmantelados siguen y los cañones nadie los ha vuelto á ver.

Con tales procederes, ¿no debió exigirse garantía más formal que la simple oferta del Gobernador de Gibraltar cuando éste, invocando la caridad, hubo de demandarnos el terreno necesario para el lazareto?

.....

V

He hablado de las garitas que señalaron el nuevo límite que Inglaterra plugo dar á Gibraltar, pero aún no he dicho algo

que, por lo pasmoso, tal vez parezca hijo de la fantasía que no de la realidad.

Las garitas andan.

Y andan tanto, que los que conocemos aquel terreno y hemos pasado algún número de años ausentes de él, nos sorprende al volver cómo se estira y se prolonga y como crecen, sin crecer el suelo, los límites de Gibraltar.

No es esto una figura. No es tampoco buscar un efecto faltando para ello á las leyes de la verdad. Las garitas han avanzado, avanzan constantemente, y hoy sólo distan un corto tiro de fusil de las de nuestros centinelas.

La facilidad con que esto ha sucedido es el saber las ningunas consecuencias ulteriores de semejantes actos, lo cual ha producido efectos naturales de todo punto.

Inglaterra no ha creído ya necesario guardar reserva sobre sus intenciones, y hace unos seis ó siete años, siendo Comandante general del Campo el Mariscal D. Francisco Canaleta, surgió en toda su magnitud la cuestión de límites.

Mis centinelas, decía lord Napier de Magdala, Gobernador de Gibraltar en aquellos días, mis centinelas ejercen jurisdicción para el cumplimiento de su consigna en el espacio de 50 metros de frente á sus puestos militares, y, por tanto, los actuales límites han de considerarse aumentados en esos metros.

Replicó más ó menos enérgicamente el General Canaleta, y la cuestión así planteada pasó al dominio de la prensa.

El Ultimo Telegrama, de Algeciras, defendiendo con bríos los derechos de España, y *El Gibraltar Guardián* (1), atacándolos necia y groseramente, dieron tal resonancia al asunto que, apagándose las arrogancias de lord Napier é iniciándose negociaciones diplomáticas, la prensa de Madrid anunció que una Comisión anglo-española estudiaría la cuestión de límites de Gibraltar.

Nada, sin embargo, se ha hecho, y como todo está cual estaba, volverá á recrudecerse el negocio el día que Inglaterra juzgue oportuna la ocasión.

(1) Este periódico se imprime en lengua castellana y recibe inspiraciones del partido carlista de La Línea.

VI

Aquí hago punto en la cuestión que á los límites terrestres se refiere, para decir dos palabras sobre la jurisdicción marítima de Gibraltar.

Esta es aún más peregrina que la otra. Gibraltar, luego de la ocupación inglesa y algunos años después, hubo de contentarse con la bahía necesaria al ancoraje de los buques que la visitaban (1).

Pero, quizás por ser esto lo racional y también lo justo y equitativo, no satisfacía al natural exigente y dominador de la Gran Bretaña.

Sobre si el dominio marítimo de una plaza de guerra había ó no de alcanzar á donde alcanzaran sus cañones armóse zambra, y bien fuera por concesiones del Gobierno Español ó ya por condescendencia de la autoridad militar del Campo, Gibraltar ensanchó la zona marítima cuasi hasta una mitad del golfo de Algeciras (2).

Quedaba, no obstante, pendiente una cuestión de importancia, en la cual Inglaterra veíase cogida en la red de sus propios argumentos.

Si los tratadistas de derecho público estaban conformes en reconocer que una plaza ó fortaleza ejerce de hecho jurisdicción y dominio en aquella parte de mar comprendido bajo el fuego de sus cañones, también reconocían y reconocen que las aguas que lamen las costas de un Estado soberano pertenecen por éste solo hecho al dominio del Señor de la tierra.

Esta era la gran dificultad que se oponía á una solución ajustada á derecho, porque las mismas condiciones topográficas de Gibraltar no daban medios hábiles para el acuerdo.

Lo que á este propósito se estipulara lo desconozco. Pero sé, porque allá en los días de mi niñez lo he visto por mis propios ojos, que dejando á Gibraltar el dominio de aquel espacio de mar á donde alcanzara de frente el tiro de una pieza de á 36,

(1) Véase en el croquis núm. 1.º la línea de puntos azules.

(2) Véase en el croquis núm. 1.º la línea de puntos rojos.

quedó libre entre la bahía de la plaza y la costa un amplio canal (1) de algunos cables de anchura.

Eran aquellas aguas las que besaban las arenas de la costa española, y una serie de boyas las demarcaban.

Lo que después ha sucedido está en el misterio.

Marinos viejos á quienes he consultado (2) aseguran que, á favor de los temporales de Sudeste, tan frecuentes en el Estrecho de Gibraltar y golfo de Algeciras en el invierno, las boyas fueron poco á poco desapareciendo.

¿Llevóselas el rudo reventar de las olas ó hízolas desaparecer sigilosamente Inglaterra?

Todo puede ser, porque una ú otra cosa cabe en lo posible. Pero, en cualquiera de ambos casos, puede y debe exigirse responsabilidad estrecha á las autoridades de marina del Campo de Gibraltar.

Sí lo primero, debió reponer, inmediatamente de cesar la borrasca, la boya ó boyas arrebatadas por el furor del mar. Sí lo segundo... ahí estaba el Gobierno á quien recurrir en alzada y queja.

VII

¿Cuál es el resultado de la desaparición de las enfiladas y con ellas el de los límites del canal de aguas españolas?

Pocas palabras se necesitan para contestar á esta pregunta.

Inglaterra ha corrido su línea jurisdiccional hasta los arrecifes de Punta Mala, y hoy, á ciencia y paciencia de las autoridades del Campo, son tenidas como aguas inglesas aquellas que lamen unos tres mil doscientos cincuenta metros de nuestra costa, incluso en ellas el desembarcadero de la villa de La Línea (3); es, á saber, los restos mutilados del que fué castillo de San Felipe.

Lo que de esto resulta fácil es colegirlo.

(1) Veáse el croquis núm. 1.º, la saeta roja.

(2) El patrón D. Diego Bernal, de la inscripción marítima de Algeciras entre otros.

(3) Véase en el croquis núm. 2 la línea de puntos rojos y la letra A.

Cuando el contrabando es sériamente perseguido en el mar, los barcos que toman el tabaco al costado de los almacenes flotantes de la bahía de Gibraltar pueden alijarlo en nuestra costa sin salir del dominio jurisdiccional de la Gran Bretaña, y siéndoles suficiente aprovechar un descuido de los carabineros ó ponerse con ellos de acuerdo.

Los cañoneros y escampavías son, en muchos casos, testigos forzosos de aquella ignominia, porque ¡ay de ellos! si pasan á vías de hecho dentro de la zona marítima que nos ha sido robada.

Disparos de cañón desde la plaza y hasta la presencia de un buque de la marina militar inglesa de estación en Gibraltar han advertido, en muchos casos, á nuestros marinos, que España no ejerce soberanía en las aguas que lamen su costa.

VIII

Otros hechos, estrechamente relacionados con los que acabo de narrar, ponen todavía más de manifiesto la complicidad indigna con que las autoridades de Gibraltar, desde su Gobernador al último policía, hacen la causa de la canalla contrabandista de dentro y fuera del Peñón.

En varias ocasiones, los buques del resguardo marítimo han hecho presas hacia la parte de Estepona ó mucho más cerca, en aguas de un sitio predilecto de los contrabandistas y conocido por el nombre de una aldea de pescadores allí enclavada.

Me refiero á la *Atunara*.

La Atunara es una playa de la costa Levante de La Línea sobre el Mediterráneo, y para hacer rumbo de ella á Algeciras, es forzoso navegar por detrás del Peñón, montar el cabo ó Punta de Europa y embocar el Golfo.

Pero sucede en muchos casos que el buque aprehensor es de velas, y para ceñir el viento y resguardarse un tanto de peligrosas ráfagas que casi siempre parten del promontorio, tienen que dar bordadas que lo aproximan á Gibraltar.

Un vigía, pagado por la administración inglesa y generalmente agasajado por el comercio de Gibraltar, atalaya desde el

semáforo del *Acho* (1), cuanto pasa en el mar en algunas millas de circunferencia y ha podido observar, con auxilio de su teodolito, que el buque militar español ha hecho la presa en aguas nacionales ó en aguas libres.

Sin embargo, aprovecha el momento en que, remolcando la presa una bordada de bolina le aproxima al Peñón para ganar el viento, y hace instantáneamente la señal de que en aguas inglesas ha sido apresado un barco.

Suena un cañonazo, sale al mar un buque inglés de guerra, y el guarda-costas español y el falucho contrabandista son detenidos y conducidos á Gibraltar.

.....

Una cortés explicación á nuestros marinos pone fin al conflicto, pero quedándose, por supuesto, libre en Gibraltar el buque contrabandista que, días después, vuelve otra vez á probar fortuna, casi siempre con éxito.

.....

No es este un relato cargado de color. Es simple y sencillamente lo que pasa diariamente y lo que, por lo repetido, no causa ya sensación alguna en el Campo de Gibraltar.

Pero, ¿quiénes son más merecedores de censura? ¿Las autoridades de Gibraltar que ejercen actos rayanos á la piratería ó las de España que lo toleran? (2).

.....

(1) Véase el croquis núm. 2.

(2) En otro orden de cosas debo, siquiera sea en una nota, recordar lo que en el primer tercio de este siglo ocurrió con la goleta de guerra *Rayo*. Navegaba de Levante, y olvidó izar el pabellón al montar la punta de Europa. Por tan pequeña omisión, las baterías de Gibraltar le hicieron fuego de cañón á quema-ropa y se fué á pique.

CONSIDERACIONES GENERALES

I

Tocan á su fin estos apuntes, cuya extensión ha superado á la que me propuse ciertamente.

Pero ni he podido prescindir de detalles necesarios en esta clase de trabajos, ni excusarme de indicar siquiera, sea de un modo sucinto, los remedios encaminados á encauzar el anormal estado de cosas del Campo de Gibraltar.

Sin que yo abrigue, ni por un instante, la pretensión de ofrecer remedios de éxito infalible, paréceme, no obstante, que algo se pudiera adelantar en el camino de la represión, porque aunque el mal es añejo y arraigado, el poder público dispone de amplios medios de acción.

No se reduce mi proyecto á la sola, firme y constante persecución del contrabando en el mar y en las costas.

Este, aunque poderoso y necesario, es tan sólo un medio auxiliar de otros muchos más hondos y de mayor alcance y trascendencia.

La cuestión del contrabando se enlaza en el Campo de Gibraltar con problemas sociales, y esto es lo que hay que tener en cuenta.

Ya en el comienzo de estos apuntes bosquejé á la ligera cuál era el estado moral de los habitantes del Campo de Gibraltar y cuál el económico de los pueblos que lo constituyen.

Relajadas las costumbres á punto de mirar como cosa lícita el contrabando y como honrosa profesión la del contrabandista, y sin verdaderos y propios medios de subsistencia la mayor parte de la comarca, la represión en seco, si se me permite la frase, sobre poder rozarse por modo singular con asuntos de orden público, sumiría en la miseria á pueblos enteros.

Hay, pues, que atacar el mal en su raiz, y al par de perseguir con rigor todo conato contrabandista, levantar y purificar el sentido moral de aquellas gentes, y abrir fuentes de honrado trabajo que, subviniendo á las necesidades materiales de la familia, no hagan necesaria la existencia de Gibraltar para atender á las exigencias de la vida.

Otra cosa será no hacer nada de provecho y perpetuar una situación cuyo término á todos importa por igual.

II

Pocas veces los Gobiernos han tomado en serio las complejas cuestiones del Campo de Gibraltar, y esas pocas se ha puesto de relieve la ignorancia más supina de lo que allí pasa. Culpa es, en parte, de la falta de conocimientos en sus delegados ó de los informes de todo punto pintorescos de los Diputados del distrito.

Vinculado éste desde hace muchos años á la favorecida clase de *cuneros*, apenas si conocen el nombre de los pueblos con cuya representación se ufanan.

Con servir las concupiscencias de cuatro *caciques* que actuaron de muñidores en su elección (?) han hecho todo lo que en realidad debían al distrito, y con votar á favor del Gobierno que les regalara el acta han cumplido con lo que le debían.

Pero ni pueden informarle con verdad y con conocimiento de lo que allí pasa, ni su concurso en tales condiciones puede servir para cosa de provecho.

En cuanto á las autoridades enviadas al Campo de Gibraltar, la poco estabilidad de los mandos y el múltiple conocimiento de los asuntos diarios del servicio les hace dejar para después el estudio de la cuestión del contrabando, y casi siem-

pre pensaban resolverla justamente en el momento de recibir el cese.

De ello que los Gobiernos no hayan podido tener cabal noticia de lo que en el Campo de Gibraltar sucede, y sólo rumores vagos é informes inexactos han llegado algunas veces hasta las alturas del poder.

III

Esto y no otra cosa hubo, sin duda alguna, de ocurrir siendo Ministro de la Gobernación (1) D. Francisco Romero Robledo, y sólo así puede explicarse la publicación de un Decreto reñido y á la greña con la buena doctrina en materias de Derecho Político y Administrativo.

El Sr. Ministro de la Gobernación, después de un largo preámbulo encaminado á probar cuán necesario se hacía reprimir con mano fuerte el contrabando y cuán débiles eran las de los alcaldes de los pueblos del Campo, nombraba Delegado especial de Orden Público en la comarca al Comandante General.

No se yo cómo compaginaría el Decreto lo del contrabando y lo de los Alcaldes, pero el caso fué, y es todavía, que éstos son en el Campo de Gibraltar de peor condición que sus demás colegas del resto de España, y que el Gobernador Civil de Cádiz se encuentra con una autoridad administrativa militar independiente dentro del territorio jurisdiccional de su provincia.

Solamente el éxito hubiera podido abonar, que no justificar, aquél cien pies.

Pero, por desgracia, los resultados han sido aún más deplorables que lo que temieron los hombres previsores.

. . . . . .

Desacreditado con este lamentable ensayo el sistema de resolver cuestiones de índole social por la sola virtud de los medios autoritarios, no sería juicioso volver á pensar en ellos, fuera cual fuese la forma que habrían de revestir.

Ni con la delegación del Comandante general ni con la

(1) En 1879.

creación de funcionarios especiales habrá de conseguirse nada.

Basta con los empleados que allí hay, y sólo falta algo de amor al trabajo y que cada cual, dentro de su esfera de acción, contribuya con celo, buena voluntad y generoso estímulo á los fines patrióticos que el Gobierno persigue.

IV

La cuestión del contrabando en Algeciras y demás pueblos del Campo hay que tratarla con maduro examen por su íntimo consorcio con la social.

Allí es preciso educar el sentido moral de la generación que nace, sacándola del lodo en que vive la presente; dar á ésta honrado trabajo que la sustraiga de la miseria y perseguir con inquebrantable tesón y mano de hierro el contrabando y los contrabandistas.

La represión por sí sola no basta. Es preciso acallar los gritos de los que, al verse privados del contrabando, clamarían, á voz en cuello, que se les arrebataba el pan de sus hijos.

En una palabra, es necesario quitar todo pretexto, toda sombra de razón á los que fian al inmoral tráfico su subsistencia, y es urgente también abrir nuevos horizontes á aquella juventud que se forma saturada del tabaco de Gibraltar.

El día que se consiga arraigar en los pueblos del Campo de Gibraltar los hábitos del trabajo honrado; el día que en Gibraltar sea para las familias lo accesorio y no lo principal, el contrabando habrá muerto en aquella región, y al contrabandista y al *jarampero* habrá sustituído el trabajador digno y laborioso.

¿Cómo acometer esta empresa? Con los medios de que el Estado dispone.

V

No soy yo de los que profesan la doctrina errónea y socialista de que el Estado ha de hacerlo todo.

Los españoles tenemos la manía de atribuir á los Gobiernos todo lo malo que nos sucede, incluso las desavenencias domés-

ticas, y la de creer muy formalmente que de él debe venirnos toda suerte de bienandanzas.

La iniciativa particular que tantos y tantos prodigios ha obrado y obra en los demás pueblos de Europa, es para nosotros ni más ni menos que las coplas de Calainos.

En España queremos que el Estado nos sustente, que el Estado se encargue de hacer llover cuando los sembrados lo necesiten, de proporcionarnos abrigo cuando arrecia el hielo, de buscarnos novia cuando pensamos casarnos, de todo, en fin, menos de darnos juicio, porque este, de tiempo inmemorial, parece haber huido de nosotros.

Quien así piensa—y son las ideas de toda mi vida—no puede ser sospechoso, ciertamente, si aboga porque el Gobierno tome la iniciativa en las cuestiones del Campo de Gibraltar, complicadas y difíciles.

Allí es preciso crearlo todo, todo, hasta la idea de patria y hasta la virtud cívica del patriotismo.

REMEDIOS PARA LA EXTINCION DEL CONTRABANDO

I

Que la primera condición para poner coto al contrabando debe ser una eficaz y constante persecución cosa es que, por elemental y sabida, no há menester mayor examen. Pero que ese servicio necesita organizarse en el Campo de Gibraltar con maduro estudio, y ayudarlo y complementarlo con otra clase de medidas, es también asunto fuera de toda duda.

Para lo primero es, á saber, para la represión del contrabando, creo honradamente que hoy por hoy cuenta el Gobierno de S. M. en Algeciras con dos funcionarios modelos entre los de su clase.

Me refiero al Coronel Inspector de Carabineros D. Demetrio Solís y al Administrador de la Aduana de Algeciras D. Paulino Velasco.

Apenas si los conozco personalmente; pero lo mismo que he podido evidenciar los datos, tristes en verdad, que contienen estos apuntes, he comprobado también que aquellos empleados son una honrosa excepción en el caos de inmoralidad y vergüenzas en que de añejo está sumido el Campo de Gibraltar.

Ni el actual Administrador de la Aduana de Algeciras transige con la *jarampa* ni con el jarampero, ni el Coronel Inspector de Carabineros con el contrabando y los contrabandistas.

Un deber de conciencia me obliga á consignar aquí esta verdad, siquiera sea por lo que goza el ánimo encontrando algo digno entre tantas indignidades.

Pero su celo, ese celo que los hace aborrecibles para los contrabandistas de todas las órdenes, ¿no será engañado, burlado muchas veces?

La respuesta puede y debe ser afirmativa.

Sin embargo, uno y otro serían, sin duda alguna, base firme para la regeneración del Campo de Gibraltar, si con más estabilidad en los puestos y acometiéndose resueltamente la cuestión de estirpar de una vez el cáncer moral que corroe aquella región, se dictasen medidas que, caminando de consuno á la represión á ellos encomendada, fueran anulando poco á poco todos los resortes del fraude y todas las corruptelas de una sociedad perdida.

II

En primer lugar, los cañoneros y guarda-costas ni deben tener *prácticos* salidos de entre los patrones de la Comandancia de Algeciras, ni en sus dotaciones hombres de aquella inscripción marítima.

Los que antes de servir en la marina militar han sido contrabandistas, y luégo de cumplir el servicio han de volver á serlo, no ofrecen garantías para el delicado servicio de resguardo.

Aficiones personales, lazos de parentesco, solidaridad mal entendida, todo los hace peligrosos, y sus servicios, que pudieran ser quizás muy estimables en otros buques y en otras aguas, son motivo de perdición en Algeciras para los intereses del Tesoro.

En cuanto á los prácticos no son, en manera alguna, necesarios.

La navegación costera del Mediterráneo (1), la del Golfo de Algeciras y la del Estrecho de Gibraltar no puede ofrecer dificultades para un Oficial del Cuerpo General de la Armada, mayormente cuando los bajos ó escollos son pocos y contados y perfectamente conocidas las calas y ensenadas.

Lo mismo opino respecto á los Carabineros.

(1) Estepona, Marbella, hasta Málaga.

Los naturales del Campo de Gibraltar que ingresen en el Cuerpo no deben, en manera alguna, quedar en aquella Comandancia, por razones perfectamente parecidas á las de la marinería, y unas y otras fáciles de apreciar.

Por lo demás, no pueden establecerse reglas fijas para la represión. Ello queda al arbitrio inteligente de los Jefes que, por regla general, deben, á mi juicio, tener por norma una absoluta desconfianza de todo lo que les rodea.

III

Ya hube de indicar en otra parte de estos apuntes que la cuestión del contrabando envolvía otra social en el Campo de Gibraltar.

Si se reprime de un modo firme y si se corta de raíz el tráfico, inmoral á todas luces con Gibraltar, aparecerá *ipso facto* en aquella comarca el aterrador espectro de la miseria.

Tal y como hoy está allí montada la sociedad y dada la pobreza dorada de su principal ciudad, Algeciras, la disyuntiva es esta.

El contrabando ó el hambre.

He aquí el por qué á la represión fiscal firme, eficaz y resuelta, deben acompañar otras disposiciones encaminadas á abrir fuentes de trabajo.

Una granja modelo y una escuela de artes y oficios establecidas, v. gr., en Tarifa y San Roque, irían formando á aquella juventud, educada hoy en la perniciosa escuela del contrabando, y un asilo flotante para los huérfanos de los hombres de mar mataría el plantel en que se forman los contrabandistas del porvenir.

Pero como estas reformas apuntadas á la ligera y susceptibles de variación, si forman y disponen para el trabajo á la generación que nace, no dan inmediatamente medios hábiles de subsistencia á la generación presente, creo de necesidad urgente que allí, donde con brazo de hierro se cierre la puerta al contrabando, se abra con mano generosa la de las obras públicas.

Quitar hasta la menor sombra de pretexto para buscar un

jornal en el tabaco y en la jarampa de Gibraltar, es haber dado un golpe mortal al tráfico contrabandista.

IV

Con lo que el Tesoro ganara en la extinción del contrabando y con las ventajas que obtuviera la sociedad con la regeneración de aquellas gentes nacidas, criadas y crecidas en el vicio, habríase encontrado ancha recompensa á los gastos que causaran las obras públicas del Campo de Gibraltar.

Pero, con ser esto de exactitud notoria, no hay tampoco que perder de vista que, áun sin Gibraltar, que áun sin el contrabando y sin los contrabandistas, intereses materiales de gran peso y hasta consideraciones políticas demandan, de un modo imperioso, que la mano protectora de los poderes públicos siembre un poco de oro para cosechar beneficios.

Forzoso el paso del Estrecho de Gibraltar en las derrotas del Mediterráneo al Océano y de éste á aquel otro mar, nadie ignora cuán peligrosa es en invierno aquella navegación, porque cargando con furia los vientos de Sudeste, no hay de Málaga á Cádiz un solo puerto de refugio.

A mayor abundamiento, hasta en los tiempos bonancibles, pasan de muchos cientos los buques cuadrados de alto bordo que, detenidos en su carrera por falta de vientos favorables, se ven forzados á echar anclas detrás de Gibraltar, esperando Levante si van hacia el Océano, ó Poniente si navegan en demanda del Mediterráneo.

En tales condiciones, no hay para qué decir si un buen puerto en Algeciras sería de inmensa utilidad al comercio del mundo, y si, aparte de otras razones fáciles de apreciar, el derecho de tonelaje compensaría los desembolsos hechos para su construcción.

Sin embargo, hace años que el proyecto facultativo y económico duerme tranquilo sueño en los centros superiores, y ni la bondad del asunto y ni aun siquiera la facilidad de la ejecución han sido poderosos para que llegue á vías de hecho.

En Algeciras, hasta la misma naturaleza se ha encargado de abogar por el puerto marítimo, y los largos arrecifes de la

isla Verde y el bajo de la Galera (1), pudiendo y debiendo servir de cimientos á las obras de fábrica, simplifican relativamente el trabajo y los gastos.

Por lo demás, no hay que decir lo que llegaría á ser un único puerto de refugio en la boca misma del Estrecho y á qué quedaría reducida la importancia comercial de Gibraltar.

Con el puerto vendría, de un modo inevitable, la industria privada á prestarle valioso concurso, y los almacenes de carbón y hasta los astilleros convertirían en emporio del trabajo una región que hoy sólo arrastra la precaria y criminal existencia del contrabando.

. . . . . .

No he de escribir una sola línea más sobre el puerto de Algeciras.

Pero, si se quiere herir de muerte el contrabando, si se desea vigorizar el sentido moral de pueblos que cuasi lo tienen perdido, hay que simultanear con la más eficaz y dura represión el comienzo de obras públicas que compensen lo que aquella les quite.

Este es el problema.

V

De propósito he dejado para lo último un detalle que conviene estudiar sin duda alguna.

Dije al comienzo de estos apuntes, que en toda la Serranía el contrabando revestía caracteres de trabajo bien diferentes de los que lo constituían en el Campo de Gibraltar, y voy á tocarle á la ligera.

En la Serranía se siembra y cultiva la planta de tabaco.

Gaucín, Jenalguacil, Benahojan y otros puntos cuentan con rudimentarias fábricas de picadura y preparación de andullos alimentadas con el producto de sus plantaciones.

Los carabineros de caballería suben alguna vez á aquellos pueblos, y ora destruyendo los sembrados, ya cobrando estipendios, la industria y la labor siguen perpetuándose.

(1) Véanse en el croquis núm. 1.° las líneas de puntos azules.

¿Convendría acaso estudiar el asunto, para ver si, sin perjuicios al Tesoro y con determinadas garantías, pudieran convertirse en industriales amparados por la ley los hoy vulgares defraudadores?

Sobre esto no me atrevo á emitir opinión que, en realidad, no tengo formada.

Consigno el hecho cierto de la existencia de esos sembrados y dejo á personas de mayor autoridad el estudio de un punto que podría ser curioso.

VI

Volviendo al Campo de Gibraltar, y por lo que puede relacionarse con la represión del contrabando, he de apuntar una idea para poner término al presente elemental trabajo.

No voy á referirme, y bueno fuera, al esmero que debería ponerse en las labores de cigarros puros y calidad de hoja de los que el Estado envía á los estancos nacionales de los pueblos del Campo. Aquellos son de lo peor que sale de las fábricas de Cádiz y Sevilla, siendo así que por la razón misma de ser el tabaco el artículo especial con que Gibraltar contrabandea, debiera tenerse selecto surtido en nuestras expendedurías nacionales de los citados pueblos.

Y no se me arguya con que no será tan mala la clase y tan pésima la labor cuando, á pesar de Gibraltar, los valores no bajan en las subalternas de Estancadas del Campo.

Lo que en Algeciras y en San Roque, sobre todo, sucede á este propósito, es quizás y sin quizás aún más escandaloso ó inmoral que el contrabando mismo.

Allí son los *Agentes* que, de acuerdo con los carabineros y encargados de Estancadas compran, quieran ó no, determinadas cantidades de puros, cigarrillos y picadura, precisamente cuando más se alija. Así no decaen los valores, y así, de un modo práctico, se obtiene una prueba que oponer á las denuncias de lo que pasa en el Campo de Gibraltar, alguna vez llegadas al Jefe Económico de Cádiz ó al Coronel Inspector de Carabineros.

No es esto una novela; es simplemente un relato fiel de lo

que ocurre, y esto se llama entre los contrabandistas y sus afines *salvar el punto.*

Empero he olvidado lo principal por lo accesorio, y voy á ello para concluir.

VII

Creo que para reprimir el contrabando puede prestar valioso concurso el Cónsul de la Nación en Gibraltar.

El cómo es de fácil demostración.

Ejercer por medio de agentes, obtenidos de entre los mismos contrabandistas, la mayor vigilancia dentro de Gibraltar y en su bahía. Saber así á diario el número de fardos que salen para los almacenes flotantes del puerto y los faluchos que se preparan á transportarlos. Después... después... telegrafiar con clave ó cifra convenida de antemano, bien al Comandante general del Campo, bien al de la División de Guarda-costas ó ambos á la vez.

De este modo, ó el resguardo marítimo no sirve para nada y se obtiene de ello la prueba, ó no es posible que pueda escapar barco alguno contrabandista.

Cierto que el Cónsul que así obre necesita abroquelarse contra todo género de calumnias, y el Gobierno, á su vez, cerrar oídos á toda clase de quejas.

Los contrabandistas son clases poderosas en el Campo de Gibraltar; el comercio y las autoridades de esta plaza los apoyan, y la batalla habría de ser ruda, como rudo es el choque entre el deber y el delito.

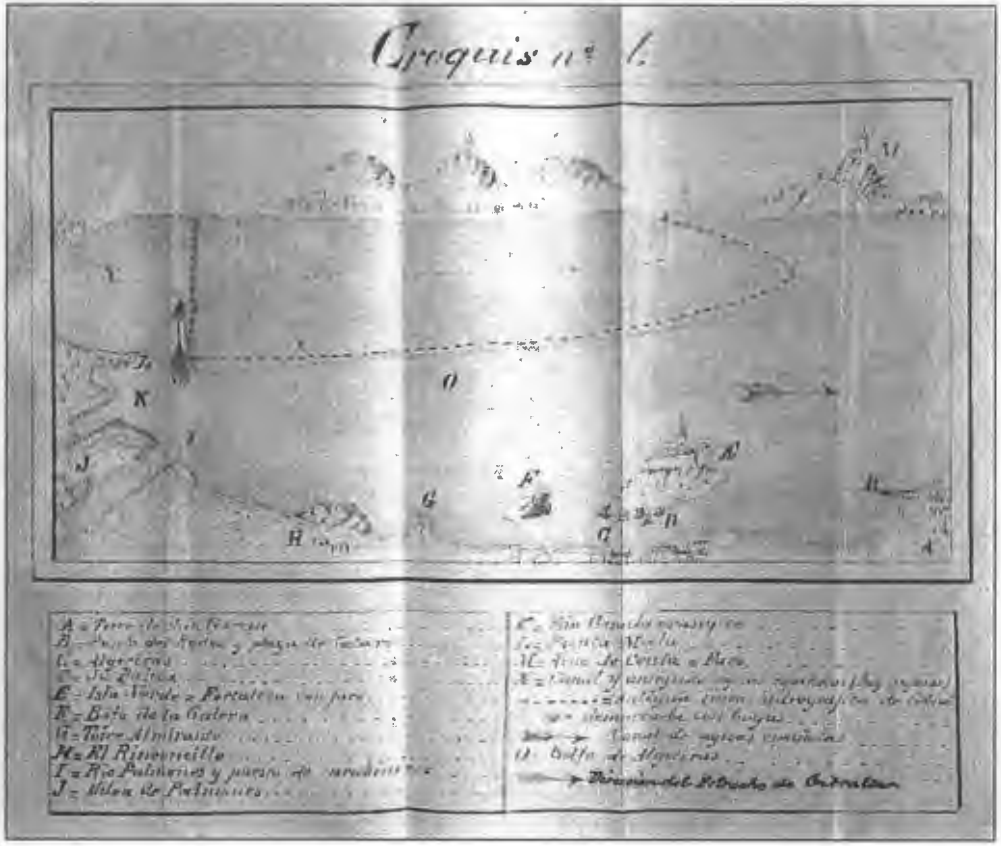
Pero feliz, feliz mil veces el funcionario público á quien abominan los criminales, porque eso debe ser su mayor timbre y la página de que más se ufane en su hoja de servicios.

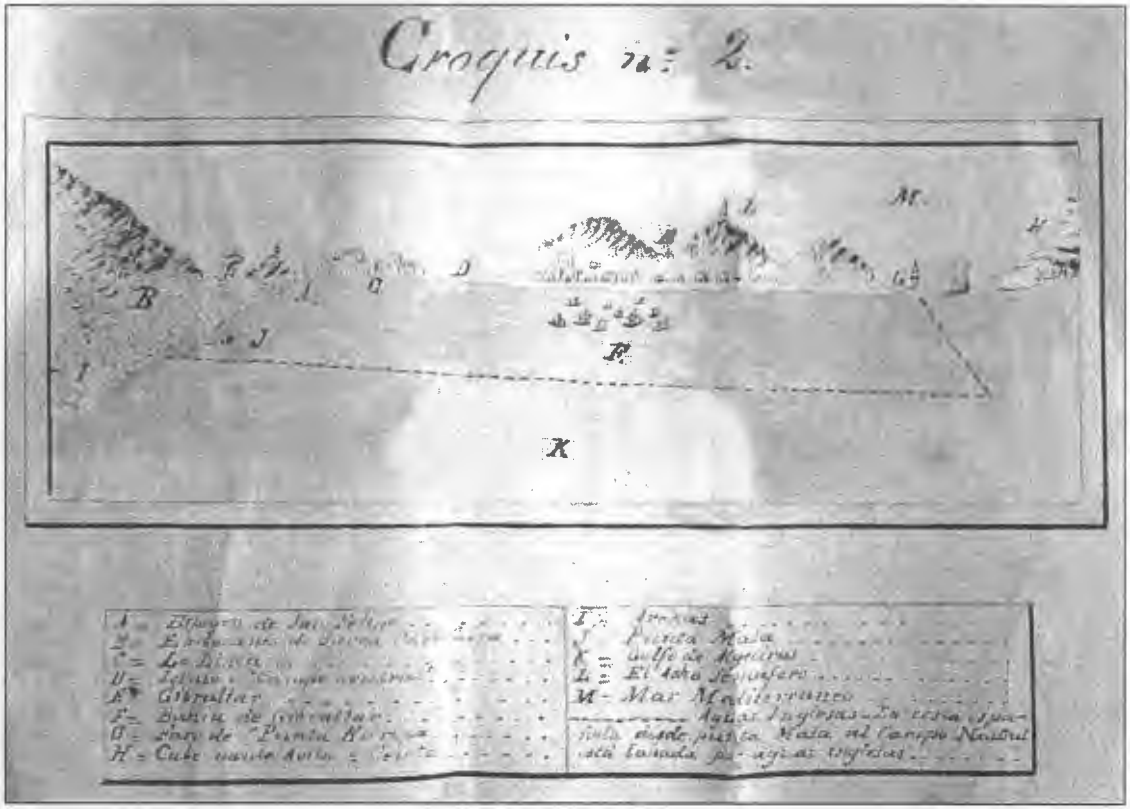
VIII

Nada más tengo que agregar, y aquí cierro un relato cuya extensión ha superado á aquella á que creí poderlo sujetar.

Si las revelaciones que contiene y en las que hasta la forma está sacrificada á la más escrupulosa verdad pueden ser útiles al país, á quien con lealtad sirvo, habré visto colmadas mis aspiraciones y habré cumplido con el más imperioso de mis deberes.

Madrid-Julio de 1887.


Croquis nº 1.
A = Torre de San Fernando
B = Puente del Norte y puerta de Tierra
C = Alamedas
D = Sta Justina
E = Isla Verde = Fortaleza San Pedro
F = Baño de la Galera
G = Torre Almirante
H = El Rinconcillo
I = Río Palmones y puente de ferrocarril
J = Molino de Palmones
K = Sitio Arqueológico
L = Puente Mirella
M = Torre de Guardia = Bloca
N = Canal y embarcadero en construcción
O = Dársena
P = Canal de aguas residuales
Q = Baño de Alamedas
Dirección del Estudio de Entrada


Croquis nº 2.
B
J
I
D
G
E
K
M
H
A = Estrecho de Juan de Fuca
B = Estrecho de Barra
C = La Barra
D = Islas Canque
E = Gibraltar
F = Bahía de Gibraltar
G = Faro de Punta Rosa
H = Cabo Nuevo Arito
I = Arrecifes
J = Punta Mala
K = Golfo de Aguirre
L = El Polo Septentrional
M = Mar Mediterraneo
Aguas Inglesas en esta especie desde punta Mala al Campo Neutral está bañada por aguas inglesas

EL NOVENTA Y OCHO Y EL REGENERACIONISMO EN LA OBRA DE EMILIO SANTACANA

Andrés Bolufer Vicioso

INTRODUCCIÓN

La pérdida de los restos del Imperio a causa del Desastre ocasionó una viva conmoción entre las *Fuerzas Vivas* de la Nación. El Estrecho, y su cabecera española, Algeciras, pudieron haber sido testigos de la complicación del conflicto, pero afortunadamente no se pasó de un mero susto. Poco después de este acontecimiento, se publicaría la primera historia local conservada, en la que se plasmaron los pensamientos regeneracionistas que bullían por aquel entonces entre las élites progresistas nacionales y en nuestro caso, locales, representadas en la figura del empresario y político liberal Emilio Santacana y Mensayas.

A. EL NOVENTA Y OCHO[1]

La posición geoestratégica de la ciudad la hacía especialmente sensible a los problemas de España en su frontera sur en este momento histórico. Si la Guerra de Cuba[2] hubiera ampliado su escenario en las costas del Estrecho, se habría destruido en buena parte el progreso continuado y acumulado en la ciudad a lo largo de la última década del siglo XIX (Melle y Bolufer: 1997, 53-85).

---

1 Desgraciadamente carecemos de documentación referida a los hechos aquí analizados generados por la Comandancia Militar del Campo de Gibraltar, pues no se guarda ninguna en sus archivos.

2 Son propiamente dos conflagraciones: la segunda Guerra de Independencia (1895-1899) y la Guerra Hispano-Norteamericana (1898).

La Guerra de Independencia de Cuba se había iniciado en 1895.[3] Ese mismo año embarcaron los reservistas de 1891 hacia la isla y al año siguiente lo haría el batallón del Regimiento de la Reina. Como actos de patriotismo y altruismo, los munícipes decidieron gratificar a las tropas y socorrer a los familiares, al menos en dos ocasiones,[4] y contribuir con 200 pesetas a la suscripción abierta, iniciada por el periódico *El Imparcial* de Madrid, para atender a los heridos y enfermos del ejército de campaña.[5]

En este momento hay una comunicación directa y fluida entre la Corporación y el Comandante General, quien informa al Cabildo del desarrollo de la guerra y le pide la cesión de algunos locales para alojar al ejército. Entre las informaciones del Comandante de la Plaza a la Corporación, destacan el encuentro de una columna con los insurrectos y la muerte del cabecilla Antonio Marco en 1896[6] y una optimista comunicación sobre la *inminente* finalización de la Guerra de Filipinas en enero de 1898.[7] El conflicto parecía discurrir de modo favorable para la aún potencia colonial. Tal es así, que el Comandante preguntó al Ayuntamiento por los locales, que se le podían facilitar para utilizarlos como hospitales, en los que se pudiera atender a los soldados repatriados. A lo que la Corporación contestó concediendo el local de la suprimida Audiencia y las paneras desocupadas del Pósito.[8]

Entre los nombres propios relacionados con este último conflicto ultramarino, destacan en el ámbito local, la muerte del Hijo Adoptivo de Algeciras, el teniente general José Gamir Maladen en Puerto Rico, que fuera Comandante Militar del Campo de Gibraltar entre 1885 y 1892 (Santacana: 1901, 296), y el del héroe local en el conflicto, el comandante del Regimiento de

---

3 En las actas municipales entre 1897-1900, las hojas utilizadas suelen estar gravadas con un impuesto de guerra que oscila entre los 20 cts. (1897-1898 y 1899-1900) y los 80 cts. (1898-1899).

4 Acuerdos nº 12 de 14 de agosto de 1895, nº 9 de 31 de enero y nº 8 de 21 de agosto de 1896. Libros de Actas de 1895 y 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

5 Acuerdo nº 6 del 27 de noviembre de 1896. Libro de Actas Municipales de 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

6 Acuerdo nº 3 del 11 de diciembre de 1896. Libro de Actas Municipales de 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

7 Ésta se había iniciado en 1897. Acuerdo nº 3 de 26 de enero de 1898. Libro de Actas de 1898. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

8 Acuerdo nº 2 de 16 de Septiembre de 1898. Libro de Actas Municipales de 1898. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

Infantería de Galicia, Francisco Costa Pérez-Petinto, herido en Cienfuegos,[9] hecho que mereció ser dignificado por la Corporación, que acudió en comisión a felicitar al padre del héroe, el coronel retirado y alcalde de la ciudad en 1890,[10] José Costa y Alarcón. Pero la guerra turnó su signo con la intervención estadounidense entre la primavera y el verano de 1898. Desde esas fechas sólo se registró en las Actas Capitulares la repatriación del ejército en el mes de febrero del año siguiente. Con el cese del conflicto también lo hizo la ayuda de 50 pesetas que recibían la viuda y la madre del soldado muerto en aquellas lejanas tierras, José Morilla Molina.[11] Ingratitudes humanas.

Entre agosto de 1898 y marzo de 1899 no hubo una seguridad completa sobre los límites del Desastre: los archipiélagos, las plazas de soberanía y el Estrecho, eran objetivos más que probables. La zozobra era una certidumbre para la política exterior española. La pérdida de las colonias fue seguida por un período de inseguridad, que puso en tela de juicio el mantenimiento de la propia soberanía española sobre sus territorios extrapeninsulares. La guerra parecía como si quisiera prolongarse y complicarse, como un espejismo sobre la Bahía,[12] a la que llegó una flota británica enviada por el Almirantazgo, ante los trabajos defensivos que el estado llevaba a cabo ante la inminente marcha hacia el Atlántico de una flota estadounidense. El gobierno español se apresuraba, para defenderse de los posibles objetivos de esta potencia enemi-

---

9 Acuerdo nº 9 del Acta de 24 de enero y nº 8 de 10 de abril de 1896. Libro de Actas Municipales de 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

10 Cristóbal Delgado Gómez. *Cosas de Algeciras*. Algeciras, FMC, 1989

11 Acuerdo nº 13 de 25 de marzo de 1899. Libro de Actas Municipales de 1899. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

12 Entre la solicitud española de mediación francesa en el conflicto hispano-estadounidense (18 de julio) y la firma del tratado de París (10 de diciembre), la zozobra invade el panorama internacional de una España caída, de la que no se sabía hacia donde la llevaban las dimensiones reales del Desastre, máxime cuando esta inquietud estaba alimentada por una guerra de bulos y contrabulos. Dos parecían las vías más plausibles de generalización del conflicto:

1) La posibilidad de una presión más que cierta de la escuadra oriental de EE.UU., creada por el Departamento de Marina el 27 de Junio de 1898, sobre los archipiélagos y las costas suratlánticas.

2) El relanzamiento del contencioso con el Reino Unido al emprenderse el artillado de las posiciones próximas a Gibraltar, por miedo a un desembarco estadounidense en la bahía, continuado incluso cuando habían concluido las hostilidades.

José María Jover Zamora, "El 98 español en la región del Estrecho", en *Historia de España,* Menéndez Pidal, tomo XXXVIII.1, Madrid, 1995, pp. LXXXIX-XCIV.

ga.[13] Entre las obras de defensa llevadas a cabo en la ciudad se encuentran la estratégica carretera de *Los yanquis*, la única que no es visible desde Gibraltar, la demolición de la torre medieval de los Adalides, resto de las defensas del campamento castellano que conquistó la ciudad a los benimerines en 1344 y el artillado de la costa occidental de la Bahía.

El final del imperio español tras el Desastre, es sólo el punto hispano de inflexión de lo que lord Salisbury llamó "decadencia de las naciones latinas" (Jover: 1995, LX-LXVI), pues éstas entre 1890 y 1898 sufrieron una serie de reveses ante otras potencias, básicamente anglosajonas, salvo la africana Etiopía, que las llevarían a plantearse el tema de la decadencia como algo esencial en su sino histórico contemporáneo: ultimátum británico de 1890 a Portugal, derrota italiana de 1896 en Adua frente a Abisinia, y en 1898 la guerra hispano-estadounidense y el incidente de Faschoda entre Francia y Reino Unido. Algo que el primer ministro británico también interpretó como una pugna decisiva entre "naciones vivas y naciones moribundas", de puro sabor darwiniano.

Y, en este punto, incidirá la obra de nuestro alcalde-historiador, en un momento en el que el mundo estaba pendiende de la guerra anglo-boer (1899-1902)[14] y las tensiones con la China Imperial[15] (1899-1901):

> hoy, con la expansión de su raza [la inglesa, para él] por todo el orbe, y sus ideas de Imperialismo y Federación, se ha vuelto descarada y agresiva, provocando en los demás pueblos el odio y la hostilidad. Lo que ahora está pasando en el Sur de África, es otro ejemplo de esta última tendencia; sólo que esta vez ha tropezado, no con una raza inferior, sino con un pueblo heroico y admirable... (Santacana: 1901, 212-213).

Si bien reconoce el papel que el Reino Unido (Santacana siempre habla de Inglaterra), está jugando en el mundo, que, en los albores del siglo es básicamente altanero y agresivo, y que, por lo tanto, no favorece a las

---

13 Pero tras la paz de París, éstos fueron abandonados (Santacana: 1901, 140-141), aunque la tensión con el Reino Unido no se relajó definitivamente hasta el intercambio de notas diplomáticas en marzo de 1899.

14 La guerra de los Bóers permitió a Reino Unido además de someter a estas repúblicas de africanders (holandeses de Sudáfrica), controlar las ricas minas del Transvaal. G. Barracloug (principal historiador) y otros, (1985), *El Mundo, Gran Atlas de Historia*, tomo 5, Ebrisa, Barcelona, p. 238, 240.

15 El levantamiento de los Boxers fue de carácter abiertamente xenófobo. G. Barracloug, *opus cit.*, pp. 232-233.

aspiraciones tradicionales de España de recuperar el Peñón, no por ello dejar de reconocer los *males de España*, sobre los que reflexionaremos en las próximas líneas.

En este sentido se muestra como un analista muy capaz, y es más, prevé en el plano internacional una futura conflagración, que él llama una guerra europea, y que repercutirá en el Estrecho (Santacana: 1901, 215). Evidentemente si bien para la Primera Guerra Mundial habrá que esperar algunos años, sí hubo una tensión internacional muy fuerte no muy lejos de los días de la publicación de esta historia, y sí repercutió en el Estrecho. Se anticipa, sin saberlo, al conflicto de Tánger de 1905 y a la Conferencia de Algeciras del año siguiente, 1906, algo que le tocó vivir muy de cerca, desde la primera silla municipal.

B. UN EJEMPLO DE LITERATURA REGENERACIONISTA: LA HISTORIA DE ALGECIRAS DE EMILIO SANTACANA

El noventa y ocho (1898) marca un punto de ruptura con nuestra historia anterior, porque con él desaparece el Imperio y aparece, como respuesta a la desazón que genera, más entre los pensadores que en el pueblo, un deseo de renovar al país que se conoce a grandes rasgos como *Regeneracionismo*. Para Tuñón de Lara este término tan amplio encierra varios matices:[16]

I. El *Regeneracionismo* propiamente dicho, que propone una serie de remedios pragmáticos a *los males de España*.

II. El *Institucionalismo*, o regeneracionismo educativo.

III. El *Criticismo* en sus vertientes intelectual, obrera y nacionalista.

De todas las posibles actitudes expuestas, sólo es posible vincular la historia local de Emilio Santacana y Mensayas,[17] político liberal, metido a historiador al segundo apartado, porque era un hombre del sistema y vinculado a él. No podía desprenderse ni física ni intelectualmente de sus ataduras. Su obra puede entenderse como una plasmación cabal de sus propios planteamientos

---

16 Manuel Tuñón de Lara España. *La quiebra del 98 (Costa y Unamuno en la crisis de fin de siglo)*. Madrid, 1986, pp. 35-37.

17 Emilio Santacana y Mensayas (1846-1916) fue un empresario, político liberal e historiador local que fue alcalde en varias ocasiones –1893 y 1906–. Tenía por tanto, cuando se publicó su historia, 56 años. Cristóbal Delgado Gómez. Algeciras. *Feria Real*. 1989. Pg. 273, y del mismo autor y fecha, *Cosas de Algeciras*, pp. 93-94.

intelectuales, en la que expone a sus posibles lectores el cauce que, desde su experiencia y reflexión, puede conducir al mejoramiento de la vida del país y de la localidad. Es en concreto una parte del capítulo octavo (*Observaciones finales),* la que dedica a plasmar estas ideas (Santacana: 1901, 199-224).

Para proponer medidas correctoras es necesario, en primer lugar, detectar los fallos, los llamados *males de España*, que él ve en primer lugar en el fanatismo religioso. Él es un fervoroso creyente, en la línea del papa León XIII (1878-1903),[18] y por ello dirá: "Quisiéramos ver hermanadas la religión con la libertad; la moral cristiana con las conquistas de la época" (Santacana: 1901, 219); y en un segundo plano habría otras llagas, a las que globalmente podríamos llamar la mala gestión histórica del país. Para él la pérdida del Imperio, aun siendo dramática, al reducir el país a sus límites, no es algo absolutamente negativo. Lo toma en sentido positivo porque le va a permitir reflexionar sobre su sino, volviéndose sobre sí mismo, para relanzarse y afirmarse en el mundo:

> Para conseguirlo, lo que principalmente hace falta, es, un firme propósito, y éste, lo tendrá; pues no es posible creer que el esforzado pueblo español siempre tan fuerte en las adversidades, se entregue a un mortal pesimismo y se eche en el surco para ser víctima de naciones que esperan verla persistir en antiguas discordias y obcecaciones. / El terreno perdido en la carrera del progreso y el atraso de España, harán más penosa la tarea que se impone; pero no le queda otro recurso que emprenderla con decisión, para ocupar por las artes de la paz el puesto que por sus nativas aptitudes le corresponde. (Santacana: 1901, 221-222).

El camino hacia el progreso, aunque tímido se inició, para él, en el siglo que acababa, pero para consolidarse se necesitaba que creyeran en él *las clases ilustradas y directoras*, porque no podemos perder de vista que para él el cambio pivotaría en torno a una revolución "desde arriba". Y las reformas, que él llama ideales, serían (Santacana: 1901, 222-224):

---

18 Vincenzo Gioacchino Pecci, sucedió a Pío IX en 1878. Publicó la encíclica *Rerum novarum* en la que definió la postura de la Iglesia católica en la cuestión social, base del movimiento demócrata cristiano. Su labor diplomática normalizó la situación de la Iglesia con el II Reich alemán. Apoyó las misiones y fue partidario de mantener a la Iglesia apartada de la lucha de los partidos políticos. DEUI, tomo 5, CREDSA, Barcelona, 1976, p. 2331.

1. En España:

1.a. Atender las reformas necesarias para tener una enseñanza primaria y una sanidad de calidad.

1.b. Desarrollar las actividades productivas para consolidar el punto anterior.

1.c. Cumplir las leyes y disposiciones administrativas por todos los organismos del Estado, y castigar los abusos.

1.d. Estimular *las cosas del mar* entre la población para conseguir una marina de guerra necesaria para un país como España con una amplia costa.

1.e. Difundir la idea de que la defensa del país es asunto de todos, y por ello es conveniente la preparación física de la juventud.

2. En el ámbito internacional:

2.a. Cultivar y fomentar las relaciones con los países hispanoamericanos.

2.b. Acercamiento a Portugal, procurando la unión ibérica.

2.c. Una mayor presencia en Marruecos, para evitar la presencia de una potencia enemiga.

Pero, de todos ellos, los más importantes serían los puntos referidos a la educación, el trabajo –"solamente por la educación y el trabajo es como la nación podrá levantarse"– y el respeto a la Ley –principalmente por los gobernantes, que lo harían presionados por la opinión pública–: "pues en general, los gobiernos, siempre reflejan el verdadero estado de ánimo de los gobernados". Toda una exposición vitalista y optimista, entusiasta y esperanzada en un futuro prometedor. Sus fines estarían muy claros: crear una opinión pública culta y participativa, y un país con una dinámica activa en el mundo, en el que el iberismo no esté muy lejos de sus objetivos ni tampoco el colonialismo en el caso marroquí.

Pero como político del régimen, su ideario práctico, más que el intelectual antes analizado, se podría calificar de paternalista, porque aunque se muestra contrario al caciquismo imperante, por su venialidad y corrupción, lo tolera en cierto sentido, encubriéndolo bajo la capa de paternalismo, en tanto que justificaba esta vía como preparatoria hacia una *ciudadanía*

responsable, que posibilitase a los individuos cumplir con sus obligaciones. Respetar y hacer cumplir las leyes, contribuir con la Hacienda, una vez que se hubiese restaurado la credibilidad en las leyes y el sistema político:

> El que haya jefes en los pueblos, hombres, que por su capacidad, su posición y honradez se impongan, natural y convenientemente es; debiendo siempre procurar que las personas de valor y arraigo estén a la cabeza de los intereses políticos; pues, el que así suceda, ofrecerá mayor garantía de una recta y acertada administración, desde el momento que estas personas independientes, si intervienen en la cosa pública con o sin el apoyo de un partido, lo hacen por innata actividad o noble aspiración a procurar el bien de la comunidad en que viven. [...] Pues no es ella [esta clase política] donde se recluta al cacique en el sentido que se da a esta palabra, que es, aquel que supedita la riqueza comunal a su bien particular o el de los suyos [...] protegido, contra toda razón, por el bando en que milita. (Santacana: 1901, 167-168)

De los tres pilares de su exposición regeneracionista –educación, trabajo y respeto a la Ley–, el primero de ellos estaba francamente descuidado en la ciudad. El desarrollo de la cultura y la educación[19] son dos puntos negros sobre los que se lamenta amargamente Santacana. Al fin y al cabo su letargo era una consecuencia lógica del sistema. La desidia de las autoridades provocaba la de los padres, con lo cual se favorecía el crecido analfabetismo y la escasa importancia dada a la escuela pública, tanto por parte del Ayuntamiento, como por parte de la Junta Local de Instrucción, que apenas si se ocupaba de su salubridad:

> Escaso es el aliciente que ofrecen como centros a donde poder mandar a las criaturas, para que a la vez de educar su entendimiento no se perjudique su salud [...] Todo en fin es imperfecto y deficiente en el ramo de enseñanza gratuita [...] Todo marcha a la buena de Dios y a la discreción y conciencia del maestro, quien ante indiferencia tal y con escasa retribución, concluye en muchos casos por abandonarse también y dedicar su tiempo a cosas ajenas a su respetable y sagrada profesión (Santacana: 1901, 175).

---

[19] Había tres escuelas diurnas (niños, niñas y párvulos) y una nocturna. Era necesario aumentar las escuelas públicas. El gobernador civil, como presidente de la Junta de Instrucción pública, creó dos nuevas escuelas, pero el Ayuntamiento no las creyó oportunas "porque con las cuatro que actualmente sostiene el Municipio y las particulares que aquí existen hay suficientes para que la instrucción primaria obtenga en esta población todo el desarrollo que es de desear". Acuerdo nº 11 de 10 de febrero de 1893; Acuerdo nº 3 del Acta de 23 de febrero de 1894. Libros de Actas de 1893 y 1894. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

El segundo punto, el del fomento del trabajo y la riqueza, es el que estaba enderezando en el desarrollo de la ciudad. Se estaba consolidando, aunque lo hacía en manos de otros, catalanes y británicos especialmente. Pero no se fija en ellos para lamentarse. Admira el espíritu emprendedor de unos y otros, y los propone como ejemplos a imitar.

La llegada del ferrocarril a finales de la centuria había potenciado la economía derivada de la explotación del corcho, que se extraía en los montes de las sierras del Campo de Gibraltar y Ronda y que en parte se trabajaba en las corcheras locales para su exportación en planchas a Cataluña, pues estaban en manos de capital catalán. Lo que le lleva a reflexionar sobre la oportunidad de tomar el modelo catalán como meta, tanto por la concepción que estos tienen del trabajo, como por la necesidad de la generación de un capital industrial en la propia zona, que sirva para crear una riqueza propia, huyendo del tópico del victimismo. Contrapone ambas actitudes, la nativa y la foránea, y propone a la del Principado como un modelo a imitar:

> Este ejemplo que los catalanes nos ofrecen, debiera servir de estímulo y enseñanza; pero se tropieza con el escaso espíritu industrial de Andalucía. Si nuestro privilegiado país, además de sus naturales recursos, se distinguiera por su laboriosidad y perseverancia en las empresas del trabajo, mejorando su agricultura y creando industrias a las que el comercio se encargara de dar giro, _cuánta mayor sería su prosperidad así particular como colectiva!, pero todo no puede ser completo; y mientras no se despierten entre nosotros mayores actividades e iniciativas tendremos que conformarnos con ir a la zaga de otros pueblos y seguir viendo en manos de extraños más diligentes y laboriosos la explotación de nuestro suelo con la consiguiente creación de capital, que luego envidian los que no tienen voluntad o brío para crear ellos mismos. (Santacana: 1901, 154-155).

El desarrollo de la ciudad se había iniciado prácticamente con la llegada de la compañía británica del ferrocarril, concesionaria de la línea Bobadilla-Algeciras[20] cuyas obras se habían iniciado en 1888.[21] Ésta construyó también el muelle de pasajeros de la misma en el puerto de Algeciras y

---

20 Francisco Tornay de Cózar. "Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena". *Almoraima*, 3 (1990), pp. 63-78.

21 El proyecto fue propuesto por el ingeniero Carlos Lamiable y se sobrepuso a un proyecto anterior. E. Santacana y Mensayas, *opus cit.*, pp. 123-125.

poseía los vapores[22] que unían el Peñón y nuestra ciudad, donde sus pasajeros enlazaban con el ferrocarril. La Compañía trajo en suma iniciativas para el desarrollo local. La belleza del paisaje de la Bahía y la serranía de Ronda fueron un acicate para promover el turismo, para:

> Aprovechar las bellezas del país y la benignidad de su clima, para atraer en el invierno a los adinerados de tierras inclementes, que buscan la salud en la templada temperatura del Mediodía; y en el estío, a los que desean bañarse en el mar (Santacana: 1901, 161).

La amplitud de miras de Alexander Henderson,[23] que controlaba el capital de la Compañía[24] le llevó a construir un hotel, el futuro Hotel Reina Cristina (Rízquez: 1990, 91 y ss.), sobre la meseta de la Villa Vieja, histórico núcleo originario de la ciudad antigua, depauperado por aquellos días, pero que comenzaba a urbanizarse rápidamente. El Ayuntamiento, percatándose del interés de este proyecto, construyó la carretera del Chorruelo para comunicar esta instalación y el muelle del ferrocarril,[25] para garantizar con ello el éxito de la iniciativa, y tal debió de ser la conjunción de intereses privados y públicos, que la fachada de la Villa Vieja que mira a la Bahía, resurgió de las cenizas del pasado, transformándose en un barrio residencial, en buena medida en manos de súbditos británicos que allí construían sus hotelitos o casas de recreo, de lo que se beneficiarían también los propietarios de terrenos, con las consiguientes operaciones especulativas de solares.

---

22 El Ayuntamiento es invitado a la inauguración del primer viaje del vapor *Margarita* de la Compañía del Ferrocarril el 2 de octubre de 1896. Acuerdo nº 10 de 8 de octubre de 1896. Libro de Actas de 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría. Ver también Fco. Tornay de Cózar. (1995), "La navegación a vapor y el puerto de Gibraltar", *Almoraima* 13, (1994), pp. 369-379.

23 La figura de Alexander Henderson está asociada a la de su delegado en la ciudad Juan Morrison. Ambos eran escoceses, y llegaron hacia 1898. Cristóbal Delgado Gómez. (1989), *Cosas de Algeciras*, Algeciras, pp. 96 y 179-180.

24 Solicita al Gobierno el embarque del plomo de Linares desde su línea de ferrocarril y su muelle, o que el correo de Madrid venga a la ciudad y la comarca por sus trenes. Acuerdo nº 4 del Acta de 29 de junio de 1894 y nº 3 de 13 de marzo de 1896. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

25 No sólo se llevaron a cabo estas iniciativas. La dirección de la compañía pidió autorización para colocar una vía férrea para comunicar la estación y su muelle, o el proyecto del Ayuntamiento de construir un puente de madera sobre el río para unir los dos muelles. Acuerdo nº 7 de 12 de mayo de 1893 y nº 3 de 8 de octubre de 1897. Libros de Actas de 1893 y 1897. Algeciras, 1893 y 1897. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

Hacia 1906, en época de la Conferencia y en su último mandato como alcalde de la ciudad, era ésta la visión que existía de esta parte de la ciudad. En palabras de un contemporáneo, el polifacético artista local, José Román,[26] quien contrapone la que él llamaba ciudad europea a la ciudad dormida, o tradicional de la Villa Nueva:

> Por los cerros [Villa Vieja] empezaron a brotar edificios de "ilustración inglesa", persianas azules, tejadillos que herían la vista bañados por el sol de España, lindos bosques, arbolillos exóticos; se tendió una muralla que contuvo la embestida del mar, y los pasajeros que llegaban de largas tierras se alojaban directamente por estos barrios; desde su altura, con los gemelos, repasaban curiosos, como atalayados en la cubierta del steamer, una ciudad blanca y unida, que se alzaba cercana, en la orilla opuesta del río, y a la que habían de visitar cualquier domingo (Román: 1933, 14).

El proyecto inicial del ferrocarril no contaba con Algeciras como punto de arranque. La Compañía intentó en varias ocasiones acercar la línea a la Roca: llevando un ramal a La Línea, haciendo un puerto en Puente Mayorga,[27] pero la presión nacional, triunfó sobre los intereses de la Compañía, permitiendo de esta manera el desarrollo de nuestra ciudad "iniciándose para Algeciras una nueva época de prosperidad con aumento del vecindario" (Santacana1901, 125). Durante la última década del siglo llegaron junto al ferrocarril los otros elementos de la modernidad, con lo que se va acondicionando la ciudad a las nuevas exigencias del progreso, pero este desarrollo se hacía a expensas de iniciativas foráneas. El proyecto de puerto quedó para mejor ocasión. Las iniciativas estatales aún tardarían en llegar.[28]

---

26 Andrés Bolufer Vicioso. *Tras los pasos de José Román*, Algeciras, FMC "José Luis Cano", 1998.

27 Si bien el gobierno llegó a autorizar un ramal de San Roque a La Línea en 1891 las protestas lograron que se impidiera su culminación, lo mismo sucedió con el puerto de Puente Mayorga por "ser contrario al sentimiento nacional y perjudicial en alto grado a los intereses españoles como así lo han manifestado los municipios de Cádiz, Sevilla, Málaga, Huelva y otros", en el primer caso la protesta se llevó al Congreso y en el segundo al Gobierno Civil y al Diputado por el distrito. Acuerdo nº 16 de 10 de octubre de 1891 y Acuerdo nº 12 de la Sesión extraordinaria de 21 de julio de 1892. Libros de Actas de 1891 y 1892 respectivamente. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría.

28 Los proyectos de un puerto para la ciudad de Algeciras se retoman de nuevo en 1890. Ese año se aprueba un proyecto de puerto y astillero y se gratifica a D. Manuel Infantes con 60 pesetas. Por la copia del plano del puerto, pero no se vuelve a tener noticias sobre este tema el resto de la década. Sesión extraordinaria de 15 de febrero; Acuerdo nº 5 del Acta de 25 de marzo y Acuerdo nº 6 del Acta de 30 de mayo de 1890. Libro de Actas de 1890. Excmo. Ayuntamiento de Algeciras. Secretaría. Sobre el origen del puerto ver el artículo de Sierra Muñoz: "El origen del Puerto de Algeciras". *Almoraima* 5, (1991), pp. 181 y ss.

Si uno de los argumentos del desarrollo de Algeciras fue el ferrocarril, el otro fue Gibraltar:

> La vecindad de la plaza inglesa, ha sido hasta aquí un factor importante en la vida de los pueblos del Campo. [...] Gibraltar y estos pueblos se necesitan mutuamente, porque la trabazón de intereses y las vicisitudes de España así lo han determinado (Santacana: 1901, 163-164).

El trasiego de actividades en la Bahía había configurado desde el siglo XVIII un mercado casi cerrado, siendo su núcleo la plaza británica, y ahora éste dejaba en parte de serlo, gracias paradójicamente a una compañía británica. Gracias al ferrocarril, la ciudad y la Comarca se integraban y abrían al mercado nacional, y como consecuencia de ello, hubo un crecimiento de actividades y un mayor desarrollo económico. Esto lo refleja precisamente la historia de Santacana: el paso del mercado cerrado de la Bahía al nacional, como consecuencia de la implantación de una nueva red de distribución de los productos a través de la línea del ferrocarril, que uniría definitivamente la zona y el interior del territorio, con el cual siempre las comunicaciones habían sido un gran obstáculo. Esta conexión con la red nacional trajo un cambio en las estructuras comerciales, de las que el contrabando o *jarampa*, sería con el tiempo, según él, sólo un fenómeno secundario.

Para Santacana la actitud histórica del estado en el arco de la Bahía desde la nueva situación creada por las consecuencias del Gibraltar británico, era de un puro perplejo por su inoperancia. Para él se correspondía:

> Con una ceguera inverosímil, [pues a] estos pueblos se les había dejado poco menos que inermes y abandonados; sin puerto, sin comercio ni propósito de fomentarlo; con una guarnición exigua y mal alojada, y en todo, pregonando penuria y desidia frente a las exuberancias y los lujos de la fortaleza inglesa [...] Las iniciativas de nuestros gobernantes en este Campo, cuando se han manifestado, han sido si acaso, para beneficiar a la plaza extranjera, que nunca pudo soñar con verse como se ve, favorecida con pueblos que le sirven para desahogo de su población civil, y para su más fácil y cómodo desenvolvimiento (Santacana: 1901, 201-202).

Gibraltar, no tenía contrapeso en la zona colindante, y esto evidentemente la beneficiaba en detrimento de la población colindante.

Esta misma perplejidad, es la que se refleja en los comentarios de los viajeros que pasaron por la ciudad. Durante este período tenemos varios apuntes de viajeros que llegaron a la ciudad entre 1896 y 1904 (Bueno: 1988, 181-196). Rafael Gisbert Rodríguez, Ramón Martínez García y Rubén

Darío. De todos ellos sólo Rubén Darío da alguna información un poco más extensa. Los dos primeros apenas si describen algo más que los apeaderos de los muelles y el ferrocarril. Rubén Darío, aunque sólo está de paso camino de Gibraltar, nos deja una sabrosa descripción de la zona colindante al muelle y la estación del ferrocarril. En ella el predominio de lo que vio ante sus ojos era tan absolutamente inglés, que le pareció estar ante una prolongación del dominio de esta nación:

> Desde que llegué a Algeciras, sentí que ya no me encontraba completamente en España. No descendí en la estación, sino a la entrada del muelle, a un paso del Hotel Reina Cristina, dos establecimientos ingleses. El tren llega allí para comodidad de los ingleses. Desde luego, la línea férrea entre Bobadilla y Algeciras es propiedad de una compañía inglesa. En el hotel me encuentro con que todo el mundo es inglés. En el salón de lectura casi todos los diarios son de Londres. Alguien me asegura que desde el Hotel Reina Cristina, que está construido en una altura, y en el cual se eleva un largo mástil, se hacen señales semafóricas con Gibraltar. Al día siguiente, tomo en el muelle inglés el vapor de la misma nacionalidad, que me conduce al Peñón (Bueno: 1988, 191).

En Gibraltar, escuchó, o puso en boca de un amigo, un juicio no falto de razón sobre las relaciones del Peñón y su entorno. Se puede estar o no de acuerdo, pero Gibraltar está presente en nuestra historia y ha influido decisivamente en múltiples aspectos:

> Entretanto, del propio modo que La Línea, El Campamento y Puente Mayorga son arrabales de Gibraltar, Algeciras se convierte paulatinamente en una dependencia del imperio británico. Hay una provincia inglesa que tiene por capital Gibraltar, y que comprende de hecho el Peñón, el Campo, Algeciras y todo el territorio hasta Tarifa por un lado y de Ronda por otro. [...] La soberanía española en aquella región de la Península es una pura ficción. Conviene hablar claro y que lo proclamemos muy alto; es indispensable que España lo sepa: existe de hecho, enclavada en los dominios de la monarquía española, una provincia inglesa de Gibraltar, de la cual el Peñón es la cabeza y ciudadela (Bueno: 1988, 194-195).

Para Santacana en este tema, el de Gibraltar, "nos hemos descuidado de manera lamentable", y esto se ha continuado así por la gran indolencia y corrupción de costumbres, de lo que disculpa a los desfavorecidos, ocupados en el contrabando:

> En su lucha por la existencia, y contando solamente con los medios de vida que proporcionaba el cultivo rutinario de la tierra, o pequeñas artes e industrias de rendimiento limitado, muchos de nuestros paisanos que no veían otros horizonrtes, buscaban el pan allí donde podían hallarlo más

facilmente, y se aprovechaban de los alicientes con que Gibraltar les brindaba incluso el del precario e inmoral trajín del contrabando, (...). Además, si en las personas llamadas por su posición o autoridad a dar ejemplo (...), no se encontraba la necesaria elevación y severidad de criterio, y si un sentido moral acomodaticio (...), mal podía pedirse a los humildes y necesitados patriotismo y abnegación; (Santacana: 1901: 202-203).

A pesar de todo, el trajín y acarreo de personas y mercancías a finales de siglo, gracias al progreso, vinculado a británicos y catalanes, facilitaron el desarrollo que necesitaba la ciudad y, con ellos, llegó la esperanza de un futuro prometedor, que la convertiría en un núcleo pujante y dinámico, totalmente distinto al que viera la luz en los albores del siglo XIX. Y esto se refleja en la historia de Algeciras de Santacana, en la que no sólo se plantea historiar sobre el pasado sino también lo hace con el presente (los últimos cuarenta años de la Algeciras decimonónica) al que convierte en objeto de reflexión en el capítulo VII (*La Actualidad*), mientras en el VIII, plantea en la primera parte su pensamiento regeneracionista (*Observaciones Finales*), y en la segunda, hace un ensayo de hipótesis futurista (*Ensueños*) sobre el porvenir prometedor que le augura a su ciudad. (Santacana: 1901, 199-235). A través de estos dos capítulos, reflexiona sobre el país, y sobre todo sobre su terruño. Pone el dedo en la llaga. La observa detenidamente, como su buen amante que es, porque la quiere ver engrandecida en el presente por su buen hacer, y dinámica hacia el venturoso porvenir.

FUENTES DOCUMENTALES

Actas Capitulares 1890-1899. Excmo. Ayto. Algeciras. Secretaría.

BIBLIOGRAFÍA

BUENO LOZANO, M. (1988) *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. Algeciras.

DARDÉ, C. (1996) *La Restauración, 1875-1902. Alfonso XII y la regencia de María Cristina.* Historia 16 temas de hoy nº 24. Madrid.

DE LA TORRE DEL RÍO, R. (1988) *Inglaterra y España en 1898.* Madrid.

DELGADO GÓMEZ, Cr. (1989) *Algeciras: Feria Real* y *Cosas de Algeciras,* Algeciras.

JOVER, J. Mª. (1976) Caracteres de la política exterior de España en el siglo XIX y Gibraltar en la crisis internacional del 98 en Política, diplomacia y humanismo popular. Madrid, pp. 83-138 y 431-488; (1979) Después del 98. Horizonte internacional de la España de Alfonso XIII. Introducción a la España de Alfonso XIII. *El Estado y la Política, 1902-1931.* Historia de España Menéndez Pidal tomo XXXVIII, vol. I. Madrid, pp. IX-CLXIII.

MELLE, A. y BOLUFER, A. (1997) *La nueva Casa Consistorial de Algeciras.* Algeciras.

RÍZQUEZ FERNÁNDEZ, A. "El hotel 'Reina Cristina' de Algeciras. (1890-1990)", *Almoraima*, 4, (1990)

ROMÁN CORZÁNEGO, J. (1933), *El Panorama*, Granada, p. 14.

SANTACANA, E. (1901) *Antiguo y Moderno Algeciras.* Algeciras.

SOLAR, D. (1998) *El Desastre de 1898.* Historia 16 nº 264. Madrid, pp. 8-21.

TORNAY DE CÓZAR, Fco. "Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena", *Almoraima* 3, (1990), pp. 63-78, y (1995); "La navegación a vapor y el puerto de Gibraltar", *Almoraima* 13, (1994), pp. 369-379.

TUÑÓN de LARA, M. (1986) *España: La quiebra del 98 (Costa y Unamuno en la crisis de fin de siglo).* Madrid.

SANTACANA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE ALGECIRAS

Ana Mª Berenjeno Borrego

La década de los cuarenta del siglo XIX verá surgir los primeros proyectos para la creación del Puerto de Algeciras, a la vez que verá nacer a un defensor infatigable de la construcción del mismo, Emilio Santacana y Mensayas (1846-1916).

Las referencias a las buenas condiciones naturales que propiciarían la construcción de un puerto en Algeciras son constantes a lo largo de cualquier discurso, por lo que nos detendremos en la descripción que se hace de las mismas en un texto de la época, el *Proyecto de un puerto de arribada y refugio en Algeciras*,[1] suscrito por el ingeniero Juan Martínez Villa, y aprobado por Real Orden el 3 de mayo de 1860. En la memoria de este proyecto se nos muestra una imagen cotidiana de cómo era el desembarco de pasajeros en el muelle de Algeciras en 1859, a la vez que nos proporciona las claves que siempre serán tenidas en cuenta como razones fundamentales para la creación de este puerto, que sin duda ofrecería garantías al despliegue económico local y, a la vez, nacional.

Respecto a las corrientes del Estrecho:

> Facilita al propio tiempo con el movimiento natural de las mareas en esta parte [costa europea], la facil entrada ó salida de los buques que deben pasar el Estrecho. En toda esta bahia hay bastante fondo y los buques pueden andar al abrigo cerca de ambas costas en un fondo de quince á treinta metros de profundidad.

---

1 Juan Martínez Villa, *Proyecto de un puerto de arribada y refugio en Algeciras*, 1859. Archivo de la APBA. Armario 123, Caja 1, Legajo 1.

Sobre los vientos la Bahía está:

> Resguardada de los vientos del O. por la parte del continente y estribaciones de las sierras inmediatas... y de los que bienen del S.O. y S. que levantan gruesas mares en la bahía, la resguarda en su mayor parte la punta ó cabo saliente de Sn García... y la del Carnero situada mas adelante, quedando descubierta á los vientos del S.E. y E.

En cuanto al río:

> Aunque de corta importancia por el reducido canal de sus aguas, la ha tenido en epocas anteriores y la conserva aunque escasa en el día para la navegación de cabotage, porque su cauce hasta el puente de piedra puede decirse que ha sido el verdadero puerto y unico punto que en esta costa habia de completo abrigo y resguardo para las pequeñas embarcaciones costaneras que todavía aunque con muchisimo trabajo se abrigan en él, formandose sobre la orilla derecha los astilleros para construccion ó reparos de sus averias; la orilla izquiera de este rio limita por asi decirlo la población y está fortificada con un muro de fabrica formando muelle hasta el puente para la carga y descarga de dicha clase de embarcaciones, pero si bien esto parece manifestar la pequeña importancia que ha tenido la embocadura del expresado rio, el estado de aterramiento en que se encuentra en la actualidad este pequeño cauce y el ruinoso estado del muro que protege y defiende su orilla izquierda, manifiestan bien á las claras el total abandono en que por mucho tiempo ha debido permanecer para que en el dia no pueda utilizarse por la navegación de cabotage como sin duda lo fue en otros tiempos en que se dice proporcionaba entrada y abrigo seguro á buques costaneros de mayor porte que el estado de su fondo no permite en el día. En prolongación de este muro de defensa de la orilla izquierda del rio y á su desembocadura se encuentra el corto trozo de muelle embarcadero formado de escollera y de mampostería de piedra en seco, que por efecto de su mal sistema de ejecución y desfavorables circunstancias de su situación se encuentra en un estado de completa ruina, y que avanzando solo hasta la linea de bajas-mares para poderlo utilizar de algun modo en el servicio de embarque y desembarque de botes y lanchas, primeramente fue preciso que por el Gremio de mareantes se pusiese entre las ruinas de la cabeza cuatro malas estacas y tablas que facilitan el atraque de los botes, y después, vista la prontitud y facilidad con que los temporales hicieron desaparecer esta corta é insignificante obra de madera, el referido Gremio de mareantes concluyo por tener que prolongar unos quince á veinte metros mas la referida cabeza del muelle por medio de una mala é imperfecta escollera que permitiera siquiera el que los botes y lanchas ocupadas en el embarque y desembarque de personas pudiesen atracar á los bloques y piedras salientes de la misma, para que de este modo arriesgado y por demas imperfecto se hiciese desaparecer aunque

> de una manera provisional la necesidad y risible costumbre de que todo el movimiento de pasageros tuviera que llegar á bordo de los botes en brazos y hombros de los marineros que les tripulaban. Frente á la población de Algeciras, casi en la prolongación de la desembocadura del rio de la Miel y á unos trescientos metros de la costa mar adentro, estan situadas las piedras denominadas de la Galera las cuales no son otra cosa que un bajo de piedra casi á flor de aguas en pleas-mares, que en su superficie presenta dos emplazamientos separados por un pequeño canal de unos quince metros de ancho y profundidad de medio metro en bajas-mares.

La Galera formaría un "seguro y firme emplazamiento donde poder apoyar cualquier obra".

La Isla Verde será uno de los elementos fundamentales cuando se construya el puerto. De ella partirá el futuro dique Norte, que resguardará las obras del mismo. Martínez Villa señala que se encuentra separada de la costa unos mil doscientos metros. Su importancia se valora sobre todo:

> Si se reflexiona, que sobre los arrecifes que forman y constituyen la expresada Isla hay construido un pequeño fuerte que hasta aqui ha servido y podra servir muy eficaz y oportunamente en lo sucesivo para defender y proteger asi á la población como la entrada y salida de nuestros barcos y marina en general en el referido fondeadero que ella en gran parte proporciona.

El ingeniero propone la instalación de una batería en la cabeza del muelle de la Galera, que cruce sus fuegos con los de la Isla Verde, para proteger y asegurar la entrada del puerto. El punto peor protegido del fondeadero es el lado comprendido entre la Isla Verde y la Punta del Rodeo, distantes entre sí unos seiscientos metros, pero sólo cuando soplen vientos del S. y del SE., que ponen en peligro a los buques allí anclados.

En el proyecto se hace referencia al mal endémico de la ciudad, que es su aislamiento terrestre, cuya solución está en vía de estudio en esos momentos.

En cuanto al tráfico marítimo España estaba perdiendo la oportunidad de obtener los ingresos que iban al puerto de Gibraltar. Por entonces, como venía ocurriendo desde los primeros tiempos de la navegación, el paso del Estrecho se hacía impracticable con temporales de Poniente y de Levante, debiendo quedar las embarcaciones ancladas en un lugar seguro hasta que los vientos fuesen favorables. El cabo de Espartel era uno de los fondeaderos a los que se dirigían las embarcaciones ante estas circunstancias, pero la permanencia en las costas marroquíes era insegura, poniendo las tripulaciones en riesgos sus mercancías y la propia vida.

La eficacia de la existencia de un puerto en la ciudad de Algeciras ya se había puesto de manifiesto en época medieval, llegando éste a ser uno de los principales puertos de al-Andalus. En 1379, diez años después de la conquista de Algeciras a los cristianos, el rey nazarí Muhadma V ordena que la ciudad sea destruida[2] y desde entonces el puerto cae en el olvido. Las embarcaciones pasan a refugiarse en el vecino puerto de Gibraltar, menos favorecido por las condiciones naturales, pero que desde entonces hasta principios del siglo XX ostenta la primacía en la zona. El renacer de la ciudad de Algeciras en los albores del siglo XVIII, con motivo del exilio de los habitantes de Gibraltar a las tierras de su Campo, traerá consigo el resurgir de las actividades portuarias, aunque empleando una infraestructura precaria que, según se ha expuesto, no evoluciona significativamente en la centuria siguiente. Muchos serán desde época moderna los que valoren las condiciones propicias para la creación de un puerto, que a la vez pueda competir en prestigio y poderío con el cercano puerto británico.

El ejemplo más significativo es el del ingeniero militar Jorge Próspero de Verboon. Las razones expresadas en su informe de 1726 dirigido al Marqués de Castelar, serán básicamente las mismas en las que se basarán los proyectos del puerto hasta principios del siglo XX. En estos momentos, además de señalar su privilegiada situación geográfica y el estar protegido de manera natural, excepto de los vientos del sudeste, se añadía la necesidad de este enclave para mantener el contacto con la plaza española de Ceuta en la otra orilla del Estrecho, la cual había que abastecer de agua. Verboon también apunta los beneficios que aportaría al comercio y a la pesca, como se insistirá en el transcurso del tiempo, y añade que la riqueza maderera de la comarca haría propicia la existencia de astilleros "para la construcción de Navios ô de otras Embarcaciones."[3] Propone la fortificación de la Isla Verde, que se lleva a cabo a partir de 1734, con la que se conseguiría proteger la entrada a la ciudad por su flanco marítimo.

---

2 Antonio Torremocha Silva y Ángel J. Sáez Rodríguez, coordina M. Ocaña. *Historia de Algeciras.* Tomo I. Diputación de Cádiz. Servicio de Publicaciones. Cádiz 2001.

3 Informe del 30 de septiembre de 1726, Jorge Próspero de Verboon, en J. C. Pardo González, *La fortaleza inexistente. Proyectos sobre Jorge Próspero Verboon en Algeciras.* IECG. 1995.

"Más lento que las obras del puerto",[4] esta frase recogida por J.I. de Vicente, que se hizo popular entre los algecireños, expresa vivamente la esencia de lo que supondrá el período de gestación de las obras del puerto, hasta que se coloque la primera piedra en 1913. Durante el siglo XIX la Administración local iniciará una serie de gestiones infructuosas encaminadas al comienzo de las obras del puerto. El 23 de abril de 1842 Agustín Bustamante y Valentín Sáez Laguna, regidores síndicos, exponen al Ayuntamiento las ventajas que proporcionaría la construcción del puerto. De este modo se creó una comisión para la habilitación y construcción del puerto.[5] En 1843 la llamada Junta de Armamento y Defensa es la encargada de elaborar una memoria acompañada de un plano, para su construcción. El proyecto de 1859 nos arroja nuevas informaciones sobre este período. Poco después de los trabajos de esta Junta, las autoridades y el Ayuntamiento de Algeciras, solicitan al Gobierno la agilización de las obras y éste accede ordenando la elaboración de un nuevo proyecto y autorizando el *arbitrio de "muellaje"* solicitado. Los abusos cometidos con la recaudación de dicho arbitrio provocaron el escándalo y la incomodidad de los pasajeros que hacía usos de los barcos, puesto que:

> Tenian que ser embarcados y desembarcados á su costa en la playa, á hombros de los marineros con la exposición y molestias consiguientes, se les exigia ademas al poner pie en la playa una cuota de muellaje por persona y otra por bulto cuando no se aprovechaba ni existia semejante muelle, aumentandose el escandalo doblemente con la viciosa interpretación que se daba por el Arrendatario de este arbitrio de considerar como bulto sugeto á pago cualquier pequeño lio y aun los diferentes objetos de un mismo equipage, hasta el punto de exigir derecho como bulto á una sombrerera en vez de hacerlo siquiera del mandado ó carga de un hombre como a lo sumo debia de interpretarse.[6]

Esta situación, que hubo de proporcionar beneficios al Ayuntamiento, hizo que el Gobierno suprimiera el arbitrio.

---

4 J. I. de Vicente Lara en *Historia de Algeciras*, coord. Mario Ocaña, Diputación de Cádiz, Servicio de publicaciones. Cádiz. 2001. Pág. 45.
Para el período que precede a la creación de la Junta de Obras del Puerto consultar la obra anteriormente citada y la reciente publicación de J. Alemany, *Entre dos mares y dos continentes*. Lunwerg. Barcelona. 2006.

5 M. Pérez-Petinto y Costa, *Historia de Algeciras*. IECG. Algeciras. 2004. Pág. 202.

6 *Op. cit.* Martínez Villa.

En 1847 el ingeniero Canuto Corroza elabora otro proyecto, pero la construcción en madera daba a las obras un carácter muy provisional por lo que, en 1852 nuevamente el Distrito de Sevilla encarga al ingeniero Martín Recarte un proyecto reformado. Desplazado a la localidad en 1853 e influenciado por las autoridades y personajes más relevantes no se atiene a la simple reforma del proyecto, sino que elabora un proyecto de puerto completo, que podrá ejecutarse por partes, en función de los recursos económicos disponibles. Examinado dos años después, se encarga a Juan Martínez Villa, que se encuentra destinado en la provincia de Cádiz ocupado en el montaje de los aparatos de los faros de Tarifa y Ceuta, la reforma del proyecto, para estudiar los costes del mismo.

El propio Santacana, en su *Antiguo y Moderno Algeciras*,[7] nos informa de la situación del puerto a partir de ese momento. En la década de los años sesenta el muelle en la orilla norte del río de la Miel, destinado a la estiba y desestiba de mercancías transportadas en embarcaciones de poco calado, sufre graves desperfectos, que son reconstruidos en 1875. La dependencia de la subida de las mareas para poder emplear el río de la Miel, determinó que se construyese un malecón perpendicular al muelle.

En la otra orilla del río, la sur, se varan las embarcaciones de menos calado y se siguen realizando los trabajos de astillero. En esta margen la compañía de ferrocaril de Ferrocarril construye el muelle de madera en 1893. Cuando Santacana escribe su historia de Algeciras, la trayectoria de este muelle está siendo modificada por una trayectoria recta, con el objeto de aumentar el calado del río. Para Santacana este cambio supondrá una mayor acumulación de materiales en la desembocadura del río y una menor protección contra el viento del sudeste. Indica que el avance de este muelle hasta la piedra de la Galera es suficiente para formar un puerto de abrigo.

En estos momentos en los que la ciudad ha hecho numerosas gestiones para hacer realidad la creación del puerto y en los que existía una conciencia, apoyada por la prensa, de que las obras del puerto, situado en un enclave privilegiado, traerían consigo el progreso, el desarrollo del comercio y el aumento del prestigio nacional frente a la colonia británica, forman el contexto en el que podemos situar el fervor de Santacana, para que el puerto sea una realidad.

---

7 E. Santacana y Mensayas. *Antiguo y Moderno Algeciras*. Tipografía El Porvenir. Algeciras. 1901.

En el archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras se conservan dos cartas fechadas en 1887 de Emilio Santacana[8] a Francisco Terán[9] (1853-1931), a los cuales les unían lazos de amistad.

Las cartas desprenden un espíritu entusiasta y colaborador para que la creación del puerto, que se va demorando con el paso de los años, se haga realidad. Entusiasmo que conserva cuando en 1901 publica su libro, en la Conferencia de Algeciras de 1906 y posteriormente en 1911, cuando entra a formar parte como vocal de la recién creada Junta de Obras del Puerto de Algeciras. La primera carta está fechada el 30 de julio y la segunda el 8 de agosto de 1887.

En la primera le facilita un listado del movimiento de buques y mercancías de los últimos diez años desde la fecha de la carta, que ha obtenido de la Aduana de Algeciras. En un análisis expone que las cifras de exportación del corcho van en aumento, puesto que en estos momentos atraviesa un período de auge relacionado con la industria del vino. Tanto es así que, a finales del siglo XIX, existían en la ciudad cuatro corcheras, en manos del capital catalán. En la ciudad de La Línea se inauguró otra fábrica en 1888. Esta actividad proporcionaba gran número de empleos directos e indirectos. Los productos obtenidos son las planchas, los cuadrados aislantes, los tapones y el aserrín de corcho.[10]

La creación del puerto significa para Santacana el desarrollo de la industria local, al contar con una importante vía de comunicación para dar salida a los productos. A partir de entonces las operaciones de estiba y desestiba podrán realizarse de manera fácil y segura. Añade que la permanencia de los buques fondeados en el puerto dará lugar al desarrollo del mercado local.

Para Santacana es fundamental el desarrollo paralelo de las vías de comunicación terrestres. En estos momentos el Campo de Gibraltar se encuentra

---

8 Carta de Emilio Santacana a Francisco Terán, Archivo de la APBA, Armario 123. Caja 2. Legajo 3. 30 julio 1887. Carta de Emilio Santacana a Francisco Terán, Archivo de la APBA, Armario 123. Caja 2. Legajo 3. 8 agosto 1887.

9 La revista de obras públicas de 15 de febrero de 1931 dedica un emotivo artículo biográfico al Ingeniero de Caminos Francisco Terán y Morales, natural de Jerez de la Frontera. Según el artículo, desde 1885, año en que finalizó sus estudios, hasta 1900 ejerció de Ingeniero Subalterno en la provincia de Huelva, pero la carta de Santacana va dirigida a Cádiz, por lo que pudo realizar su labor profesional en ambas provincias. ROP año LXXIX, nº 2567, 15/02/1931, pp.61 a 63.

10 *Op. cit.* Santacana, pp. 153-155.

prácticamente aislado. Los caminos que se dirigen hacia Cádiz y Málaga son caminos de herradura en mal estado. Esta dificultad impide a su vez el desarrollo comercial. Viajar por los alrededores es inseguro por el temor a los asaltos y las épocas de lluvia hacen los caminos impracticables, abundando además los despeñaderos.

Un año después de esta carta el ferrocarril llega a Algeciras y lo hace por la puerta grande, mediante el empleo de un tren lujoso para la época, que pretendía además incentivar el turismo para encauzar los beneficios generados por los extranjeros que visitaban Gibraltar. Mediante una concesión a la *Algeciras Gibraltar Railway Company Limited* se inaugura la línea Algeciras-Jimena. El 16 de septiembre de 1893 una vez unida esta línea a Bobadilla, el ramal se prolonga hasta el puerto. Este mismo año Emilio Santacana tiene la satisfacción de ser alcalde de Algeciras. En 1894 será su hermano José quien ocupe la Alcaldía.[11]

Pese al interés de la ciudad y del propio Ayuntamiento, en 1887 el proyecto aprobado el 3 de mayo de 1860 aún no se ha ejecutado. La subasta del mismo había quedado desierta.

Para Santacana la creación del puerto incentivará las relaciones comerciales con el imperio de Marruecos a través de Tetuán y Tánger. Son muchos los que dirigen la mirada hacia el vecino norteafricano, que en estos momentos presenta síntomas de desmoronarse. La imagen del norte de Marruecos por estos años está muy bien plasmada en el libro de viajes publicado en 1895 por José Boada y Romeu,[12] que visitó parte del país entre los años 1889 y 1894. Este empresario catalán inspecciona la zona con la intención de ver las posibilidades de mantener relaciones comerciales con Marruecos. Es consciente del momento de crisis que atraviesa Marruecos y de las ansias coloniales de Europa sobre el mismo, advirtiendo que sería perjudicial para España que otra potencia se establezca en él, observando también su declive colonial irrecuperable en América. Boada tiene la oportunidad de visitar las dos ciudades mencionadas por Santacana en la carta y nos proporciona una imagen de ellas por aquellos mismos años. En 1889 zarpa del puerto de Cádiz con rumbo a Tánger y vuelve por el puerto de Ceuta habiendo pasado antes por Tetuán, la cual:

---

11 Sobre las vías de comunicación terrestres, *Op. cit.* J. I. de Vicente Lara, pp. 140-144; 148-152.

12 J. Boada y Romeo. *Allende el Estrecho. Viajes por Marruecos (1889-1894).* Ciudad Autónoma de Melilla. Ciudad Autónoma de Ceuta. Málaga. 1999.

> Ya sea por ser esta ciudad más conocida de los españoles por la guerra de África, ya sea por su proximidad a Tánger y Ceuta, ó por las condiciones especiales de sus habitantes, ó por todas estas causas juntas, lo cierto es que hállanse establecidos allí buen número de españoles, dedicados la mayor parte al comercio al por menor.[13]

Los flujos migratorios no son invariables. A finales del siglo XIX la emigración española se dirige hacia América y también hacia Marruecos. Para Boada es hacia este lugar a donde debe afluir la emigración española por su proximidad y porque según él allí "está el verdadero porvenir de la industria española", donde los españoles son reclamados para las labores agrícolas, de albañilería y de carpintería. Sobre Tánger hace mención a un personaje al que posteriormente el propio Santacana tendrá la oportunidad de conocer personalmente cuando se celebre la Conferencia de Algeciras: se trata de Sidi Mohamed-Torres, mediador entre los gobiernos europeos y los consejeros del Sultán Abd-Al-Aziz en Marruecos. Boada recoge la noticia de que es un hombre respetado pese a su origen humilde, ya que comenzó como vendedor de huevos en Tetuán, posteriormente fue administrador de la aduana de Tetuán y ministro de Negocios Extranjeros.[14]

Otro de los aspectos que se desprenden de la carta de Santacana es el empleo de la prensa como medio de presión para que las obras del puerto se realizasen. El mismo Santacana afirma haber escrito artículos para apoyar este fin. Parece ser que la descripción del puerto que aparece en el artículo sobre Algeciras de Pascual Madoz en su célebre *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*,[15] de 1845, fue extraída por Santacana y publicada en *El Último Telegrama,* periódico publicado por primera vez en Algeciras en 1875, para informar de los sucesos de las guerras carlistas, y que luego se tiró de forma ininterrumpida desde 1878, hasta principios del siglo XX, bajo la dirección de Luís Pinta.

---

13 *Op. cit.* Boada, pág. 325.

14 *Op. cit.* Boada. pág. 101.

15 Pascual Madoz. *Diccionario Geográfico- Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar,* Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, 1845, pp. 556-557.

Santacana intentó presionar directamente a las altas esferas políticas. Así mantuvo contacto con José Canalejas y Méndez[16] (1854-1912), cuando éste era diputado, manteniéndolo después cuando éste pasó a ser ministro de Fomento en 1888, pero sin obtener resultados. En la carta le pide a Francisco Terán, y se lo pedirá al Ayuntamiento, que presionen a su vez al diputado, para que vea que no se trata de una iniciativa personal, sino del interés que manifiesta la propia ciudad.

Santacana, que había pasado parte de su vida en Gran Bretaña y había recorrido Europa, había tenido la oportunidad de conocer otros puertos, especialmente los puertos ingleses. En la carta hace referencia a una técnica habitual para los ingleses en la construcción de puertos, que consiste en el hundimiento de barcos inutilizables, que sirven para apoyar la cimentación de las obras de las infraestructuras portuarias. Santacana aporta una solución económica. Le informa que decantarse por esta opción es posible, poniendo como ejemplo que en el puerto de Gibraltar se puede adquirir por un bajo precio un buque deteriorado.

Durante la Conferencia de Algeciras, en la que Santacana es alcalde, el tema del puerto se airea en la prensa nacional e internacional. El Duque de Almodóvar, ministro de Estado y presidente de la Conferencia de Algeciras, inicia los trámites tras su llegada a Madrid.[17] El 10 de agosto de 1906 se proclamaba la Real Orden para la creación de la Junta de Obras, en contestación a la demanda a lo solicitado por el Ayuntamiento, los comerciantes y los industriales de la ciudad.[18]

El 30 de septiembre de 1906 bajo la Alcaldía de Emilio Santacana y Mensayas tiene lugar la sesión inaugural de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras en el Salón de Actos del Ayuntamiento. Según consta en el acta:

> El Sr. Alcalde manifestó que creía terminada su misión, pero que antes de retirarse ofrecía a la Junta nombrada, no sólo su cooperación personal para cuanto pudiera servir de ayuda y consejo, sino la muy eficaz del Ayuntamiento en la pronta resolución de cuantos asuntos dependieran del mismo. Invitó a todos á tomar con empeño la realización de la obra expresada, haciendo votos porque en breve tiempo puedan principiarse los trabajos.

---

16 Canalejas fue miembro del Partido Liberal de Sagasta. En 1888, un año después de ser escritas las cartas de Santacana es nombrado ministro de Fomento.

17 M. Fernández Mota, *Memoria Histórica de una Conferencia (Algeciras, 1906)*, FMC, Colección Historia, Algeciras, 2001, pág. 217.

18 Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 1, 30/09/1906, pp. 3-5.

En 1911, cuando aún no se han realizado obras significativas, Emilio Santacana entra a formar parte de la Junta en calidad de vocal. La Cámara de Comercio lo elige junto a Juan Forgas Estraban y José Reberdito García, en calidad de comerciantes, y a Antonio Gil Pineda y Saturnino Oncala de la Vega, en calidad de consignatarios de buques, para formar parte de la Junta durante un período de cuatro años como preceptuaba el Reglamento de la misma. El 16 de febrero de 1911 la Junta celebró una sesión extraordinaria de 2ª citación, a la que acudieron los vocales natos, los vocales electivos y dos concejales para tratar la toma de posesión de cargos, bajo la presidencia accidental del Sr. Gil, que cede la presidencia de la sesión a Santacana, por ser el vocal de más edad contando con 65 años. El Sr Gil se muestra satisfecho de la presencia de Santacana y éste agradece "encontrarse entre elementos de tanta valía para poder cooperar á que el puerto sea un hecho, base á su juicio del engrandecimiento y prosperidad de Algeciras", mostrando una vez más la confianza en el gran beneficio que supondría la existencia del mismo. Una vez que se procede a la votación secreta los resultados son los siguientes:

- Presidente: Juan Forgas, 6; Santacana, 1.
- Vicepresidente: Gil Pineda, 5; Reberdito García, 1; Santacana, 1.
- Vocal Interventor: Saturnino Oncala, 4; Reberdito García, 2; Santacana, 1.

Por lo que Santacana sólo sigue siendo vocal representante de la Cámara de Comercio.[19]

La sesión del 10 de abril nos muestra a un Santacana activo en su labor. Creyéndolo su deber revisa las cuentas de gastos e ingresos de la Junta desde su nacimiento hasta 1910. En tres años los ingresos habían sumado 380.918,38 pesetas y se habían gastado 349.190,58. Los trabajos ejecutados son "la ampliación y mejora del antiguo muelle de piedra, la reparación de algún material para el dragado del río y la terminación del estudio y proyecto del puerto". Ve desproporcionado el gasto en relación al resultado obtenido por los trabajos. En su crítica especifica no atacar a ningún miembro de la Junta, sino que de manera diplomática culpa al sistema y a la organización de las Juntas de Puertos.

---

[19] Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 3, 06/02/1911, pp. 53-55.

Los miembros de la Junta de Obras de Algeciras se justifican en que tal desproporción se debe a la adquisición de aparatos, herramientas y materiales en general de una junta recién constituida, y a los gastos ocasionados por las modificaciones del proyecto que han llevado consigo el reconocimiento de las canteras, también justifican haber realizado la instalación provisional de la Sanidad y haber realizado rellenos en el mar para edificar una estación sanitaria. Ante la exposición del vocal, los miembros de la Junta ven "sombras de censura para la administración de esta entidad". Finalmente se acuerda crear una ponencia formada por el presidente Sr. Gil, Emilio Santacana, el ingeniero director, Ramón Martínez de Campos y el secretario Manuel García Reyna, con el fin de estudiar el Plan Económico de 1912, teniendo como objetivos principales el dragado del río y la conservación de los calados del muelle, la construcción de la estación sanitaria y el tinglado del muelle comercial.[20]

Apenas tres meses después de la sesión, la Junta recibe una carta de la Cámara de Comercio fechada el 20 de junio de 1911 en la que le informa de la dimisión de Santacana de dicha Cámara y de la sustitución del mismo por Juan Furest Pons.[21]

En los libros de actas de la Junta de Obras no aparece ninguna referencia a que el ex vocal haya presentado su dimisión formal a la Junta, por lo que deja entrever que la "sombra de censura" debió de influir en las relaciones del mismo con el resto de los miembros de la Junta.

Cinco años después, en una sesión de 2ª citación de la Junta general celebrada el 12 de julio de 1916, el presidente accidental, Sr. Casero, informa a los miembros de la muerte de D. Emilio Santacana el día 30 de junio de 1916, expresando su más sentido pésame a sus familiares próximos y al actual presidente José Bianchi Santacana, sobrino del finado.[22] Según el acta Santacana formó parte de una Comisión enviada a Madrid para dirigirse a Alfonso XIII y al Gobierno, en momentos en los que la Junta

---

20 Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 3, 10/04/1911, pp. 75-81.
21 Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 3, 07/07/1911, pp. 111-112.
22 Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 4, 12/07/1916, pp. 100-101.

atravesaba por dificultades, pero no especifica la fecha ni el resto de los componentes de la Comisión.[23]

La última mención en las actas del puerto referidas a Santacana tiene lugar cuando su sobrino, el presidente de la Junta, que había estado ausente, agradece el pésame de los miembros de la misma.[24] Bianchi es alcalde de Algeciras en 1916 y su hermano Joaquín Bianchi lo será 1924.

El entusiasmo y el interés de Emilio Santacana y Mensayas porque la construcción del puerto fuese una realidad lo acompañaron hasta el fin de sus días. Y finalmente sus pronósticos, tantas veces repetidos, se han cumplido. En el capítulo de su libro titulado *Ensueños,* Santacana auspicia que en el año 2000 la ciudad de Algeciras cobraría importancia gracias al desarrollo portuario. Según narra en este capítulo, sería refugio de embarcaciones, conocería el "mayor movimiento comercial" y mantendría la comunicación con diferentes puntos, y esencialmente con Marruecos. Nada más cerca de la realidad.[25] En el año 2000 el puerto de Algeciras encabeza la lista de los puertos de contenedores españoles (2.009.122 Teus) y se coloca en el séptimo puesto de la de los puertos europeos, encabezada por Rotterdam (6.400.000 Teus). En cuanto al tráfico de pasajeros entre el Puerto Bahía de Algeciras y los puertos de Ceuta y Tánger, 4.270.600 personas cruzan el Estrecho.[26]

---

23 Debe hacer referencia al estado de las obras en 1915 siendo presidente de la Junta José Bianchi. En el mes de mayo, los recursos con los que cuenta la Junta para la construcción del muelle Alfonso XIII (hoy conocido como muelle de la Galera) están prácticamente agotados y la Junta se moviliza para evitar el despido y ocasionar una crisis obrera. El presidente propone dirigirse al Gobierno, incluso al Rey Alfonso XIII, en caso necesario, para la obtención de fondos. La Comisión Ejecutiva decide presentar a la Junta General una propuesta que sea elevada al ministro de Fomento, para obtener los recursos, invitando a los organismos y entidades locales a estas labores de gestión. Mientras se resuelve la crisis se decide acabar con los pagos pendientes y proceder al despido de obreros.
Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 2, 05/05/1915, pp. 342-344.
Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 2, 12/05/1915, pp. 344-345.
Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 2, 20/05/1915, pp. 345-346.
Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 2, 27/05/1915, pp. 348.
Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 4, 12/06/1915, pp. 12-14.

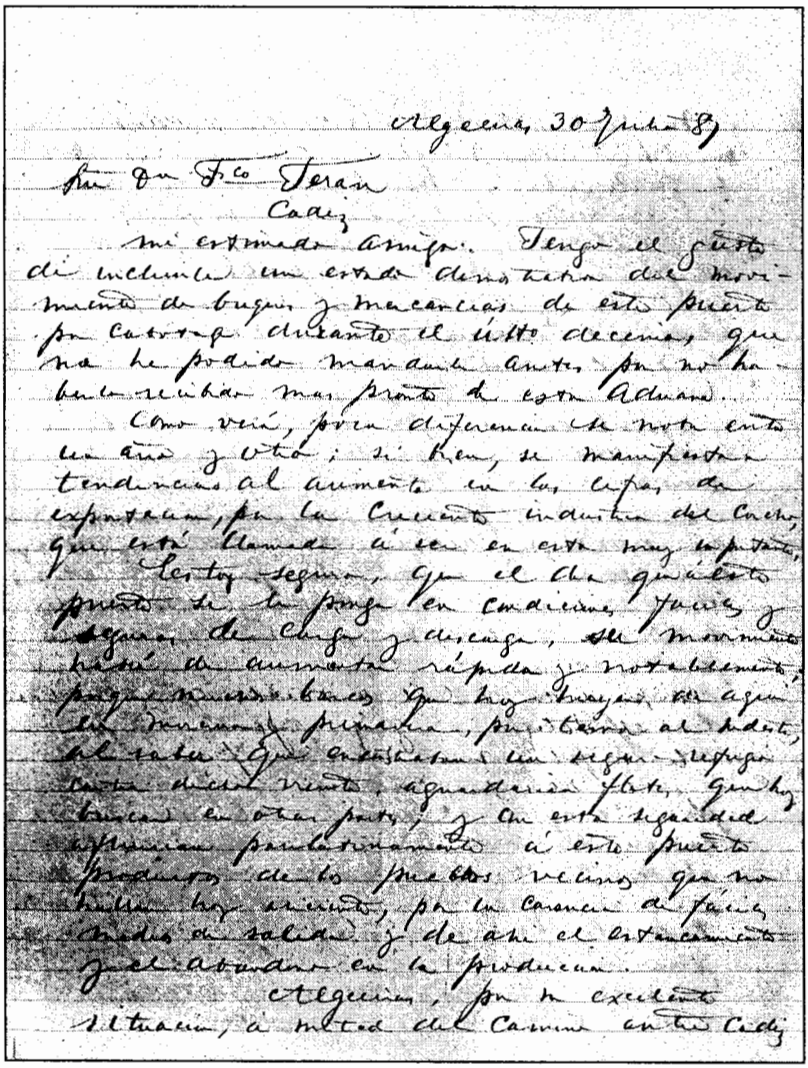
24 Archivo de la APBA, Libro de Actas nº 5, 09/09/1916, pág. 71.

25 *Op. cit.* Santacana, p. 225.

26 Puerto Bahía de Algeciras, *Memoria Anual 2000.*

ANEXO I

Carta de 30 de julio de 1887 (original)



Algeciras, 30 Julio 87

Sr. D. Fco. Teran
Cadiz

Mi estimado amigo: Tengo el gusto de incluirle un estado demostrativo del movimiento de buques y mercancías de este puerto por cabotaje durante el último decenio, que no he podido mandarle antes por no haberlo recibido mas pronto de esta Aduana.

Como verá, por la diferencia de nota entre un año y otro; si bien, se manifiestan tendencias al aumento en las cifras de exportacion, por la creciente industria del Corcho, que está llamada á ser en esta muy importante.

Les ruego, segun, que el dia que á este puerto se le pueda en condiciones, faciles y seguras de carga y descarga, el movimiento hará de aumentar rápida y notablemente, porque muchos barcos que hoy huyen de aquí de tomar pratica, por temor al hielo, al saber que encontrarán un seguro refugio dentro dicho puerto, aguardarán flete, que hoy buscan en otros puertos, y que esta seguridad atraerá paulatinamente á este puerto productos de los pueblos vecinos que no hallan hoy salida, por la carencia de fácil medios de salida y de ahí el estancamiento y el abandono en la produccion.

Algeciras, por su excelente situacion, á mitad del camino entre Cadiz

Nota. Archivo de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Armario 123, Caja 2, Legajo 3.

y Málaga, está llamada á desarrollar un comercio importante, y para ello solo le falta, Caminos que la pongan en contacto con el interior, y especialmente la vía férrea. Pero á la vez que necesita esto, también es de primera necesidad la obra de un puerto que proteja la navegacion y ofrezca facilidades al comercio. Así lo han reconocido sin duda alguna los Poderes, cuando desde hace mas de 20 años se viene estudiando y aprobado un proyecto, que ya debia estar realizado, por lo que interesa á la nacion.

No podemos exigir que nuestra Comercio establezca relaciones con Tetuan y Tanger que serian en su dia los principales etapas de nuestro Comercio con Marruecos, situados, dotar á nuestra marina mercante del movimiento seguro de carga y descarga, hecho por vía penosa y Caminos Vecinales, al resto de la península; y esto puerto no puede ser otro que el de Alg.s.

Todos los esfuerzos que se dirijan para conseguir el aumento de nuestras relaciones con Marruecos, deben tender primero el puerto de Alg.s; y desde luego se puede asegurar, que una vez hecho este puerto, todas las ventajas entrarán de nuestro para las transacciones comerciales, y el aumento de nuestras relaciones con los habitantes del litoral norte de aquel Imperio.

Pero ya que nada de esto hay aun, y que tan lamentablemente se ha perdido el tiempo, abandonando una idea tan beneficiosa al comercio y la navegación y al prestigio nacional, no obstante los sinceros clamores de la prensa, que con gran constancia ha venido abogando por el pronunciamiento durante años, llegamos á este día en que volvemos á alguna esperanza de que algo se haga en tan importante asunto, y este pueblo se contenta con ver comenzada la obra de una parte del proyecto general del puerto, que es el muelle hacia la Galera, aunque cada día la orilla sur del Río, con la cual, y el dragado del Río se formará un pequeño puerto, suficiente para la protección de buques de regular porte, y se conseguirán las facilidades apetecidas para el movimiento mercantil.

Esta obra, relativamente pequeña, sería de inmenso beneficio á esta ciudad y su comercio, levantando el nombre de la nación en esta bahía tan frecuentada por todas las naciones, y se podrá considerar como principio ó parte (desde luego estimable) del puerto de aquella.

Tales son las observaciones que se me ocurren al cerrar de la pluma, que no ofrecen sin duda

novedad á su clara inteligencia; después, como hijo de su buen clero y su propio convencimiento. Por lo demás, Vd. ya sabrá lo que debe hacer en este importante asunto. Lo único que le suplico es que se tome por él todo el interés posible, que nuestro se le debe de agradecer aquí.

Tres recuerdos de toda la familia. Cardona también me encargó le saludara de su parte y le dijera que no deje en olvido lo de Ordiaga. Y Vd. mande á su Cmo. Gto. á su afmo. amigo

E. Santacana

Como una opinión mas á el punto de algo le incluyo lo escrito por Madey y Lavigne por si no la conocen, comprendido en el artículo que publican en el Telegrama y que por no tener á la mano le suplico me remita para cuando pueda recojo en esa.

ANEXO II

Carta de 30 julio de 1887 (transcripción)

Algeciras 30 julio 87

Sñ Dn Fco Teran
Cadiz

Mi estimado amigo. Tengo el gusto de incluirle un estado demostrativo del movimiento de buques y mercancías de este puerto por cabotage durante el últo. decenio, que no he podido mandarle antes por no haberlo recibido mas pronto de esta Aduana.

Como verá, poca diferencia se nota entre un año y otro; si bien, se manifiestan tendencias al aumento en las cifras de exportación, por la creciente industria del corcho, que está llamada á ser en esta muy importante.

Estoy seguro, que el día que á este puerto se le ponga en condiciones fáciles y seguras de carga y descarga, su movimiento habrá de aumentar rápida y notablemente porque muchos barcos que hoy huyen de aqui en invierno y primavera, por temor al sudeste, al saber que encontraban un seguro refugio contra dicho viento, aguardarían fletes que hoy buscan en otras partes, y con esta seguridad afluirían paulatinamente á este puerto productos de los pueblos vecinos que no hallan hoy aliciente, por la carencia de fáciles medios de salida y de ahi el estancamiento y el abandono en la producción.

Algeciras, por su excelente situación, á mitad del camino entre Cádiz y Málaga, está llamada á desarrollar un comercio importante, y para ello solo le faltan caminos que la pongan en contacto con el interior, y especialmente la vía férrea pero á la vez que necesita esto, también es de primera necesidad la obra de un puerto que proteja la navegación y ofrezca facilidades al comercio. Así lo han reconocido sin duda alguna los gobiernos, cuando desde hace mas de 20 años se tiene estudiado y aprobado un proyecto, que ya debía estar realizado por lo que interesa á la nación.

No podemos exigir que nuestro comercio establezca relaciones con Tetuán y Tánger que serian en su día las principales etapas de ntro. comercio con Marruecos, sin antes dotar á nuestra Marina Mercante de un puerto seguro de carga y descarga, unido por vía férrea y caminos carreteros al resto de la península; y este puerto no puede ser otro que el de Algs.

Todos los esfuerzos que se hagan para conseguir el aumento de nuestras

relaciones con Marruecos, deben tener por base el puerto de Algs, y desde luego se puede asegurar, que una vez hecho el puerto, todas las ventajas estarán de nuestra parte para las transacciones comerciales y el aumento de nuestras relaciones con los habitantes del/ litoral norte de aquel Imperio.

Pero ya que nada de esto hay aun, y que tan lamentablemente se ha perdido el tiempo, abandonando una idea tan beneficiosa al comercio y la navegación y al prestigio nacional, no obstante los incesantes clamores de la prensa, que con gran constancia ha venido abogando por el pensamiento durante años, llegamos a este día en que vislumbramos alguna esperanza de que algo se haga en tan importante asunto; y este pueblo se contenta con ver comenzada la obra de una parte del proyecto general del puerto cual es el muelle hasta la Galera, arrancando de la orilla sur del Río; con el cual, y el dragado del Río se formará un pequeño puerto, suficiente para la protección de buques de regular porte, y se conseguirán las facilidades apetecidas para el movimiento mercantil.

Esta obra, relativamente pequeña sería de inmenso beneficio a esta ciudad y su comercio, levantaría el nombre de la nación en esta bahía tan frecuentada por todas las naciones y se podría considerar como principio y parte (desde luego utilísima) del puerto de Algeciras.

Tales son las observaciones que se me ocurren al correr de la pluma, que no aparecen sin duda novedad a su clara inteligencia; aceptadas como hijas de mi buen deseo y mi perfecto convencimiento. Por lo demás, ud. ya sabrá lo que debe hacer en este importante asunto, lo único que le suplico es que se tome por él todo interés posible, que mucho se lo hemos de agradecer aquí.

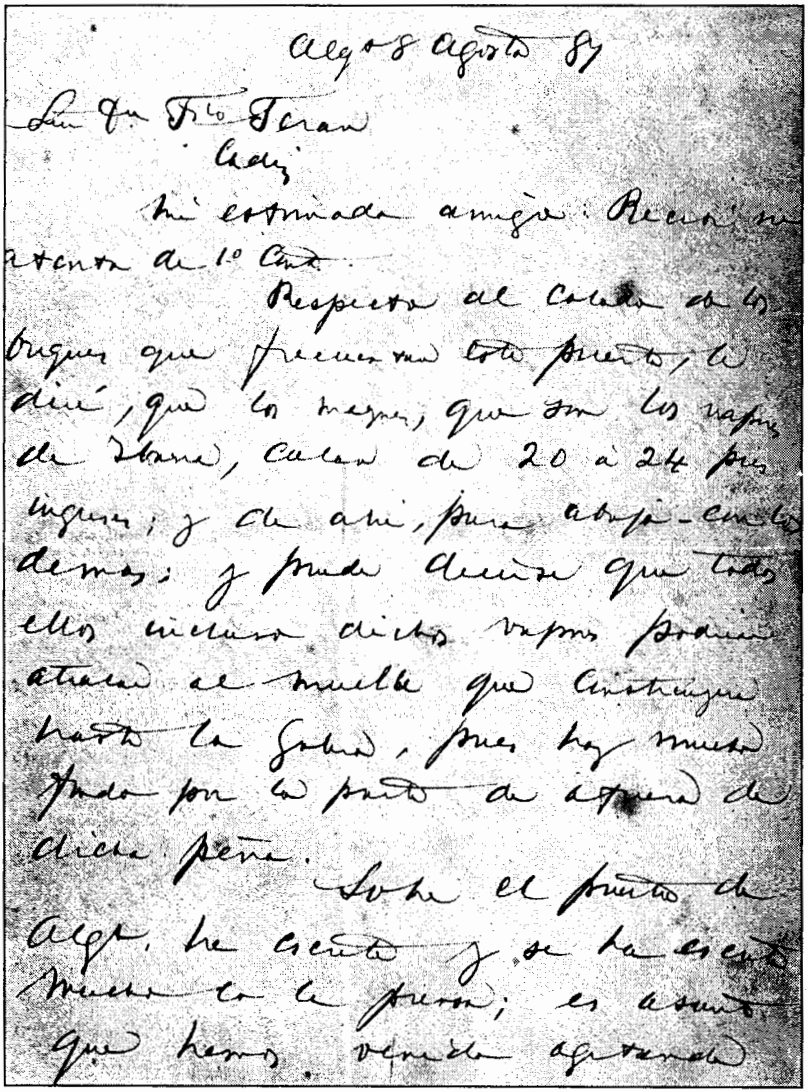
Finos recuerdos de toda la familia. Cardona también me encargó/ le saludara de su parte y le digera que no echara en olvido lo de la draga/ y usted mande... como guste á su apreciadísimo amigo.

E Santacana (rubricado)

Como una opinión mas sobre el puerto de Algs le incluyo lo escrito por Madoz y Lavigne por si no los conociera, comprendido en el articulo que publicamos en el Telegrama y que por no tener otro le suplico me reserve para cuando yo lo recoja en esa.

ANEXO III

Carta de agosto de 1887 (original)



Algeciras 8 Agosto 87

Sr. Dn. Fco. Teran
Cadiz

Mi estimado amigo: Recibí su atenta de 1º Corr.

Respecto al calado de los buques que frecuentan este puerto, le diré, que los mayores, que son los vapores de Tarna, calan de 20 á 24 pies ingleses; y de ahí, para abajo - en los demas; y puede decirse que todos ellos incluso dichos vapores podrian atracar al muelle que construyen hasta la Sabina, pues hoy nuestro puerto por lo pronto de espera de dicha pena.

Sobre el puerto de Alg. he escrito y se ha escrito mucho en la prensa; es asunto que hemos venido agitando

durante muchos años, y conserva
prudencia de periódicos que tratan
de perjudicarla todos por supuesto
con apoyo y contento.

Le dejo á Caracas la de
la draga y siento que no pueda
utilizarse para esto río, mucho
mas cuando no sea tan costosa
lo mismo le digo yo, y
cerca luego Cumaná muchas
limpia del río Guarapiche no se
construyera muelle.

Respecto á los elementos
sistemas de construcciones marítimas
yo he visto en Inglaterra muelles
hechos con barcos; es decir que se
han ido cargando a propósito
y con ellos han formado la base

Hago esta indicacion, porque si pueda acaso producir tomar en consideracion, en Gibraltar hay clases de buques, de muy buenos modelos de porte de 500 á 2000 toneladas, que se podrian obtener barato. Hoy se podria comprar una de 10 años, y de 1800 toneladas y 240 pies de eslora, por el que pide 700 $ - tiene una lotera de un cargo.

Es tiesto en lo que me dice V. sobre la Lotería en Madrid: se escribo á Carlos y Manuel, de pronto por aqui le mandaré copia de su carta, porque que sea que

no es tanto la actividad que
hay como me ha dado á entender
en sus cartas anteriores. Si
á V. le parece bien publica
también escritos é interesa
por su parte la cosa haría
mucha fuerza. - Haré también
que el ayuntamiento siente
La familia le saluda
á V. muy afectuosamente y
manda á su amigo que le espera
[illegible]

ANEXO IV

Carta de agosto de 1887 (transcripción)

Algs 8 Agosto 87

Sr Dn Fco Terán

Cadiz

Mi estimado amigo: Recibí su atenta de 1° del corriente.

Respecto al calado de los buques que frecuentan este puerto, le diré que los mayores, que son los vapores de Ibarra, calan de 20 á 24 pies ingleses; y de ahí, para abajo. Con los demás; y puede decirse que todos ellos incluso dichos vapores podrían atracar al muelle que construyera hasta la Galera, pues hay mucho fondo por la parte de afuera de dicha peña.

Sobre el puerto de Algs, he escrito y se ha escrito mucho en la prensa; es asunto que hemos venido agitando durante muchos años, y conservo infinidad de periódicos que tratan del particular todos por supuesto en apoyo y contento.

Le dije á Cardona lo de la draga y siento que no pueda utilizarse para este río, mucho mas cuando no seria tan costoso; lo mismo le digo yo, y desde luego convendría mucho la limpia del río interim no se construyera muelle.

Respecto á los diferentes sistemas de construcciones marítimas, yo he visto en Inglaterra muelles hechos con barcos; es decir que se han ido echando a pique buques y con ello han formado la base. Hago esta indicación, porque si fuera asunto de poderse tomar en consideración, en Gibraltar hay cascos de buques, de muy buenas maderas de porte de 500 á 2000 toneladas, que se podrían obtener baratos.

Hoy se podría comprar uno de 10 años, y de 1800 toneladas y 240 pies de eslora por el que piden 700 $ - tiene una rotura de un choque.

Es triste ver lo que me decía usted sobre la licencia en Madrid.

Escribo á Canalejas y Méndez diputado por aquí y le mandaré copia de su carta, para que vea que no es tanta la continuidad que hay como me ha dado á entender en sus cartas anteriores. Si a usted le parece bien podría también escribirle é interesarse por su parte lo cual haría nueva fuerza. Haré también que el Ayuntamiento escriba.

La familia le saluda á usted muy afectuosamente y manda a su amigo que le aprecia.

E. Santacana (rubricado)

ALGECIRAS 2000: LA UTOPÍA EN SANTACANA

Luis Alberto del Castillo Navarro

I

No vamos a tratar el desarrollo filosófico de la Utopía, ni a profundizar en su descubrimiento afortunado por Tomás Moro; nuestro trabajo es sencillo: tan sólo pretendemos ceñirnos al atractivo que, durante más de una centuria y media, ejerció el año 2000 sobre muchísimas mentes lúcidas de los siglos XIX y XX. Año 2000 con su carga de futuro feliz, de mejora de los tiempos pretéritos, Arcadia última del bienestar en donde las Ciencias y las Artes dominarán esplendorosas sobre la Naturaleza, finalmente desentrañada en sus misterios y domeñada en sus fuerzas ciegas por el progreso humano.

Con seguridad, pensamos, tal vez no serían ajenas a estas ensoñaciones esperanzadas sobre el año 2000 la fe propia de la época en el progreso ilimitado de las Ciencias y, por añadidura, la difusión que de tal creencia realizara la obra literaria de Julio Verne entre sus contemporáneos europeos. El eco en España de la obra verneana fue temprano y dilatado en el tiempo, además de alcanzar a las más diversas capas sociales. Generaciones de españoles crecieron si no leyendo, al menos habiendo oído hablar del viaje a La Luna, del periplo submarino del *Nautilus*, de la vuelta al mundo y de maravillosos logros e invenciones científicas, que harían la vida más llevadera en el porvenir, aunque también, a veces, determinadas armas enunciaran peligros y desastres sin cuento.

Por otra parte, resulta innegable, a poco que arañemos en la historia de los inventos, que la segunda mitad del siglo XIX estuvo repleta de grandes logros tecnológicos, de los que cabe destacar la aplicación de la energía eléctrica a los procesos industriales y al alumbrado público entre otros

diferentes usos. En cuanto al Arte de fines del XIX cabe reseñar que imaginó el año 2000 como un súmmum de perfecciones, que en ocasiones contemplado desde nuestra óptica actual nos hacen sonreír con cierta suficiencia; tal es el caso concreto de las 50 tarjetas, que ejecutara por encargo en 1899 Jean Marc Côté, con motivo de los fastos de 1900.

Sin embargo, a lo largo del siglo XX los avances tecnológicos, las construcciones literarias y el desarrollo de las Artes plásticas, cinematográficas y musicales unidos a los dos desastres de las Guerras Mundiales, desataron los acentos sociales y políticos de la Utopía, que poco a poco, desde *1984* de Orwell y *A brave new world* (*Un mundo feliz*, en la traducción española) de Huxley, devinieron Antiutopías.

Mientras el transcurso de la Historia, el fluir de la realidad cotidiana, ha demostrado que conceptos tales como el de robot, iniciado por los hermanos Kapec y llevado a su máximo apogeo por Isaac Asimoc y por HAL 9000 en *2001, Una Odisea del Espacio* de Kubrick, no son factibles en el 2000; otros sucesos, como la existencia y consolidación de La Red ha desbordado las ficciones al respecto de Orwell, Blish y Orson Scott Card. No obstante, la novela *Gabriel Samara* de Oppenhaimer, escrita en los años treinta, ha resultado más profética que *Yo*, de la norteamericana Ayn Rand, escrita a fines de los cincuenta, con relación al final de la Unión Soviética; mientras que *Gog*, de Papini, en cuanto personaje poseedor de un desmedido poder económico es, ahora, en el 2000 de Bill Gates una realidad concreta, nada virtual.

Así pues, resulta muy atractivo, pleno de encanto y gratificante recoger en este trabajo la utopía, que sobre la Algeciras del año 2000 escribiera Emilio Santacana y Mensayas en 1901.

II

En el capítulo VIII de su obra *Antiguo y Moderno Algeciras*, titulado "Observaciones Finales", el ilustre algecireño don Emilio Santacana y Mensayas, ya desde su inicio en la página 199, nos indica que: "Hecha en los capítulos anteriores, siquiera sea de una manera incompleta, la reseña del pasado y presente de Algeciras, daremos fin a nuestro modesto trabajo con algunas observaciones de carácter general". Con ser importantísimas estas "Observaciones Finales", pues nos descubren una faceta poco conocida de Santacana, nos ceñiremos a las elucubraciones anticipadoras que desarrolla desde la página 225 a la 235, en que finaliza el Capítulo VIII. Estas once

páginas constituyen un apartado sui generis de las "Observaciones Finales", que el mismo Santacana sabe que son una *licencia poética*, una concesión a la fantasía que "cambia las cosas que existen y las transforma a su capricho."

Por otra parte, ¿por qué negarse el placer de fantasear sobre el futuro de Algeciras, él que ha escrito la primera historia seria y documentada sobre su Ciudad?, ¿por qué, ya casi al final de su obra, antes del Capítulo IX que dedicará a "Datos y Documentos", no abrir un apartado que a nada ni a nadie comprometa pero que deje volar la imaginación? Así nacerán y crecerán en estas once páginas ENSUEÑOS; fundamentalmente porque es la única salida posible a un deseo, a un ansia personal, tal como nos indican sus propias palabras:

> Al empezar el siglo veinte, los que nos hallamos en el ocaso de la vida y hemos alcanzado la época de adelanto y evolución operados en el último cuarto de siglo, no podemos aspirar a ver muchas de las transformaciones que indudablemente tendrán lugar en nuestro pueblo y sus contornos en la nueva centuria. Ojalá pudiéramos revivir á su terminación para contemplar las mudanzas que los tiempos traigan.

Como la resurrección en el año 2000 a Santacana se le presenta imposible, dejará correr su imaginación, como tantos otros de sus contemporáneos europeos, por los senderos del futuro. De la lectura atenta de los ENSUEÑOS hemos obtenido ocho campos temáticos que el ensoñador algecireño describirá, algunos con detalles, otros de pasada. Algunas fantasías harán alusión directa a Algeciras; otras, en alas de su dilatada cultura y fina percepción política, versarán sobre el futuro nacional e internacional. Las ocho esferas ensoñadas en la utopía santacaneana serán:

a) avances técnicos;

b) avances sociales y urbanísticos;

c) avances culturales y educacionales;

d) avances sanitarios;

e) transformaciones políticas, tanto nacionales como internacionales;

f) avances y transformaciones militares;

g) avances y transformaciones en el comercio internacional; y

h) iberismo.

Analizaremos cada uno de los párrafos que hagan referencia a las ocho materias expuestas, siguiendo el orden expresado.

III

El primero de los avances técnicos que contemplaremos envuelve un pensamiento genérico sobre la Algeciras del 2000, en el que se describe su puerto y las relaciones comerciales. Escribe:

> Vemos á Algeciras en el año dos mil, convertida en población de verdadera importancia. Su ventajosa posición tenía al fin que ser aprovechada, y ya cuenta con un buen puerto que sirve no sólo para refugio de naves, sino para el mayor movimiento comercial y las relaciones desarrolladas con diversos puntos, pero principalmente con Marruecos. (Pag.225).

Podemos constatar que sus vaticinios fueron acertados: Algeciras es en el año 2000 una ciudad "de verdadera importancia" en el concierto de las ciudades andaluzas y su puerto es, sin lugar a dudas, uno de los más destacados en el sistema portuario nacional e internacional. En los últimos decenios del siglo XX, las relaciones comerciales internacionales han sido transformadas por la revolución en el transporte marítimo de mercancías, que ha significado la generalización del uso de contenedores. En ese sentido el Puerto de la Bahía de Algeciras ha reunido unas condiciones específicas, que le han permitido cumplir e incluso superar las predicciones de Santacana.

El siguiente avance tecnológico que tenía ilusionado al destacado algecireño y a la mayoría de sus coetáneos era la electricidad. No en balde, en Algeciras en 1891 se había inaugurado la fábrica de luz eléctrica. Al respecto escribió en la página 271 de su obra que se había tenido en

> Algeciras la satisfacción de haber sido uno de los primeros pueblos de España en establecerla con éxito completo. No hemos pasado[añadirá con orgullo legítimo] por el sistema intermedio del gas, sino que hemos saltado de la relativa obscuridad del petróleo al brillante arco voltaico, debido a la iniciativa de varios de nuestros convecinos [Santacana era uno de ellos] que formaron Empresa y expusieron su capital cuando todavía se dudaba del buen éxito de la luz á juzgar por lo experimentado en otras partes; pero el resultado fué satisfactorio y ya va para diez años que esta ciudad se ve alumbrada por la luz incandescente, demostrando con ello que es un pueblo que desea marchar con la época.

Así no es de extrañar que nuestro soñador imaginara una Algeciras que, en el año 2000, gracias a la

> extraordinaria facilidad en las comunicaciones que una fabulosa aplicación de la fuerza eléctrica ha promovido, ha hecho, que se utilicen los atractivos de nuestro clima y suelo, y que las lomas y los pintorescos parajes de nuestro campo, se vean cubiertos de hermosas granjas y casas de salud y recreo, ocupadas por gentes de partes diversas.

La verdad es que en este aspecto no anduvo muy acertado; tal vez le leyeran Banús y otros padres fundadores de la Costa del Sol. Lo cierto es que, en Algeciras, en nuestra Comarca la apuesta del desarrollo eludió la explotación del clima, la creación de balnearios y centros de salud, y, por supuesto, el crecimiento de "hermosas granjas". Tampoco acierta de pleno en la aplicación de la energía eléctrica a los medios de transporte, que si bien la han utilizado no lo han hecho en el grado que Santacana pensara, pues los motores de explosión con base en combustibles líquidos han primado sobre la electricidad, y a la postre son los que circulan sobre esos "caminos, carreteras que cruzan todo este campo".

Aunque diera por hecho que la "arboleda, tan escasa antes por ignorantes preocupaciones, es hoy objeto de cuidadoso fomento, así como la Agricultura, que se ajusta á procedimientos más científicos, y da mucho mayor rendimiento"; en lo que acierta es sobre la preocupación de los colectivos ecologistas comarcales por conservar nuestros escasos bosques y por mejorar científicamente la agricultura; sin embargo falla de nuevo en lo referente a la masa arbórea y a la agricultura algecireña, ambas prácticamente inexistentes en el año 2000.

Sí hace diana con su sueño sobre las industrias y los avances sociales cuando escribió:

> Nuevas industrias prosperan á la sombra de nuevas ideas, que dan al capital y el trabajo la correspondiente participación, y hace, que el obrero honrado é inteligente encuentre un merecido premio á sus afanes. Leyes más justas y equitativas, proporcionan mayor bienestar á la sociedad, la cual, busca en las artes de la paz, el acrecentamiento de la riqueza y un vivir tranquilo, ayudado de creencias que no estorban los adelantos, sino que al contrario, los estimulan y alientan en bien general y para mayor gloria de Dios, que dotó al hombre de la facultad de mejorar su existencia y su estancia en la Tierra. (pag. 226).

Otro tanto sucede cuando su poderosa capacidad evocadora contemplando la Algeciras del futuro, nos dice que la "ciudad se ha extendido por todos sus contornos, y las casas que antes había de un piso se han ampliado con otros, respondiendo á las exigencias de un vecindario mayor."

Estos logros técnicos, sociales y urbanísticos estarían incompletos sin un feliz acompañamiento de avances en la cultura y la educación, y, por añadidura, en la sanidad. Muchas de estas metas alcanzadas las encuadrará nuestro regeneracionista paisano dentro de los obtenidos en el ámbito nacional. De ese modo discurrirá en las hojas 226 y 227:

> La instrucción se ha generalizado, hasta el punto de ser raro hallar alguien que no sepa leer y escribir, y la cultura ha elevado el nivel intelectual, colocando al pueblo Español á buena altura entre los demás de Europa y América. En artes y letras, el genio de España contribuye á la misión civilizadora del pensamiento humano. Ya no es el atraso de nuestra nación objeto de crítica mortificante.

Con referencia a los beneficios en salubridad nos profetiza, ciego como Tiresias al *estrés* y otros "regalos" del progreso humano, que Algeciras por mor del "saneamiento de la población y sus afueras con medidas y obras higiénicas bien entendidas, ha reducido la mortalidad de una manera notable, haciendo en extremo agradable la vida en una región como ésta de saludable y benigno clima."

Hasta aquí, a este punto, don Emilio Santacana y Mensayas ha ido lucubrando sobre su Algeciras del año 2000; a partir de este momento su pensamiento fino y extraordinariamente dotado para el análisis de los hechos coetáneos, discurrirá sobre una Historia del Futuro, la cual no tiene nada que envidiar a las historias escritas por los grandes de la ciencia ficción, tales como Robert Anson Heinlein, Cordwainer Smith e Isaac Asimov. En las hojas de sus ENSUEÑOS veremos descritas crisis internacionales y "Grandes guerras Europeas, que han trastornado los antiguos equilibrios". Llegado a este punto, resaltaré, efectuando la trampa del antólogo, las adivinanzas que han devenido aciertos; las personas que quieran descubrir los fallos tendrán que leer ENSUEÑOS en el Apéndice.

Con gran lucidez reconoce que

> no es que se esté en la soñada Arcadia, ni que los hombres hayan depuesto su ambición y sed de dominio, nó; esa edad feliz de amor y mansa paz cantada y preconizada por poetas y filósofos, sigue siendo una utopía y el subir y bajar de los pueblos y sus luchas por la supremacía por medios

> diversos, continuará mientras que el mundo exista; [visión pesimista de la Historia, aunque el acontecer futuro le diera la razón a su "realismo"] pero la destrucción y los grandes males acarreados por las guerras [obsérvese el plural, I y II Guerra Mundial] con sus perfeccionadas máquinas de exterminio, [gases, guerra bacteriológica, bombas atómicas] han hecho que los pueblos procuren evitarlas cuanto les sea posible, recurriendo antes á los arbitrajes y pacíficos arreglos, [Tribunal de Justicia Internacional de La Haya, Conferencias Internacionales, Sociedad de las Naciones y ONU].

Pero no concluye aquí su prospección sobre los cambios políticos internacionales. Más adelante escribirá: "El siglo veinte ha visto decaer la preponderancia inglesa, por no poder monopolizar como antes el movimiento mercantil del mundo." Ignoro si Santacana en su vasta erudición conocía la obra de Alexis de Tocqueville, *La Democracia en América*; pero de cualquier modo estos son sus asertos: "Lucha [Inglaterra] contra formidables competidores que hacen cambiar el mundo del tráfico universal, siendo Alemania y los Estados Unidos los dos colosos que en este terreno, le van arrebatando el cetro de la industria y el comercio que por largo tiempo empuñó." En esa línea profética sobre el imperialismo británico, tampoco le temblará el pulso a este *nostradamus* algecireño cuando describa su declive colonial: "Sus dependencias como el Canadá y la Australia, llegadas á la madurez, se emanciparon del todo, y buscan su provecho antes que la federación de la raza anglosajona."

La *Cuestión de Oriente, el hombre enfermo* como denominaban los contemporáneos de Santacana al Imperio Turco, es tocada de pasada y con ligeros errores en sus extrapolaciones temporales. Así dice:

> Expulsado de Europa el Gran Sultán, [acierto] se sostiene en sus Estados asiáticos, protegido por su poderosa vecina Rusia que domina en Constantinopla, y cuyo influjo se extiende por los países occidentales de Asia." [Cúmulo de errores]

En relación con África sus profecías fallan clamorosamente; pero no obstante, jamás debemos de olvidar que "*ensueña*" en 1901; y que acierta la Historia de Marruecos durante la primera mitad del siglo XX. Reflexiona sobre:

> La codiciada posesión de este país privilegiado por las naciones más poderosas, hizo, que se llegara entre ellas á un acuerdo, [vemos en esta frase presagiada la Conferencia Internacional de Algeciras sobre Marruecos] mediante el cual, se ejerce una intervención mancomunada en la que á España le corresponde una muy principal parte.

El sexto apartado de las ensoñaciones, que tratará de los avances y transformaciones militares, nos mostrará como éstos harán con relación a Ceuta y Melilla que "su importancia militar, debido al nuevo orden de cosas, sea secundaria. De igual manera, Gibraltar no es ya la formidable plaza de guerra que era antes, y principalmente sirve para el repuesto de naves." Luego prosigue:

> Tanto por las corrientes de las nuevas ideas que rechazan la guerra en lo posible, [*Covenant* de la Sociedad de las Naciones, Pacto Briand-Kellog, Carta de las Naciones Unidas] cuanto por el estupendo adelanto obtenido en el ramo de explosivos, y los terribles efectos experimentados en los combates, especialmente los navales, se llegó al convencimiento de la inutilidad de mantener, á enorme costo, los grandes ejércitos y las escuadras de otros tiempos, cesando la suspicaz emulación de los Estados por ser el primero en el número y calidad de sus fuerzas navales y terrestres.

Finaliza sus consideraciones sobre esta materia con un error propio de su época, que ponía máximas esperanzas en la aerostación, menospreciando la aviación, tal vez por considerarla científica y técnicamente improbable. Quizás por ello se expresa del siguiente modo:

> La ciencia, al fin, consiguió dar dirección á los globos, y la aplicación de aerostatos como máquinas de guerra, contribuyó á reducir la importancia de las baterías flotantes, que con dificultad pueden sustraerse á los efectos de los explosivos.

El séptimo y penúltimo círculo mágico de profecías alude a los avances y transformaciones en el comercio internacional. Para Santacana

> la lucha por la supremacía, se halla entablada como ya decimos, en el terreno de la competencia pacífica, en el que el más activo é inteligente se impone; y las naciones marítimas dedican sus recursos á la construcción de naves mercantes, verdaderos pueblos á flote, que recorren los mares para el traslado de viajeros y mercancías cuyo movimiento ha llegado á ser fabuloso. En tales circunstancias, Gibraltar, que no tiene ya para Inglaterra el valor que antes, no es objeto de tan asiduo cuidado; y se acerca el día cuando, las nuevas ideas y la prosperidad de la Península, exijan su justa restitución á cambio de compensaciones.

La última conjetura sobre el comercio marítimo internacional, tras el resonante fracaso del proyecto del Canal de Panamá, que en 1881 iniciara Fernando de Lesseps, posee un gran mérito, pues atreverse a escribir que "la apertura del canal de Panamá, ha operado un cambio radical en la navegación del Pacífico, al que hoy se llega fácilmente, dando un gran impulso al

comercio de los países que aquel mar baña", era en 1901 correr el riesgo evidente de equivocarse.El octavo y último bloque dedicado al Iberismo, se enmarca en las corrientes filosóficas, historicistas y políticas que a lo largo y ancho de la segunda mitad del siglo XIX impregnaron determinados sectores sociales portugueses y españoles. Hoy resulta claro que fueron unas élites intelectuales, las que promovieron y defendieron el ideal de una Unión Ibérica entre las dos naciones peninsulares; pero pese a ser un grupo social minoritario el impulsor de la idea del *iberismo*, ésta gozó de amplia difusión a un lado y otro de la frontera. Emilio Santacana, mente ilustrada de su época, atiende en sus ENSUEÑOS a esta aspiración:

> El mal pago que obtuvo Portugal de Inglaterra, [está aludiendo a un hecho archiconocido en su tiempo: *el ultimátum rosa,* mediante el cual los británicos truncaron la aspiración lusa de unir territorialmente Angola y Mozambique] la aproximó más á su hermana España; y el aumento en las relaciones sociales y comerciales de los dos pueblos, ha creado corrientes de atracción, que al fin tienden á hacer una sola nación de la Península, pero no por la violencia, sino por el convencimiento y la mutua conveniencia.

Para finalizar este breve estudio, nos parece imprescindible utilizar las propias frases, con las que don Emilio Santacana y Mensayas concluía sus ENSUEÑOS en la página 235 de su *Antiguo y Moderno Algeciras.*

> ...pero al poner fin á estas caprichosas lucubraciones, nuestros mas ardientes votos habrán de ser siempre por la paz universal, y por la prosperidad y engrandecimiento de nuestro país, mediante la instrucción y el trabajo, para que, después de haber perdido un gran imperio colonial, hagamos valer la excepcional y privilegiada posición que en la Tierra ocupa la Península Ibérica.

Este primer volumen es el resultado de una exhaustiva labor de investigación de diversos miembros de las Secciones 1 y 2 del Instituto de Estudios Campogibraltareños, que permite dibujar una semblanza de Emilio Santacana y Mensayas, hombre erudito y avanzado para su época, así como de la ciudad en que vivió; la vida política, económica y social; la conmoción que supuso la Conferencia y las consecuencias que, pasados cien años, tuvieron tanto la Conferencia como la creación de la Junta de Obras del Puerto.

Es nuestro deseo que el trabajo realizado por los miembros del Instituto de Estudios Campogibraltareños, organismo autónomo de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, haya servido para sacar del olvido esta historia de Algeciras, para ponerla a disposición de los lectores y para recuperar la figura de un político algecireño, ilustrado y curioso, que tanto quiso a la ciudad que lo vio nacer.

Sólo la lectura de sus textos y el recuerdo de su persona y obra en el corazón de los lectores mantendrá su legado vivo para siempre.

9 788488 556196