

# EL ESTADO DE LA NAVEGACIÓN EN EL MEDITERRÁNEO VISTO POR UN DIPLOMÁTICO ESPAÑOL (1841)

Matilde Morcillo Rosillo

*Universidad de Castilla-La Mancha.*

Después de la firma del Tratado de Adrianópolis de 14 de septiembre de 1829, la liberación de Grecia del yugo otomano era un hecho inevitable que se haría realidad un año más tarde, cuando Francia, Rusia y Gran Bretaña, por el Protocolo de 3 de febrero de 1830, establecían un estado griego independiente. Tras la Convención de Londres de 7 de mayo de 1832, la nación helena obtenía el apoyo de los grandes estados, que por su parte habían impuesto como soberano de la flamante nación al príncipe alemán Otón. España establecía relaciones diplomáticas con Grecia en 1834 y en 1835 era nombrado Mariano Montalvos como Encargado de Negocios de España en Grecia<sup>(1)</sup>.

El segundo Encargado de Negocios español en el país heleno, Juan de la Concha, mientras viajaba hacia su lugar de destino en Atenas para tomar posesión de su cargo en 1841, hacía una reflexión del estado de la navegación en el Mediterráneo, la cual, una vez en Atenas, exponía al gobierno español en correspondencia, llamando la atención de la situación del Mediterráneo.

Debido a la inexistencia de una línea de comunicación directa entre España y Grecia, el diplomático español para trasladarse al puerto del Pireo en Atenas no tuvo más remedio que seguir el rumbo de los vapores que en diferentes direcciones surcaban el Mediterráneo contribuyendo con su acelerada y segura navegación a desarrollar cada día las relaciones mercantiles de los países bañados por el Mediterráneo. España establecía relaciones mercantiles con Grecia en 1838<sup>(2)</sup>.

---

(1) MORCILLO, M.: *Las relaciones diplomáticas y comerciales entre España y Grecia (1833-1913)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 1997. De la misma autora: "Aproximación a las relaciones de España con Grecia (1833-1913)", Coloquio sobre proyección atlántica y proyección mediterránea de la España Contemporánea, Universidad Complutense, Madrid, 1988.

(2) MORCILLO, "Aproximación a las relaciones mercantiles", en *Aproximación a las relaciones de España con Grecia (1833-1913)*, *Erytheia*, n.º. 16, Universidad Complutense, Madrid, 1995, págs. 133-141.

El viaje le había dado la ocasión de hacer escala en numerosos puertos, visitar varias islas y ponerse en contacto con representantes de diferentes naciones, lo que le había permitido adquirir una información de primera mano, que por su importancia no puedo dejar de recoger aquí.

Según el diplomático, la navegación de vapores por el Mediterráneo había adquirido un gran impulso en aquellos momentos. Siete eran los vapores que recorrían las costas orientales. Marsella, Gibraltar y Génova eran los puntos desde donde salían periódicamente y donde terminaban su trayecto, haciendo escala en Barcelona y otros puertos españoles intermedios.

De los siete vapores, cuatro eran franceses, uno sardo y dos españoles. Al parecer, según rumores, se iba a formar una nueva compañía española con el objeto de establecer otros dos barcos que serían construidos en Francia y que, bajo pabellón español, harían el comercio entre los puertos españoles en el Mediterráneo y los de Marsella y Gibraltar.

Al principio, el Encargado de Negocios español pensó que ese movimiento del Mediterráneo era fruto del desarrollo de la agricultura e industria españolas y que había llegado el momento de la regeneración mercantil.

Atrás habían quedado aquellos años en que los inicios de la Revolución industrial fueron truncados por las guerras napoleónicas, la inestabilidad del sistema fernandino y la pérdida del comercio ultramarino. Durante el reinado de Isabel II la industria textil catalana se hallaba plenamente mecanizada; aún así, los productos ingleses invadían los mercados catalanes.

En 1833 España importaba manufacturas y exportaba minerales, corcho, pieles y coloniales. En cuanto a las ventas, los vinos y afines —pasas y aguardiente— ocupaban el primer lugar, seguidos por el plomo, plata, lana, aceite, corcho y artículos coloniales. En el capítulo de las importaciones figuraban en cabeza el algodón, productos siderúrgicos, tejidos de lana y seda, carbón, maquinaria, etc.

El comercio se hacía en sus 3/4 partes con Europa. El resto, con América. El tráfico con los demás continentes era escaso, excepto el realizado con Filipinas y Argel<sup>(3)</sup>.

Desgraciadamente, pronto pudo comprobar el diplomático que aquel movimiento no era fruto del desarrollo, atreviéndose a asegurar que el contrabando era el origen del establecimiento de los vapores peninsulares, a través del cual se hacía el tráfico ilícito con una gran regularidad, orden y exactitud<sup>(4)</sup>.

---

(3) VILAR, J.Bta. y M.J. VILAR.: *La primera revolución industrial española*, Ariel, Barcelona, 1998, 155 págs.

(4) A.M.A.E.: Correspondencia (Grecia), leg. 1601: Despacho dirigido por el encargado de negocios de España en Grecia, Mariano Montalvos, al ministro de Estado, Atenas, 10 de septiembre de 1841.

En efecto, junto al comercio legal coexistía otro clandestino que durante las guerras carlistas llegó a sobrepasar a aquél. Los artículos preferidos por los contrabandistas eran los textiles británicos, de mejor calidad y menor precio que los catalanes, diferentes mercancías francesas y el tabaco norteamericano.

En tanto los primeros herían la industria catalana, el último reducía de forma drástica los ingresos del Estado. A su vez eran exportados vinos y plomo<sup>(5)</sup>.

En ninguna parte de España como en el Principado de Cataluña se sentían las fatales consecuencias del contrabando, habida cuenta que sus industriales cuando esperaban que, tras el restablecimiento de la paz al final de las guerras carlistas, renacerían de nuevo sus industrias y se levantaría el estado de postración en que los había dejado la larga y sangrienta lucha, veían, por el contrario, que con el contrabando, sus intereses sufrirían graves daños, por la ruina que los amenazaba.

En Barcelona, decía el representante español, el clamor contra el general Espartero, al que tachaban de tibio defensor de la nación, era muy grande. De ello había sido testigo el propio diplomático cuando tuvo que permanecer durante 15 días en el Principado, mientras esperaba su habilitación para seguir su viaje, dedicándose entre tanto a visitar las fábricas y a examinar el estado de la industria catalana.

Por ello, se apresuraba a poner los hechos en conocimiento del gobierno español, para que éste reaccionara, ya que como ocurría en otros tiempos, los industriales achacaban a sus gobiernos todos los males que las propias ciudades les acarreaban, y si tenemos en cuenta el malestar y descontento de Cataluña, contigua a Francia, agitada por pasiones rencorosas y políticas, el ejecutivo debía tomar en serio esta advertencia<sup>(6)</sup>.

Como se sabe, poco después, Cataluña provocaba la caída del general Espartero, que tres años antes lo había colocado en el poder, ya que sus medidas librecambistas perjudicaban a los comerciantes e industriales catalanes, que no podían hacer la competencia a los productos textiles ingleses<sup>(7)</sup>.

Después, el Encargado de Negocios describía con todo lujo de detalles cómo se hacía el contrabando, que a decir verdad era de un modo muy sencillo:

Los cuatro barcos franceses y el sardo, ya mencionados, tomaban en Marsella y Génova su cargamento con destino a Gibraltar. Aunque existían otros puertos como Bayona, Tánger, Malta, Orán, etc. que

- 
- (5) VILAR, J.Bta.: "El esfuerzo industrializador", en *La España liberal y romántica (1833-1868)*, vol. XIV de Historia General de España y América, Rialp, Madrid, 1983, pág. 155.
  - (6) A.M.A.E.: Correspondencia (Grecia), leg. 1601: Despacho dirigido por el encargado de negocios de España en Grecia al ministro de Estado, Atenas, 10 de septiembre de 1841.
  - (7) SECO, C.: *Introducción a la Historia de España. Edad Contemporánea*, Teide, Barcelona, 1982, págs. 558-559.

ofrecían bases seguras para tan lucrativo tráfico, el contrabando se hacía entre Marsella, Génova y, sobre todo, Gibraltar, que, según J.Bta. Vilar, sería descrita por un viajero francés de la época como “parque de artillería” y “hogar del contrabando”<sup>(8)</sup>.

En Gibraltar recogían su cargamento y regresaban de nuevo a Marsella y Génova, eludiendo así la intervención de los cónsules. Estos barcos solían llevar algún cargamento para los puertos españoles, pero de escaso valor.

Desde Marsella, Génova o Gibraltar, avisaban los cargadores a sus corresponsales en España el día de la salida de los vapores y si se tiene en cuenta la seguridad que ofrecía la navegación por aquella época, les resultaba fácil anunciar con anticipación y puntualidad el día e incluso la hora en que deberían hallarse en tal punto.

Una vez recibido el aviso, los barcos, por lo regular de pescadores, salían de los pequeños puertos la mayor parte de las veces y en algunas ocasiones de los principales, hacia las dos de la madrugada, cuando el cansancio y el mareo obligan a los pasajeros a meterse en sus camarotes, se aproximaban al vapor y a poca distancia de las costas, pero fuera generalmente de las aguas de España, y se hacía el traslado de los géneros de ilícito comercio.

Atracaban los barcos pescadores en algún paraje de las costas de los contrabandistas, sólo conocido y frecuentado por ellos. Allí, bien entregaban los cargamentos en mano a los socios y partícipes del tráfico, bien los ocultaban entre piedras y en los campos. Los repartían por toda la provincia, cosa que resultaba muy fácil por estar la mercancía prohibida distribuida en pequeños paquetes, ya preparados de antemano con todo cuidado y esmero para eludir la vigilancia de los agentes.

Realizado el traslado, continuaban los vapores su navegación, repitiéndose la misma operación siempre que lo requirieron sus intereses, burlando toda vigilancia y perjudicando la economía española.

A los mismos capitanes de los vapores se les oía decir, según el Encargado de Negocios, que para sus trabajos les era más conveniente no tocar en ninguno de los puertos principales de la península como Barcelona, Tarragona, Valencia y Cartagena.

De la misma manera opinaba el representante español. Pues en medio del dolor que causaba ver cómo poblaciones enteras abandonaban la riqueza que les ofrecía el mar con su abundancia de pescado y sacrificar el comercio de cabotaje y el extranjero al lucro del tráfico ilícito, también tenía la satisfacción de hacer la debida justicia y poner de manifiesto el celo de las autoridades de Hacienda en los puertos de Barcelona y Tarragona, donde según había visto el propio diplomático

---

(8) VILAR, J.Bta.: “El esfuerzo industrializador”..., pág. 155.

se cumplían rigurosamente las órdenes del gobierno español, sin olvidar las medidas adoptadas por el cónsul de España en Marsella con el celo y delicadeza que le distinguían y que tan buenos resultados estaban dando respecto de los vapores españoles, aunque no podía dejar de señalar, según se comentaba, que tanto en Marsella como en otros puertos de España, los vapores extranjeros y especialmente el llamado Iberia, seguían haciendo el contrabando con el mayor descaro posible<sup>(9)</sup>.

En efecto, el contrabando nunca pudo ser erradicado. Bravo Murillo, durante su gobierno (1851-1854), logró, al menos, hacer que disminuyera con una serie de medidas: reforma arancelaria, intensificación de la vigilancia y depuración del cuerpo de carabineros. Se sabe que el contrabando se realizaba por la corrupción de los propios funcionarios encargados de vigilarlo y los productos textiles extranjeros se descargaban en las mismas costas barcelonesas con toda impunidad.

Así se eludían visados y controles. Se llegó al extremo de que buques despachados desde la península en lastre, a su regreso, declaraban retornar en lastre.

En 1864 todavía existía el contrabando. Así lo recoge un informe consular a petición del Ministerio de Hacienda y aunque no se ejercía con la misma intensidad que durante las guerras carlistas, sí se mantuvo muy activo en Orán, en comunicación con Gibraltar y la península<sup>(10)</sup>.

Entre tanto, el gobierno francés se disponía a tomar medidas que pudieran ser de suma importancia para su comercio y de graves consecuencias para Gibraltar.

Antes de las guerras carlistas, Francia introducía sus géneros prohibidos por las provincias vascongadas, por los Pirineos occidentales y por Marsella y Cette, albergue de barcos contrabandistas, al paso que Gibraltar se reservaba para sí como mercado exclusivo las provincias de Andalucía y Murcia.

Más tarde, el establecimiento de vapores extranjeros con destino a las costas orientales de España, abrió al comercio francés un medio de presentarse con sus productos en las provincias, abastecidas antes por el comercio de Gibraltar, y de entrar allí en competencia con sus eternos e implacables rivales.

Las exorbitantes ganancias que había tenido en los últimos años el comercio de Marsella despertó la atención del gobierno francés, a cuya sagacidad no se podrían ocultar las ventajas que reportarían los departamentos del mediodía de Francia, si los vapores peninsulares, en vez de llevar sus cargamentos a Gibraltar, fuesen directamente a un puerto

---

(9) A.M.A.E.: Correspondencia (Grecia), leg. 1601: Despacho dirigido por el encargado de negocios de España en Grecia al ministro de Estado, Atenas, 10 de septiembre de 1841.

(10) VILAR, J.Bta.: "El esfuerzo industrializador"..., pág. 156.

suyo, situado directamente cerca de las costas de España, y que sirviese de depósito a su géneros, a los de Suiza, tan avanzada en su industria, y a las producciones de otros países, que en aquel momento enviaban al puerto franco de Génova los efectos destinados a la península Ibérica y a África. Orán era el puerto que para tal objeto reunía las circunstancias favorables para poder rivalizar con Gibraltar.

Las leyes que regían allí encarecían los géneros, recargados con derechos de importación, y ello suponía un obstáculo para el desarrollo económico de su comercio con el interior de África y el Imperio de Marruecos, donde se podían encontrar más baratos los géneros exportados del puerto libre de Gibraltar.

La posición geográfica de Orán, situado frente a las costas meridionales de España, contiguo a Argel y cerca de Marruecos, debía hacerle daño al comercio de Gibraltar, cuyos comerciantes estaban alarmados, según se rumoreaba en Malta, por varios ingleses de afamada reputación, que tanto en esta medida como en toda la línea de contienda política seguida en el Mediterráneo por el gobierno francés veían con sobrada razón la actividad, la constancia y decisión con que procuraba fomentar su comercio y socavar la preponderancia mercantil de Gran Bretaña.

Quizás el gobierno francés debió tener presente esto, cuando en 1832 solicitó y consiguió de las Cámaras la suma de 40.000.000 de reales para construir 10 vapores que debían mantener las comunicaciones entre Francia y los demás dominios del sultán, Egipto y Grecia.

Así pues, desde 1837, 10 vapores de 160 caballos cada uno, mandados por oficiales de la Marina Real y armados en guerra, salían regularmente de Marsella para Malta, Alejandría, Beirut, Esmirna, Constantinopla y Atenas, haciendo escala en varios puertos de las costas de Italia, llevando a bordo pasajeros y la correspondencia pública.

Además de estos vapores, el gobierno francés había construido otros 10 que mantenían las comunicaciones entre Francia y Argel.

El comercio de Marsella tenía 5 barcos que hacían la navegación entre el puerto francés y los puertos de Italia, aunque el trayecto lo realizaban también 4 vapores napolitanos, 5 toscanos y 4 sardos.

Según todos estos datos, el diplomático español aseguraba que en 1839 llegaron al puerto de Marsella 144 vapores y en el mismo año entraron en todos los puertos franceses del Mediterráneo 222 vapores y salieron 179, lo cual puede dar una idea del movimiento de la navegación en el Mediterráneo.

El comercio austríaco contaba con 6 vapores, los cuales salían de Trieste tres veces al mes, llevando a bordo pasajeros y la correspondencia pública para Aucona, Corfú, Patrás, Atenas y Syra. En este último puerto se encontraban otros vapores combinados con los otros y el mismo día de la llegada de los austríacos, salían para Constantinopla, Esmirna y Alejandría.



Los ingleses, por su lado, habían hecho de Malta el centro de sus comunicaciones. Dos veces al mes salía de Falmouth un vapor para Malta, y a las 24 horas de su llegada, salía otro con la correspondencia pública y pasajeros hacia Corfú.

Por otro lado, un vapor de guerra inglés partía una vez al mes de Malta para Marsella y llevaba generalmente la correspondencia de la India. Por último, entre Malta por una parte y Gibraltar, Egipto, Corfú y Grecia por otra había dos vapores mensuales<sup>(11)</sup>.

En definitiva, éste era, a grandes rasgos, el estado de la navegación en el Mediterráneo, visto por el diplomático español.

Cuestión aparte merece señalar los intentos del señor Andersen, socio del señor Wilcox. Ambos habían prestado muy buenos servicios a la causa de la Corona española en otro tiempo. Los dos venían de regreso de Constantinopla, a donde habían ido para concertar los medios de establecer en todo el Mediterráneo una vasta línea de vapores ingleses con varias ramificaciones.

Al parecer, el viaje no había dado todos los frutos esperados, debido a los obstáculos de los agentes francés y ruso en Constantinopla a la realización de dicho plan, que por otro lado no era de extrañar la postura de dichos agentes, habida cuenta que ni Francia ni Rusia ni ninguna potencia marítima podían consentir un proyecto que, bajo el pretexto de facilitar las comunicaciones entre los estados situados sobre el Mediterráneo, encubriesen el dominio y la preponderancia de Inglaterra, pues no se pasaría mucho tiempo antes de que sus vapores mercantes cubriesen aquel mar y diesen al traste con los demás estados, incapaces de sostener la competencia inglesa, por la superioridad de éstos en maquinaria, carbón y capitales.

A pesar de todo, los señores Anderson y Wilcox, agentes de la compañía de vapores peninsulares no desistían de su empresa y esperaban llevarla a cabo, para lo que contarían con la colaboración del gobierno inglés, y se esperaba que éste adoptase para el Mediterráneo, el plan que seguía en el Atlántico y en las Antillas.

Se sabía que el gobierno británico concedería a la compañía peninsular 50.000 libras por vía de indemnizaciones y 150.000 a la nueva compañía de vapores para las Antillas, con la condición de que aquélla tuviese 8 vapores y ésta 14 vapores y que todos debían de ser construidos con las dimensiones y fuerzas que se estipulasen de antemano y de modo que pudieran ser armados en guerra, y en caso de que estallase la contienda, dichos vapores deberían ser cedidos al gobierno británico por un precio convenido.

De ese modo, pensaba el diplomático español, Inglaterra conseguía adormecer a sus enemigos, ocultar sus recelos y preparativos, mante-

---

(11) A.M.A.E.: Correspondencia (Grecia), leg. 1601: Despacho dirigido por el encargado de negocios de España en Grecia al ministro de Estado, Atenas, 10 de septiembre de 1841.

ner sin gran dispendio la paz armada y si llegase el caso de romperse las hostilidades, podría inundar el Mediterráneo de sus vapores, presentando a la vez e inopinadamente una fuerza que causaría asombro al mundo entero, y llevaría a todas partes y en los primeros momentos de la guerra el espanto y la destrucción.

En todo esto se basaba el diplomático español para asegurar al gobierno de España que no sería de extrañar que el ejecutivo inglés apoyara los planes de Anderson y compañía, concebidos sin duda alguna con un objeto puramente comercial, pero que favorecía eficazmente las miras del gabinete británico y robustecería su poder en un mar, que tarde o temprano, habría de ser teatro de sangrientas luchas.

No se equivocaba el representante español, pues como se sabe, la rivalidad de intereses en el Mediterráneo desembocaría a principios del siglo XX en la Primera Guerra Mundial<sup>(12)</sup>. Pero ya en la segunda mitad del siglo XIX, por hacerse con el dominio en el Mediterráneo, Inglaterra y Francia (aliadas de España) se hacían secreta y mudamente la guerra en Egipto, Berbería, Syra y Constantinopla, y en definitiva, en todas las partes del mundo<sup>(13)</sup>.

Por todo ello, el representante español exponía al gobierno de Madrid la situación de la navegación en el Mediterráneo, llamando la atención de las intenciones de Inglaterra para proteger sus intereses en el Mediterráneo, amenazados por Francia. No en vano era la garante del mantenimiento del equilibrio europeo, mientras España permanecía distraída por las luchas partidistas entre progresistas y moderados que ya estaban preparando el advenimiento al trono español de la princesa Isabel.

---

(12) RENOUVIN, P.: *La Primera Guerra Mundial*, Orbis, S.A. Barcelona, 1987, 124 pág.

(13) A.M.A.E. Correspondencia (Grecia), leg. 1601: Despacho dirigido por el encargado de negocios de España en Grecia al ministro de Estado, Atenas, 10 de septiembre de 1841.