

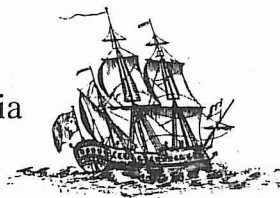
LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE TÁNGER Y TARIFA EN EL PERÍODO 1766-1768.

Carlos Posac Mon

Las relaciones hispano-marroquíes experimentaron diversas alternativas a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII pasando -a veces de manera brusca e imprevista- de situaciones amistosas a otras de extrema tirantez o, incluso, de guerra abierta. El estudio de estas relaciones ha dado origen a una bibliografía bastante amplia, en la que sobresalen por su número los trabajos dedicados a la etapa que cubren los reinados, casi simultáneos, de Carlos III (1759-1788) y de Sidi Muhammad b. Abd Allah (1757-1790). La mayoría de estos trabajos concentran su atención en los aspectos históricos que, utilizando un barbarismo bastante extendido, se califican de «evenemenciales». Son escasos, en cambio, los que se ocupan de analizar las repercusiones que los sucesivos acontecimientos tuvieron en el campo de la Economía, principalmente en la parcela correspondiente a los inter-

cambios comerciales habidos entre España y Marruecos ¹

Estos intercambios alcanzaron cotas relativamente altas en los tiempos presididos por el signo de la cordialidad y, por el contrario, menguaron o quedaron totalmente paralizados durante los conflictivos. Uno de los períodos más fructíferos para los intereses económicos de ambos países se inició en el año 1765, al manifestar Sidi Muhammad b. Abd Allah, con toda claridad, sus deseos de establecer relaciones amistosas con España, dando al olvido viejas querellas. Esta postura conciliatoria encontró eco favorable en la Corte de Madrid, convencida, también, de que había llegado la hora de rectificar la tradicional política hostil hacia los vecinos del Sur, por otra más en consonancia con los principios altruístas de la ilustración, cuyo ideario servía de pauta a la actuación de casi todos los ministros de Carlos III ².



En una atmósfera de creciente distensión, emisarios y embajadores, de una y de otra nacionalidad, llevaron a cabo una serie de negociaciones encaminadas a conseguir un acuerdo, cuyas cláusulas sirvieran de base al establecimiento de buenas relaciones entre españoles y marroquíes y que contribuyera a disipar los mutuos recelos, promovidos por rencores ancestrales. La historia de estas negociaciones es sobradamente conocida por la mayoría de mis lectores; lo que me disculpa de dar cuenta detallada de las mismas. Me limitaré a consignar que cristalizaron felizmente en el Tratado de paz y de comercio firmado el 28 de Mayo de 1767³.

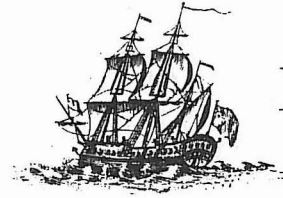
Durante los meses transcurridos desde que se tuvieron las primeras muestras evidentes de la voluntad conciliadora del Sultán, hasta que se concluyó el Tratado, las aguas del Estrecho de Gibraltar y las contiguas a él, sirvieron de camino a buen número de embarcaciones españolas, que acudían a los puertos septentrionales de Marruecos con el propósito de comerciar en ellos, aprovechando la política de apaciguamiento que practicaban los poderes públicos de los dos países. Como dice el P. Lourido, este tráfico corría a cargo de pequeños comerciantes ribereños, quienes con la colaboración de marinos y pescadores de las costas vecinas, cruzaban el mar en viajes esporádicos y daban origen a un menudo y azaroso intercambio de productos alimenticios⁴. Impulsaba a estos modestos traficantes el señuelo de los beneficios que podrían obtener importando a España volatería, cabezas de ganado y diversos productos agrícolas, puesto que el nivel de precios de los mercados marroquíes era sensiblemente inferior al de los españoles y esta diferencia hacía posible la obtención de ganancias considerables, a pesar de que los costos iniciales se incrementaban con los gastos de flete y con el pago de algunas tasas fiscales. Las modestas operaciones comerciales que se efectuaban, contaban con la aquiescencia expresa y tácita de autoridades locales, que podían interferirlas o suspenderlas, según el dictado de su capricho. Quienes se aventuraban a traficar en los puertos africanos sabían perfectamente que no podían contar con ningún respaldo legal que protegiera sus intereses.

Esta indefensión jurídica terminó al entrar en vigor el Tratado de 1767, cuyos capítulos quinto, sexto y séptimo contenían las condiciones y normas que debían servir de pauta a las futuras relaciones mercantiles. En el primero de ellos se garantizaba la absoluta libertad de comercio y de navegación a los súbditos de las dos naciones signatarias, especificando que podrían comprar y vender, sin temor a intromisión alguna, toda clase de géneros y en cualquier lugar que consideraran conveniente para sus intereses. No se pondrían trabas, ni limitaciones de tiempo, a las embarcaciones que hicieran escala en los puertos de las costas respectivas. El artículo sexto se ocupaba de los gravámenes que se impondrían a las transacciones mercantiles y el séptimo autorizaba la apertura de agencias consulares en aquellos puertos que registraran mayor volumen de intercambios comerciales.

Los contactos comerciales que se habían iniciado de manera intermitente y semiclandestina varios meses antes de la conclusión del Tratado, se incrementaron considerablemente en los tiempos que siguieron a su firma, dando origen a un intenso tráfico que enlazaba a diversos puertos del litoral español, principalmente a los situados en el sector que hoy comprende la provincia de Cádiz, con los de Larache, Tánger y Tetuán. El de esta última ciudad, que estaba situado en la desembocadura del río Martín, mantenía también relaciones continuas con la cercana plaza de Ceuta.

En el período que va de 1767 a 1774 los tres puertos marroquíes precitados monopolizaron prácticamente el comercio con España. Por esta razón, y acogiéndose a lo estipulado en el artículo séptimo del Tratado, el Gobierno de Madrid abrió una oficina diplomática en cada uno de ellos, concediendo a la de Larache, que tendría la categoría de consulado, autoridad sobre las otras dos, calificadas como viceconsulados. Para la dirección de esas tres oficinas fueron nombrados Tomás Bremond (Larache), Francisco Pacheco (Tánger) y Jorge Patissiat (Tetuán).

Estos tres agentes consulares remitieron a Madrid una serie de estadillos (el de Larache a partir de Septiembre de 1767 y los otros dos desde el mes siguiente)



con la relación de los mercantes españoles que habían hecho escala en los puertos de sus respectivas jurisdicciones, consignando en cada caso el tipo de embarcación, su capacidad, expresada en quintales, y el nombre del patrón que la mandaba. La mayor parte de las veces se indicaba la clase de carga que tomaba a bordo, el número de tripulantes y su punto de destino.

En las páginas que siguen utilizo repetidamente los datos facilitados por los estadillos que corresponden a los meses finales de 1767 y a todo el año 1768, los cuales se guardan en un legajo del Archivo Histórico Nacional de Madrid, junto con otros documentos contemporáneos de gran interés histórico, de los que también recojo algunas noticias inéditas ⁵. Este legajo constituye, por tanto, mi fuente informativa fundamental y debería citarlo numerosas veces, en notas a pie de página, pero creo más oportuno suprimir éstas, advirtiendo al lector que cuantos datos concretos le presento, sin dar cuenta de su origen, proceden de su consulta.

Recopilando las cifras incluidas en los estadillos, Rodríguez Casadó ha obtenido estimaciones globales que ponen de manifiesto el gran volumen que alcanzaron las importaciones marroquíes en los meses que siguieron al Tratado ⁶. Estoy de acuerdo con él en lo que respecta a la importancia de éstas, pero creo que sus cálculos numéricos las supervaloran, pues se basan en la hipótesis de que las naves encargadas del transporte de mercancías navegaban cargadas a tope.

Las listas redactadas por los agentes diplomáticos permiten comprobar que el puerto de Larache mantenía enlaces principales con el de Cádiz, en tanto que el de Tetuán se relacionaba principalmente con el de Ceuta y el de Tánger con Tarifa. Los contactos entre estos dos últimos lugares son el tema principal que voy a tratar en este trabajo. Aparte de los datos que he recogido en el legajo antes citado, incorporo los que he espigado en los archivos de la ciudad de Tarifa ⁷.

LOS PRIMEROS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE TÁNGER Y TARIFA.

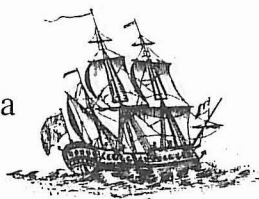
Tarifa, debido a su proximidad a las costas africanas,



Barcos españoles de mediados del S. XVIII.

ha seguido con mucha atención a lo largo de los siglos los avatares que han marcado la historia de Marruecos. Por ésto puedo afirmar, aunque carezca de base documental en que apoyarme, que sus moradores acogieron con alivio y satisfacción las noticias que daban cuenta de los deseos de Sidi Muhammad b. Ábd Allah de pactar con Carlos III. También parece indudable que marinos y comerciantes tarifeños formarían en la vanguardia de quienes, alentados por el buen camino que llevaban las relaciones entre una y otra monarquía, cruzaron el mar para ponerse en contacto con los vecinos del otro lado del Estrecho.

Mis búsquedas en los archivos de Tarifa no me han permitido fijar con exactitud cuando comenzaron esos contactos, pero he podido comprobar que a mediados



Carlos III y Ahmad al-Gazzal discuten los términos del Tratado comercial entre España y Marruecos.

del año 1766 eran ya de tal consideración que permitían a las autoridades locales hacer cálculos optimistas respecto al abastecimiento de pan en los meses venideros, gracias a las remesas de harina que venían de Berbería (que era el nombre con que generalmente se designaba a Marruecos). Así lo hacían saber los caballeros claveros encargados del Pósito a los regidores reunidos en Cabildo el 9 de Junio del mencionado año ⁸.

Pocos días antes de celebrarse esta reunión, había cruzado el término de Tarifa una vistosa comitiva, que acompañaba en su viaje a Madrid al embajador que el Sultán enviaba a la Corte para que se entrevistara con Carlos III. Ahmad al-Gazzal había desembarcado en Algeciras el 29 de Mayo y partió de esta ciudad el 3 de Junio con su séquito y una lucida escolta, tomando el camino de Tarifa, para seguir desde allí viaje hacia Medina

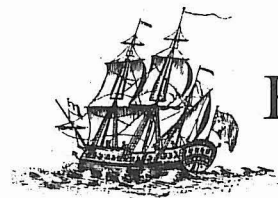
Sidonia, a donde llegaría el 6 del mismo mes, rodeado por la admiración de las gentes que encontraba en su trayecto ⁹.

Bien entrado ya el verano de 1766, el día 18 de Agosto en una sesión del Cabildo se dió cuenta de la gran cantidad de ganado africano que se desembarcaba en las playas tarifeñas y que probablemente procedía de Tánger. Este ganado había sido adquirido por comerciantes forasteros, aunque su transporte lo efectuaban casi exclusivamente barqueros de Tarifa. Los munícipes se hacían eco del enojo de sus paisanos contra esos traficantes de quienes se decía que:

«...perjudican al Común deteniéndose a pastar sus hierbas más tiempo del que necesitan para su tránsito e introduciéndose en dehesas concejiles. Que se les requiera que cuando lleguen con sus ganados pasen al sitio de la Costa de Levante que se les señala p.^a su estancia y descanso, que estén tres días y no más y en todo el cuarto han de estar fuera del término...¹⁰».

Pocos días más tarde ocurrió un incidente en el que se vieron implicados el patrón Esteban Cazalla, su hijo Francisco, que a la sazón era un niño de 11 años; Antonio Bonfillo, Juan de Lucena y Sebastián Román. El patrón (cuyo apellido vemos algunas veces escrito Cazallas o Cazalles) y Bonfillo (otras veces nombrado Bonfiglio) había nacido en la rivera italiana. En el legajo que sirve de base a este trabajo se les da Génova como patria chica, pero en nótas escritas en los libros parroquiales de Tarifa se dice que son de Puerto del Vado, en la república de Génova, que corresponde a la población llamada Vado Ligure, situada cerca de la ciudad de Savona ¹¹.

Nuestros cinco personajes se hicieron a la mar el 24 de Agosto y pusieron rumbo a un punto que el documento que utilizo llama Guarrame y sitúa a 12 millas al Este de Tánger y 1 al Oeste de isla Perejil. (Se trata de la desembocadura del Uad er Ramel). Llegados a ese lugar se pusieron a mariscar en unos arrecifes próximos a la playa y mientras estaban dedicados a esta faena fueron sorprendidos por un grupo de marroquíes que los



detuvieron y los llevaron al Serrallo, que era un edificio próximo a Ceuta en el que tenía su Cuartel General el alcaide del campo fronterizo. Aunque no conozco el desenlace de la aventura creo que fue satisfactorio puesto que volveremos a encontrar a Esteban Cazalla en páginas posteriores, tomando parte activa en el tráfico que unía a Tarifa con los puertos norteafricanos ¹².

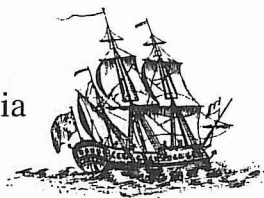
El incidente que acabo de relatar no tuvo repercusiones en los contactos entre las gentes de una y otra riera del Estrecho y así vemos que a primeros de Septiembre seguía llegando a Tarifa ganado marroquí. Algunas reses eran trasladadas posteriormente a Cádiz y a otros puntos, otras se sacrificaban para atender al consumo local, aunque muchos se mostraban reacios a comer sus carnes y, en particular, los enfermos sometidos a dietas en las que entraban caldos, los tomaban con repugnancia si se preparaban con carne de carneros procedentes de allende el Estrecho ¹³.

Uno de los comerciantes más activos de Tarifa y cliente importante del mercado tangerino era Marcos Núñez. Como la provisión de ganado vacuno para cubrir el consumo local tropezaba a veces con dificultades, pese a la riqueza ganadera de la comarca y a la importación masiva de reses africanas, Núñez presentó un memorial al Cabildo, que fue leído públicamente en la sesión del 28 de Septiembre, comprometiéndose a mantener cubierta la demanda de esa clase de carne durante los venideros meses de Octubre y de Noviembre, con la condición de que se le concediera el monopolio de su venta. En el primer mes cobraría la libra a 11 cuartos y en el segundo elevaría el precio en un cuarto más. Su oferta fue rechazada por los regidores tarifeños ¹⁴.

Las actas capitulares de Tarifa no vuelven a hacer mención de los contactos comerciales con Marruecos hasta la primavera del año 1767, cuando Jorge Juan se encontraba ya en este país, dispuesto a entrevistarse con el Sultán para sentar las bases definitivas de un convenio. El 7 de Abril volvía a tocarse en el Cabildo el tema de las reses que se traían de África y entre otras cosas se aludía a las que por llegar en malas condiciones físicas

eran sacrificadas para la venta de sus carnes en tablas altas (es decir, en las carnicerías), acordándose que en adelante se prohibiera esta práctica. En otra reunión, celebrada el 14 de Mayo, se tuvo conocimiento de una reclamación que presentaba Marcos Núñez contra esta prohibición, que consideraba lesiva a sus intereses y además contraria a las normas habituales. En su alegato razonaba que las reses que llegaban a Tarifa perniquebradas o cojas debían su defecto a los golpes que recibían contra los maderos de las naves que las transportaban. Otras, que mostraban desfallecimiento, no estaban enfermas, sino mareadas por los vaivenes del viaje. Como en aquellos momentos Núñez tenía dos reses que habían llegado en malas condiciones físicas, solicitaba autorización para sacrificarlas y vender sus carnes en tabla de carnicería, ofreciendo hacer un descuento de cuatro maravedíes en cada libra. El cabildo se opuso a esta demanda, basándose en la aprensión que los consumidores sentían hacia la carne de esas reses defectuosas ¹⁵.

Días antes de que el Cabildo tratara el problema de las vacas cojas o mareadas, a comienzos de Mayo, un convoy de naves tarifeñas que navegaba rumbo a Tánger tuvo un mal encuentro en el camino. Hacía ya bastante tiempo que los corsarios marroquíes, por orden tajante de Sidi Muhammad b. Abd Allah, habían dejado de hostilizar a los navíos que llevaban pabellón español, pero quedaban otros de diversas nacionalidades, principalmente argelinos, que acechaban constantemente la ruta marítima del Estrecho. Contaba Bernardo Gil, uno de los testigos del suceso, que había salido de Tarifa como patrón de un barco llamado «*María Santísima de la Soledad*», formando parte de un convoy compuesto por ocho unidades. Mientras cruzaba el Estrecho observó en lontananza la silueta de un navío, que se perdió en la niebla. Cerca ya de la rada de Tánger volvió a verlo, navegando como a media legua de la torre de Tafalmenar (actual Punta Malabata, que cierra por Levante la bahía tangerina). El patrón Gil se dió cuenta de que se trataba de un barco corsario que venía dando caza al barco de un compañero suyo, Jácome Gallardo, que navegaba al final del convoy. Al cabo de cierto tiempo el corsario abandonó



la persecución de aquella presa para dirigirse contra otra nave tarifeña llamada «*Amador*», pero debió encontrar dificultades y volvió de nuevo a ir tras la que mandaba Gallardo. Ignoro cuál fue el desenlace de este dramático episodio.

Finalizando aquel mes de Mayo, el día 28, Jorge Juan en nombre de Carlos III firmaba el Tratado de paz y de comercio que contribuiría a reforzar los lazos que unían a los tarifeños con sus vecinos tangerinos y que, en adelante, estarían protegidos por el derecho internacional.

LAS RELACIONES COMERCIALES TRAS LA FIRMA DEL TRATADO DE 1767.

No tengo información acerca de las reacciones que produjo en Tarifa la noticia de la firma del Tratado, ni aparecen en las Actas Capitulares posteriores al 14 de Mayo de 1767 referencias que de manera directa o indirecta den cuenta de los contactos comerciales con las gentes del otro lado del Estrecho hasta bien entrado el año 1768, aunque en una sesión, celebrada el 11 de Febrero de éste, se hace alusión a hechos relacionados con la importación de ganado africano sucedidos en el año precedente. Daba cuenta de ellos Bartolomé Moreno, uno de los regidores de la ciudad, quien reiteraba una denuncia que había presentado anteriormente por abusos cometidos en el año 1767 -sin precisar las fechas- y que perjudicaron los intereses de los labradores tarifeños. Decía esa denuncia que en la dehesa concejil, cuyos pastos debían servir de alimento a los bueyes pertenecientes a los campesinos y ganaderos locales, se habían introducido gran número de reses bovinas, compradas en Marruecos por una viuda llamaba Josefa Irusta. Estos animales intrusos habían hecho gran consumo de hierbas y Moreno solicitaba que se indemnizara a los perjudicados ¹⁶.

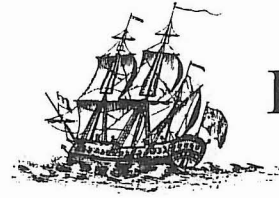
La falta de noticias en los archivos tarifeños se compensa con las que proporcionan los estadillos confeccionados por los agentes de Larache, Tánger y Tetuán. El análisis de los mismos me permite obtener algunas precisiones que amplian y, en algún caso, rectifican las esta-

dísticas que presenta Rodríguez Casado en el libro que ya he mencionado.

En lo que respecta al primero de los lugares precitados, la lista confeccionada por el cónsul Tomás Bremond correspondiente al movimiento de barcos españoles registrado allí en el último cuatrimestre de 1767 da una cifra total de 29 embarcaciones, 25 de las cuales pusieron rumbo a Cádiz, llevando casi todas ellas cargamentos de gallinas. Las otras cuatro tomaron caminos diferentes: Barcelona, Puerto de Santa María, Ceuta y Tarifa. La que tomó esta última ruta era un falucho mandado por el patrón Juan Bautista Latorre. La embarcación zarpó de Larache un día indeterminado del mes de Octubre, llevando a bordo cinco mulos que había comprado un traficante llamado Francisco García. Sorprendida por un violento temporal de viento y de lluvia fue arrastrada hacia la costa y acabó destrozándose contra unas rocas del litoral próximo a la ciudad de Arcila. En el desastre perecieron ahogados el patrón y un marinero, en tanto que García consiguió salvar su vida a nado. Cuatro de los mulos pudieron también alcanzar una playa salvadora.

Los datos relativos al puerto de Tetuán fueron recopilados por el vicecónsul Jorge Patissiat y corresponden al trimestre final de 1767. Dan cuenta de la salida de 47 embarcaciones españolas, de las que 32 se dirigieron a la cercana plaza de Ceuta y las restantes a Estepona (5), Algeciras (4), Tarifa (3), Chiclana (2) y Málaga (1). Ese casi medio centenar de naves cargaron principalmente harina y carneros. Las tres que fueron a Tarifa eran los faluchos de José Romero y de Nicolás Gómez que llevaron sendos cargamentos de harina y el barcolongo del patrón Amato que transportaba análogo producto y, además, alcuzcuz.

El movimiento registrado en el puerto de Tánger durante ese último trimestre de 1767 superó, en número de barcos, a la suma del que tuvieron en ese mismo tiempo los de Larache y Tetuán, alcanzando la cifra de 79, siendo los puntos de destino de éstos los siguientes: Tarifa (61, o sea más de los 2/3 del total), Cádiz (7), Algeciras (4), Puerto de Santa María (3), Sancti Petri (2), Estepona (1), Ceuta (1).



Desglosando estas cifras por meses, vemos que el estadillo de Octubre señalaba la salida de Tánger de veinte embarcaciones, dos de las cuales tomaron el camino de Puerto de Santa María y las dieciocho restantes tuvieron Tarifa como punto de destino y llevaron a ella ganado vacuno, salvo dos pequeños faluchos cuya carga fue de harina. Su escasa capacidad debía impedir a éstos tomar a bordo animales de tamaño grande. Sus respectivos patronos eran Juan Simón y Manuel Barrea (o Burrea). De este último he averiguado que su postrera singladura le llevó hasta el lejano puerto francés de Brest, donde falleció, según consigna una nótula, fechada el 15 de Febrero de 1780, que da cuenta de su óbito y de la función religiosa que le dedicó la Hermandad de Nuestra Señora del Sol a la que solían pertenecer los marinos tarifeños ¹⁷.

Las dieciocho salidas para Tarifa correspondían a siete embarcaciones, algunas de las cuales hicieron varios viajes a lo largo de Octubre, siendo la que mandaba el patrón Juan Guadalupe la que más asiduamente visitó el puerto de Tánger, con cinco escalas. Le seguían, con cuatro, las que mandaba Diego Fuentes y Fernando Arias y con dos, la que patronaba Mateo Salvo. Completaban la lista los dos faluchos cargados de harina antes reseñados y la tartana de Francisco Gómez, que solamente estuvieron una vez en el puerto tangerino. Los barcos de Guadalupe y de Salvo solían hacer también viajes desde su base de Tarifa a Ceuta llevando abastecimientos a esta plaza africana ¹⁸.

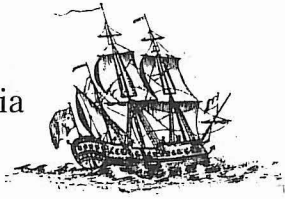
El estadillo de Octubre analizado en párrafos precedentes no fue remitido por el vicecónsul titular, sino por un suplente, Gabriel Gavarró (o Gabarrón), un mallorquín que durante veinte años había permanecido en Marruecos como cautivo y que, al recobrar la libertad, decidió asentarse en el país, consiguiendo empleo en la administración consular española gracias a su conocimiento de la lengua árabe. Sabemos la mala opinión que tenía de él el cónsul de Larache por una carta que éste dirigió a Grimaldi, con fecha de 4 de Febrero de 1768; en ella le contaba que el mallorquín aspiraba al cargo de vicecónsul en Mogador (actual Al-Sawira), confiando en el apo-

yo que le daba uno de los hijos del Sultán. Bremond le decía al ministro que Gavarró no era el hombre apropiado para un puesto de tanta responsabilidad, explicándole que mientras residió en Tánger tuvo una conducta desordenada y derrochaba con tanta prodigalidad, que cuando salió de allí dejó múltiples empeños y deudas.

Los datos correspondientes al movimiento marítimo registrado en Tánger durante Noviembre fueron recogidos por el vicecónsul titular, Francisco Pacheco. Éste había sido cautivado por los marroquíes cuando tenía 14 años y no recuperó la libertad hasta pasados 15. Como Gavarró, aprendió el árabe en el tiempo que estuvo preso ¹⁹: Pacheco era ceutí y pertenecía a una familia que se enorgullecía de su ilustre raigambre lusitana. Era quinto nieto de un Antonio de Lias que en la segunda mitad del siglo XVI salió de Portugal para irse a vivir a Ceuta. Aquí contrajo matrimonio con una distinguida dama, Constanza Pacheco, la cual transmitió el apellido a sus descendientes, debido a la costumbre portuguesa de anteponer el linaje materno. Según contaba en un informe confidencial, remitido el 15 de Julio de 1795 a los directivos de la Hermandad de la Misericordia de Ceuta, en la que Pacheco, ya entrado en años, pretendía ingresar como cofrade; nuestro personaje:

«reúne en sí un cúmulo de circunstancias tan recomendables, que cada una en su especie siria (sic) capaz de elevarlo a merecer el justo aprecio del Rey, si recayese en un espíritu lleno de ambición militar y por otra parte si adobtase el que le ofrecía la carrera diplomática en que no merecen menos los que la siguen...» ²⁰.

Volviendo al estadillo de Noviembre, destacaré que el número de salidas registradas era muy superior al del mes anterior, pasando a un total de 34, de las que 24 eran para Tarifa y las más para Cádiz (3), Algeciras (3), Sancti Petri (2), Puerto de Santa María (1) y Estepona (1). En los 24 viajes que van al puerto tarifeño intervienen 13 embarcaciones, pues como sucedía en Octubre, algunas de ellas acudieron en más de una ocasión a la ciudad africana, correspondiendo el primer puesto de la



lista de asiduidad al falucho de Fernando Arias, de 300 quintales de capacidad de carga, que efectuó seis viajes a lo largo del mes, transportando en todos ellos ganado vacuno. En segundo lugar hay que citar el jabeque de Cristóbal Román con cuatro trayectos, y luego, igualados con dos, las tartanas de Francisco Gómez y de José Toribio y el barco de Sebastián Villalta (que a veces vemos nombrado Villalba). Debo aclarar que la palabra «barco» servía para designar un tipo especial de embarcación y no tenía el sentido general que se le da actualmente. Casi todas las naves llevaron a Tarifa ganado vacuno, excepto tres que cargaron harina.

En Diciembre el número de barcos que visitaron Tánger experimentó un pequeño descenso con respecto al mes anterior debido, posiblemente, a que no era época propicia para la navegación. En total fueron 25 y una vez más fue Tarifa el punto de destino preferido, siendo 19 los que pusieron proa a su costa. Los otros 6 se distribuyeron entre Cádiz (5) y Ceuta (1). Sebastián Villalba fue quien hizo más veces el viaje que separa las dos ciudades del Estrecho y en cuatro ocasiones salió de la africana llevando ganado vacuno a bordo de su embarcación, que ahora se clasifica como «barquilla». Como en el caso anterior este nombre designa una clase especial de nave y no debe tomarse como un diminutivo, sobre todo teniendo en cuenta que admitía 300 quintales de carga. Realizaron dos viajes el modesto falucho de Esteban Bahía (o Badía) y la barquilla de Ventura Román. Otras once embarcaciones hicieron solamente uno. Entre los patrones que las mandaban citaré a los ya conocidos José Toribio y Fernando Arias. En lo que concierne a la carga que salió para Tarifa, informa el estadillo del último mes del año 1767 que doce naves cargaron ganado vacuno, seis harina y una ganado mular.

EL TRÁFICO MARÍTIMO DURANTE EL AÑO 1768

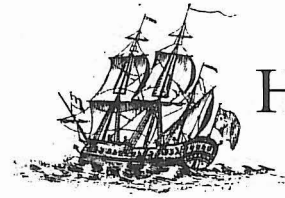
A poco de comenzar el año 1768 se produjo un incidente desagradable. El día 17 de Enero había zarpado del puerto de Tánger una embarcación que patroneaba Agustín Langarica, quien en el estadillo de Diciembre del año anterior figuraba como portador de harina a

Tarifa. En aquella ocasión transportaba un modesto cargamento, consistente en dos quintales de harina y tres docenas de gallinas. Cuando llegó la noche, Langarica fondeó su nave cerca de la costa y saltó a tierra acompañado por un miembro de su tripulación. Parece ser que se había puesto de acuerdo con varios marroquíes y con un judío, que le proporcionarían otras mercancías, eludiendo el control de las autoridades portuarias y el consiguiente pago de impuestos. Pero las cosas no salieron bien y todos los implicados en el asunto fueron detenidos. Los naturales del país recibieron un castigo crudelísimo y los dos españoles, de acuerdo con las previsiones del Tratado firmado el año anterior, fueron entregados al Gobernador de Ceuta, para que tomara contra ellos las providencias que creyera oportunas.

Este «*affaire*» provocó cierto revuelo y salieron a relucir diversas acusaciones contra los traficantes y hombres de mar tarifeños, de quienes se decía que practicaban el contrabando con frecuencia, no solamente en suelo africano, sino también en el hispano. Se aseguraba que aprovechaban sus eventuales viajes a Gibraltar para adquirir tabaco, que luego vendían en la propia Tarifa o en otros puntos del litoral, como Estepona y Algeciras. Las autoridades marroquíes se quejaban también de que los pescadores tarifeños llevaban a cabo sus actividades en algunos lugares prohibidos.

Debió ser también a comienzos del año 1768 cuando hizo una breve estancia en Tarifa un personaje marroquí, cuyo nombre figura en un acta capitular como Sidi Mahamet Monsor, de quien se decía que era almirante y comandante de una fragata de guerra del Emperador de Marruecos. Llegó a la ciudad por vía terrestre y le daban escolta un cabo y dos soldados de los batallones de Marina. Por cierto que no era el respeto a un huésped ilustre lo que movía a los regidores tarifeños a ocuparse de la visita del almirante, sino el regateo de las dietas que debían abonarse a los tres marinos que le habían acompañado durante el viaje ²¹.

No he conseguido identificar a Sidi Mahamet Monsor, comparando este nombre con los que figuran en una



lista de arraeces de tiempos de Sidi Muhammad b. Abd Allah, contenida en un cuaderno marítimo (Kunnas al-bahri) que se conserva en el Archivo de Rabat, encuentro un ligero parecido con el de un capitán corsario llamado Muhammad Al-Munyi ²².

Volviendo al tema del tráfico marítimo que enlazaba las ciudades de Tarifa y Tánger, voy a presentar los datos correspondientes al año 1768 que aparecen en dos estadillos semestrales remitidos a Madrid por Francisco Pacheco. Aunque ofrecen algunas lagunas, permiten conocer que los contactos comerciales continuaron con características semejantes a las que presentaban durante el último trimestre del año anterior. Sabemos, por otro conducto, que este tráfico se vió seriamente perturbado en las primeras semanas de 1768 debido a los continuados temporales. Los vientos y las lluvias habían impedido la llegada de harina al Pósito de Tarifa y como parte del trigo que se guardaba en él se había estropeado, escaseaba el pan. Si, como hemos visto en páginas anteriores, los tarifeños se mostraban remisos a la hora de consumir carne de reses africanas, procuraban, en cambio, adquirir preferentemente harina procedente de Marruecos, sobre todo por su baratura ²³.

Durante el primer semestre de 1768 salieron de Tánger 109 embarcaciones, muchas de las cuales tomaron el rumbo de Tarifa, aunque en menor proporción que en los meses precedentes. En cambio, el de Cádiz experimentó un notable aumento, según refleja el cuadro que va a continuación:

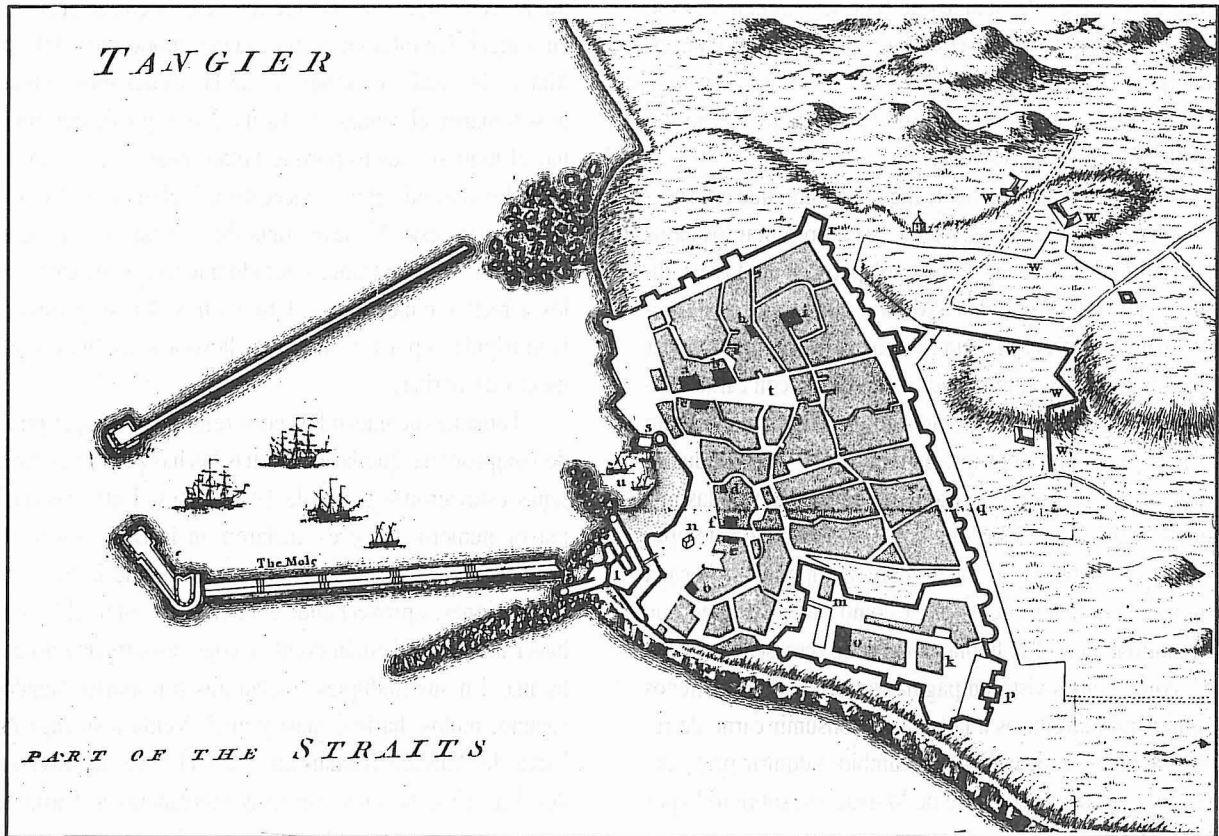
- Tarifa (65, o sea el 59%)
- Cádiz (27)
- Puerto de Santa María (3)
- Barbate (2)
- Isla de León (2)
- Chiclana (2)
- Ceuta (2)
- Huelva (2)
- Conil (2)
- Sancti Petri (2)

Durante ese primer semestre de 1768 el movimiento de barcos españoles en el puerto de Tetuán superó

numéricamente, con bastante margen, al que se registró en Tánger. En total salieron de la desembocadura del río Martín 143 embarcaciones, 17 de las cuales -por lo menos- tomaron el camino de Tarifa. No se puede determinar el número exacto porque faltan algunos datos en el estadillo remitido por el vicecónsul Patissiati. Entre los patrones de esas 17 naves figuraba Esteban Cazalles, a quien vimos en un trance apurado mientras mariscaba en los arrecifes inmediatos a Punta Cires. En su pequeño laúd tripulado por tres hombres, llevó a Tarifa un cargamento de harina.

Tomando de nuevo los datos referidos a Tánger puede comprobarse que las 65 escalas hechas por naves tarifeñas estuvieron a cargo de 19 patrones. Entre las que mayor número de veces anclaron en la rada tangerina destacaba el falucho de Fernando Arias que lo hizo en 15 ocasiones, aprovechando, además, un intervalo para hacer un viaje a Tetuán donde recogió un cargamento de harina. En sus múltiples singladuras transportó ganado vacuno, mulos, harina, maíz y miel. Venía a su zaga la barca de Antonio Román que hizo 11 veces la travesía del Estrecho, llevando diversas mercancías a Tarifa y otra más con destino a Cádiz. El falucho (que a veces se califica de barco) de Diego Fuentes hizo 8 viajes, cargando ganado en todos ellos. Otros patrones que tocaron en Tánger en más de una ocasión fueron: José Ruiz (5), Esteban Badía (4), Gabriel Villalba (3), Fernando Huerta (3), Francisco Fuente (2), Diego Ventura (2) y Sebastián Villalba (2).

A parte de los datos estadísticos reseñados en los párrafos precedentes, tenemos algunas noticias sueltas relacionadas con los traficantes y marinos tarifeños que visitaron Tánger durante el primer semestre de 1768. Una de ellas nos la transmite Francisco Pacheco y hace referencia al derecho de anclaje que debían abonar las naves extranjeras que tocaban en puertos marroquíes. Cuenta el vicecónsul que en la mañana del 1 de Mayo bajó con varios adules a la playa de Tánger, donde se encontraban los patrones Domingo de Mendoza, Manuel Borrajo y José Pelayo, atendiendo al embarque de ganado vacuno de su propiedad en tres naves surtas en la rada

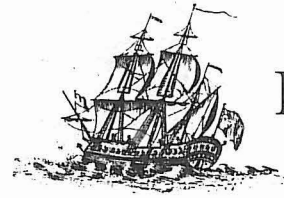


Grabado inglés de 1771, que recoge el Puerto y la ciudad de Tánger de aquellos años.

Reunidos todos ellos, junto con un judío apellidado Pinto, discutieron amistosamente acerca de la cantidad que debían satisfacer esas embarcaciones en concepto de derecho de anclaje, y llegaron a un acuerdo que los tres traficantes españoles consideraron muy favorable para sus intereses. El barco más grande pagaría seis pesos fuertes, el intermedio (que era un falucho) cinco y el más pequeño (una tartana) solamente cinco.

Los nombres de esos tres patrones no figuran en los estadios correspondientes. Las naves que cargaron el ganado que habían adquirido en Tánger podían ser suyas o alquiladas, pero es casi seguro que no eran ellos quienes las gobernaban, sino pilotos cuyos nombres eran los que se consignaban en las listas recogidas en esos estadios. No he podido identificar a Domingo de Mendoza. Los otros dos eran tarifeños y tenían bastante relieve social en su ciudad natal. Manuel Borrajo y Montañana era

abogado de los Reales Consejos y uno de los comerciantes más destacados de Tarifa. Fue uno de los más interesados en el mercado marroquí y sus actividades se desarrollaron a lo largo de varios años. En Mayo de 1770 trató de obtener la concesión del monopolio de la saca de ganado por el puerto de Tánger por el plazo de un año, comprometiéndose a pagar 35.000 pesos fuertes de contribución, más otros 1.000 como derechos de anclaje. El cónsul de Larache Tomás Bremond, no veía inconveniente en que se aceptara su propuesta. En cambio, Jorge Patissiati, vicedcónsul de Tetuán, y algunos comerciantes tarifeños presentaban algunas objeciones. Borrajo se defendía de estos últimos tachándolos de maliciosos y manifestaba que, gracias a sus actividades comerciales al otro lado del Estrecho, daba trabajo a diez o doce barcos de Tarifa, al encargarles el traslado de las reses que compraba en Marruecos. Según sus declaraciones en tan sólo



Pablo de Olavide, a quien Carlos III encomendó el proyecto de colonización de Sierra Morena.

cuatro meses había sacado de África 7.400 cabezas de ganado.

El otro comerciante, José Pelayo, había servido en varias ocasiones el empleo de depositario del Pósito en que se almacenaba el trigo del Común y en Julio de 1766 había solicitado que le relevaran de su cargo, debido a sus muchas ocupaciones. El Cabildo aceptó su renuncia, nombrando como sucesor a nuestro conocido Marcos Núñez, pero éste no aceptó el puesto, pretextando que estaba enfermo del pecho y temía que pudiera perjudicarle el polvillo del trigo que se acumulaba en el Pósito. Confirmaban su delicado estado de salud dos certificados médicos, extendidos por dos galenos locales, los doctores Antonio Montero y Francisco Borrajo ²⁴.

El estadillo correspondiente al segundo semestre de 1768 incluye 143 escalas de barcos españoles en Tánger, pero más de una tercera parte de las referencias omiten la carga que transportaron y el puerto de destino. No obstante se puede estimar que unas 80 embarcaciones

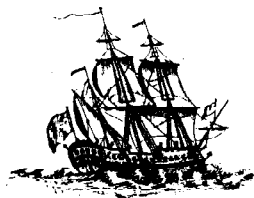
salieron con rumbo a Tarifa. Como ocurriera en el semestre precedente, el infatigable Fernando Arias, al mando de su falucho, fue el visitante más asiduo del puerto tangerino, del que partió en 27 ocasiones con cargas diversas, aunque predominando las de ganado vacuno. Los datos del estadillo indican que tomó el camino de Tarifa 9 veces, 4 el de Sancti Petri y 1 el de Cádiz, dejando sin consignar el punto de destino de los otros 13 viajes, que cabe suponer tuvieron como meta principal su tierra natal. El segundo puesto en la lista de frecuencias lo mantuvo Antonio Román, que totalizó 12 escalas, partiendo 6 veces hacia Tarifa, 2 a Sancti Petri y no consta el destino de las otras 4. A estos dos campeones de la ruta del Estrecho les seguían, en orden descendente y sin que se pueda señalar con exactitud sus puntos de arribada: Salvador Villalta, Juan Ruiz, Juan Guadalupe, Diego Fuente, Diego Uceda, Quintín Gutierr (que tal vez era francés y se llamaba realmente Gautier) y otros más, hasta completar el número de 16 patrones que, al menos en una ocasión, recorrieron el trayecto marítimo que enlaza a Tánger con Tarifa.

Concluyo mi trabajo recogiendo unas informaciones que dan cuenta de la colaboración que prestaron los tarifeños a los planes de colonización emprendidos en Sierra Morena.

GANADO MARROQUÍ PARA LOS COLONOS DE SIERRA MORENA.

Tres meses antes de la firma del Tratado de 1767, concretamente el 26 de Febrero de ese año, el Consejo de Castilla, secundando los deseos de Campomanes, despachó con dictamen favorable la propuesta presentada por el aventurero bávaro Juan Gaspar Thürriegel para el asentamiento de 6.000 colonos flamencos y alemanes en varias zonas deshabitadas de Sierra Morena. Pocas semanas después, el día 2 de Abril, Carlos III firmó la Pragmática que daba vía libre a la puesta en práctica del proyecto, cuya ejecución fue confiada al famoso y discutido Pablo de Olavide, a quien se confirió el nombramiento de Superintendente ²⁵.

Entre las promesas que se hacían a los colonos,



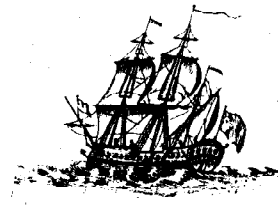
figuraba la entrega de dos vacas, cinco ovejas y otros animales domésticos a cada célula familiar. Olavide, que venía desempeñando un alto cargo oficial en Sevilla cuando fue promovido a Superintendente, debía estar bien informado a cerca de las importaciones de ganado marroquí que se llevaban a cabo desde hacía algún tiempo a través de diversos puertos andaluces. Esto le sugeriría la posibilidad de comprar reses vacunas al otro lado del mar para entregárselas a los colonos que se iban asentando en diversos parajes de Sierra Morena. Con tal objeto buscó la persona adecuada para encargarse de esas transacciones y su elección recayó en un comerciante que tenía gran experiencia de las condiciones en que se realizaban los contactos mercantiles con Marruecos: el tarifeño Marcos Núñez, citado varias veces a lo largo de mi trabajo. Este negociante se comprometió mediante la firma de la oportuna contrata.

Para obviar los inconvenientes que pudieran dificultar la marcha de las reses vacunas desde los puntos de desembarco hasta las nuevas poblaciones, Olavide remitió unos oficios a las autoridades de los lugares de tránsito, dándoles diversas instrucciones y recabando su colaboración. Uno de estos oficios tenía como destinatario a los regidores de Tarifa, quienes fueron informados de

su contenido en Cabildo celebrado el 3 de Septiembre de 1768. Olvide, en su calidad de Intendente General de los cuatro reinos de Andalucía y Asistente de Sevilla, les daba cuenta de la contrata firmada con su coterráneo Marcos Núñez y entre las recomendaciones que les hacía, para que coadyuvaran al éxito de la operación, figuraba una que oyeron con disgusto y que sin duda atribuirían a una astuta maniobra de Núñez. Se trataba de una cláusula que indicaba que si alguna res se estropeaba por accidente debía ser sacrificada y vendida para el consumo público en tabla de carnicería...

Los munícipes tarifeños acordaron cumplir con todo interés las órdenes de Olavide, excepto en lo concerniente al sacrificio de las reses que llegaran de Berbería en malas condiciones físicas, pues habían presentado por vía judicial una demanda contra esa disposición y hasta que no se solventase el pleito, mantenían su negativa de dar por aceptables para el consumo aquellos animales que presentaran taras físicas ²⁶.

Si Marcos Núñez cumplió su compromiso, tendremos que aceptar que la actual cabaña vacuna de las poblaciones fundadas en tiempos de Carlos III tiene, en gran parte, un origen marroquí.



NOTAS

- (1) Puede verse una reseña bibliográfica de los estudios dedicados a estos intercambios en: R. LOURIDO DÍAZ O.F.M. *Los intercambios comerciales hispano-marroquíes en el siglo XVIII*, en Cuadernos Bibl. Esp. de Tetuán, núm. 8, diciembre de 1973, pág. 50 nota 1.
- (2) El estudio más completo acerca de las relaciones hispano-marroquíes en esa época, es el libro de V. RODRÍGUEZ CASADO *Política Marroquí de Carlos III*, Madrid, 1946.
- (3) Recoge el texto del Tratado A. DEL CANTILLO *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón. Desde 1700 hasta el día*, Madrid, 1843, págs. 505 y sigs.
- (4) R. LOURIDO "ob. cit".
- (5) Se trata del Legajo 4.311 del fondo de "Estado". Consta de dos partes y ha sido utilizado por cuantos investigadores se han ocupado de esta época.
- (6) V. RODRÍGUEZ CASADO "ob. cit." págs. 147 y sigs.
- (7) Dos son los archivos tarifeños que he consultado: el del Ayuntamiento y el de la Colegiata de San Mateo. En el primero he obtenido datos en los libros que recogen las Actas Capitulares. Lo citaré en adelante con las siglas A.A.T. En el segundo he recogido información en diversos registros parroquiales. Lo nombraré como A.S.M. Agradezco al Padre Martín Bueno la ayuda que me prestó para la búsqueda de datos históricos.
- (8) A.A.T. Libro 33 de Act. Cap. Cabildo de 9 de junio de 1766. folio 219.
- (9) V. RODRÍGUEZ CASADO "ob. cit.", pág. 75.
- (10) A.A.T. Act. Cap. Libro 33 Cabildo de 18 de agosto de 1766. folio 225 v^o 226.
- (11) A.S.M. Libro IX de Casamientos, nótas de 25 de agosto de 1755. f^o 23 v. y de 25 de diciembre de 1755, f^o 37.
- (12) Esteban Cazalla echó raíces en Tarifa. Contrajo matrimonio con Juana Román, parienta de varios patronos que llevaban ese apellido y murió de edad avanzada, bien entrado ya el siglo XIX (A.S.M. Libro 9^o de Casamientos folio 23 v y Obituario, nóta de 19 de agosto de 1812).
- (13) A.A.T. Act. Cap. libro 33, f. 235 v.
- (14) A.A.T. Act. Cap. libro 33, f. 243 v-244.
- (15) A.A.T. Act. Cap. libro 33, f. 312 v-313 y 316-317 v.
- (16) A.A.T. Act. Cap. Libro 34, f. 17 v.
- (17) A.S.M. Libro 7^o de Difuntos, f. 7 v.
- (18) Arch. del Ayuntamiento de Ceuta. Documentación de Abastos, carpeta 54 y A.A.T. Act. Cap. Libro 35, Cabildo de 25 de enero de 1773.
- (19) Arch. Hist. Nacional de Madrid, sección de "Estado", legajo 5.818. Recojo este dato de M. ARRIBAS PALAU *El viaje de Fr. Bartolomé Girón de la Concepción a Marruecos en 1765* en Cuadernos Bibl. Esp. de Tetuán, núm. 11, junio de 1975, pág. 45, nota 21.
- (20) Arch. del Ayuntamiento de Ceuta. Casa de la Misericordia, legajo de Genealogías: apellido PACHECO. 02/7, núm. 293.
- (21) A.A.T. Act. Cap. Libro 34. Cabildo de 11 de febrero de 1768, folio 15 v.
- (22) Abd al-Rahman IBN ZIDAN *Ithaf A lam al-nas*, Rabat, 1931, T. III, pág. 261. Agradezco al P. Ramón Lourido la ayuda que me ha prestado para tratar de identificar a este personaje.
- (23) A.A.T. Act. Cap. Libro 34, Cabildo de 19 de febrero de 1768, folio 19 y 19 v.
- (24) A.A.T. Act. Cap. Libro 33, folio 217 v-218 y 220-220 v.
- (25) Tomo los datos relativos a la colonización de Sierra Morena de: A. FERRER DEL RÍO *Historia del reinado de Carlos III en España*, Madrid, 1856, Tomo III, págs. 5-57. En fechas recientes han tratado este tema dos revistas de divulgación histórica: "Tiempo de Historia", año 1, núm. 3, febrero de 1975 (*Las "nuevas poblaciones". Los andaluces, los ilustrados y la felicidad*, de Félix Grande, pág. 33-45) e "Historia Internacional", año 1, núm. 4, julio de 1975 (*Reforma agraria de Olavide. La colonización de Sierra Morena*, de J.H. Wolf, págs. 22-4).
- (26) A.A.T. Act. Cap. Libro 34, folio 60 v-61.