

## TÁNGER/MARRUECOS Y CÁDIZ/ESPAÑA EN LA EDAD MODERNA: LAS DIFICULTADES A LA HORA DE GESTIONAR LA VECINDAD

Eloy Martín Corrales

Las relaciones entre el Marruecos atlántico, o Berbería de Poniente, y el sur de España fueron muy estrechas, aunque muy cambiantes, a lo largo de la Edad Moderna.<sup>1</sup> Por el lado marroquí hay que tener en cuenta el papel de los puertos, rías y fondeaderos ubicados entre Tetuán y Agadir. Por el español, los de los litorales gaditano, malagueño y onubense, y aunque con un papel menor los puertos de la cornisa cantábrica y del litoral mediterráneo. En especial, destacaron los puertos de Cádiz y su bahía por parte española. Y el puerto de Tánger, y con menor importancia los de Larache y Tetuán, por la marroquí. El protagonismo de estos últimos no fue hegemónico por razones de diversa índole: políticas, estratégicas y económicas. Sin embargo, las relaciones tejidas entre Tánger y la bahía gaditana siempre tuvieron unas características propias.

### Entre la violencia y las relaciones pacíficas: una frontera olvidada muy frecuentada (1492-1767)

En los siglos XVI y XVII la importancia del papel del puerto de Cádiz se vio limitada por dos motivos. El primero, que la ciudad fue arrasada por los ingleses en 1596, por lo que necesitó varios años para recuperarse demográfica, económica y comercialmente del desastre. El segundo, que todo lo referente al intercambio de embajadores y enviados entre la corte española y marroquí estuvo concentrado en manos de los duques de Medina Sidonia, que instauraron durante décadas una auténtica corte en su palacio de Sanlúcar de Barrameda. Esta ciudad, situada en la desembocadura del Guadalquivir, estaba muy bien conectada con Sevilla, la capital del tráfico americano en los siglos XVI y XVII. Desde allí, y al servicio de la monarquía, los duques dirigieron los asuntos de Marruecos.<sup>2</sup> Por su parte, Tánger estuvo ocupada por los europeos entre 1471 y 1684: por Portugal (1471-1580 y 1640-1661), por España, en el período de la unión de las dos coronas ibéricas (1580-1640), y por Inglaterra (1661-1684). Durante los dos siglos de ocupación europea la plaza tangerina dependió en buena parte de los víveres y pertrechos que le llegaban desde los cercanos puertos de la Baja Andalucía, desde donde los factores lusos e hispanos se encargaron de abastecer la plaza. Incluso desde los puertos andaluces salieron contingentes militares para socorrer a la corona portuguesa para que pudiera mantener el dominio en Tánger y otras *feitorias* lusas en Berbería de Poniente. Lo mismo ocurrió con las restantes plazas portuguesas en el litoral marroquí: Ceuta, Alcazarseguer, Arcila, La Graciosa, Azamor, Mazagan, Safi, Mogador, Santa Cruz de Cabo de Gué y otras.

1 Beatriz Alonso Acero (2017). *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Síntesis; Mercedes García-Arenal; Miguel Ángel Bunes Ibarra (1991). *Los españoles y el norte de África: Siglos XV-XVIII*. Madrid: MAPFRE.

2 Miguel Ángel Bunes Ibarra (2021). *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo*. Madrid: Polifemo; Mercedes García-Arenal; Fernando Rodríguez Mediano; Rachid El Hour (2002). *Cartas marruecas: Documentos de Marruecos en Archivos Españoles (siglos XVI- XVII)*. Madrid: CSIC.

Durante el período, las relaciones hispano-marroquíes, carentes de tratados de paz firmados por ambas partes, estuvieron caracterizadas por la mutua violencia. En especial, la lucha por los *presidios* (plazas fuertes) ocupados en el litoral magrebí y por el mutuo y crónico enfrentamiento corsario, el *corso* por antonomasia. En ambos frentes, las secuelas fueron los miles y miles de esclavos y/o cautivos apresados por una y otra parte. Los cristianos, en los baños marroquíes (en especial en Tetuán y Mequinez), y los musulmanes, en las galeras con base en el Puerto de Santa María y en Cartagena. Eso ha marcado profundamente la memoria de los dos países.<sup>3</sup>

Sin embargo, la violencia no supuso que ambos países se desentendieran completamente uno del otro, ya que los intereses políticos y económicos les obligaron a entenderse a lo largo del período considerado. Enfrentados entre sí, tuvieron un enemigo en común, el Imperio Otomano. El califa de Estambul dirigió sus poderosas armadas contra el litoral levantino español en las décadas centrales del siglo XVI, mientras que los corsarios de las regencias berberiscas de Argel, Túnez y Trípoli, bajo dominio turco, atacaron año tras año las costas hispanas. Pero, al mismo tiempo, los otomanos asentados en Argel ejercieron una intensa presión contra el Imperio marroquí, cuyos sultanes se esforzaron por mantener su independencia con respecto al Imperio Otomano. De ahí que, en la práctica y sin que ningún tratado avalara esa política, los intereses hispanos y marroquíes coincidieron en no pocas ocasiones en los siglos XVI y XVII: el enemigo de mi enemigo es mi amigo. Al menos, actuaron contra los turcos puntualmente siguiendo esa máxima.

Como se ha expuesto, los enfrentamientos bélicos por la posesión de los presidios y los combates corsarios fueron muy frecuentes. Sin embargo, no caben dudas acerca de la intensa comunicación entre ibéricos y norteafricanos a lo largo del quinientos y seiscientos, mucho más importantes de lo que hasta ahora se había creído. Las negociaciones entre ambas partes fueron frecuentes, por mucho que fueran interrumpidas en numerosas ocasiones. El intercambio de embajadores y de enviados de distinto nivel y categoría así lo atestigua. En el siglo XVI llegaron a territorio español diversos enviados desde Tagaos, Ifran, Debdú y Tetuán. A comienzos del XVII, Muley Abdalá, hijo de Muley Xequé, envió a presencia del duque de Medina Sidonia a dos alcaides (Almanzor Benaaya y Audarramán el Majauregui). En 1690 llegó a la corte madrileña un embajador del sultán marroquí Muley Ismail, Muhammad b. Abd al-Wahhab al-Gassani, con el cometido de rescatar esclavos musulmanes. Entre los españoles, más intermediarios e informantes que embajadores y/o enviados, figuraron Fernando de Contreras, Pedro Venegas de Córdoba, Juan de Marchena, Diego de Urrea, Juanetín de Mortara y otros.<sup>4</sup>

En las violentas luchas por el poder a la muerte de los sultanes, los que pretendían sucederle en el trono no dudaron, en caso de dificultad, en solicitar

3 Para el caso español, Eloy Martín Corrales (2001). *La imagen del magrebí en España (siglos XVI-XVIII): Una perspectiva histórica*. Barcelona: Bellaterra.

4 Eloy Martín Corrales (2020). *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and negotiating in the Land of the Infidel*. Leiden: Brill. pp.127-163; Miguel Ángel Bunes Ibarra (2021). *Los españoles y el norte de África: Siglos XV-XVIII*. Op. Cit., pp. 21-50.

la ayuda de los monarcas españoles y en buscar refugio en la península ibérica. El número de los pretendientes, de sus familiares y de los séquitos que los acompañaron, hay que cifrarlo en miles. El fenómeno tuvo especial relevancia en el siglo XVI y afectó a todo el Magreb, como lo demuestran los casos de los hafsíes tunecinos, los zayyaníes argelinos y los watassíes y saadíes marroquíes. Los marroquíes que se refugiaron en España fueron centenares. Entre los wattasíes hay que destacar a Abu Hassun (Buazón) y sus hijos Muley Nazar (al-Nazir) y Muley Mahamete. Y, en especial, Muley Allal Merin, nieto de Abu Hassun, quien se convirtió al cristianismo con el nombre de Gaspar de Benimerín. Entre los saadíes, destacó Muley al-Mutawakkil, sultán desde 1574 y derrocado dos años más tarde. Tras refugiarse en España, sus intentos de recuperar el poder se malograron en la batalla de Los Tres Reyes en la que murió. Su hijo Muley Sahyj (Xeque), en unión de un hermano de su padre, también se refugió en España. El primero se convirtió adoptando el nombre de Felipe de África y el segundo murió en Marruecos intentado recuperar el trono. A la muerte del sultán Muley al-Mansur en 1603, dividió el país entre sus tres hijos. Uno de ellos, buscó amparo en España a cambio del cual cedió la plaza de Larache a Felipe III. En la segunda mitad del siglo XVII y primera del XVIII, se exiliaron en España decenas de marroquíes que huyeron de su país por diversas razones, en especial, la económica y la de salvar la vida.<sup>5</sup>

Normalmente se considera que los contactos comerciales se redujeron al abastecimiento desde Andalucía de las plazas portuguesas y/o españolas, y en la exportación hacia los puertos andaluces de los limitados productos norteafricanos intercambiados por los portugueses de Tánger, Arcila, Larache y otras ciudades con las tribus vecinas. Sin embargo, el tráfico mercantil entre España y Marruecos casi siempre fue posible, a pesar de que a menudo fue interrumpido por los continuos intentos marroquíes de recuperar esas plazas fuertes. Lo fue mediante embarcaciones de terceros países (en especial, francesas e inglesas) que unieron en derechura los puertos marroquíes con los de la bahía gaditana, en especial Cádiz y el Puerto de Santa María. También por medio del conducto de los rescates (satisfechos, en parte, con mercancías en lugar de plata). Y gracias a los intercambios mercantiles de las plazas marroquíes con las poblaciones vecinas, los cuales están perfectamente documentados. En conjunto, se basaron en la adquisición de productos marroquíes (cereales, cera, cueros y otros) contra algunos productos europeos (básicamente la plata, aunque también bonetes y otros textiles).<sup>6</sup> En el caso de Tánger, debe tenerse en cuenta que quedaba lejos de las feraces llanuras del Garb, a menudo excedentarias del siempre tan necesario cereal, hasta el punto de provocar las denominadas *les guerres du ble*.<sup>7</sup>

5 Beatriz Alonso Acero (2006). *Sultanes de Berbería en tierras de Cristiandad: exilio musulmán, conversión y asimilación en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVII)*. Barcelona: Bellaterra.

6 Eloy Martín Corrales (2014). Le commerce de la bahie de Cadix avec l'Afrique du Nord (1516-1767), en *W. Kaiser (dir.). La loge et le fondouk: Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée, Moyen Age-Epoque Moderne*. Paris: Karthala-Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, pp. 249-268.

7 Vitorino Magalhães Godinho (1968). «Les guerres du blé au Maroc: Mainmise portugaise et ascension chérifienn: entre Ceuta y Arzila», *Anuario de Historia Económica y Social*, 1, pp. 228-259.

Como se dijo con anterioridad, la violencia caracterizó buena parte de las relaciones ibérico-marroquíes hasta 1767. Pero, al mismo tiempo, creó unos canales de comunicación, de entendimiento y de comercio absolutamente necesarios para asegurar la misma existencia del corso. El objetivo fundamental de capturar al enemigo religioso fue el de negociar su rescate y/o venta, aunque parte de los apresados se quedaron para siempre voluntariamente, tras renegar, o forzados en su situación de esclavo, en tierras marroquíes. El rescate constituyó el nervio principal de lo que W. Kaiser ha llamado, en feliz expresión, *l'économie de la rançon*.<sup>8</sup> Igualmente hay que tener en cuenta que el destino final de buena parte de las naves y mercancías apresadas por los norteafricanos tenía su mercado natural en los países cristianos de la orilla norte del Mediterráneo, entre ellos España.

En definitiva, en los dos siglos y medio analizados hasta aquí la violencia siempre estuvo presente y condicionó las relaciones hispano-marroquíes, pero no hasta el punto de impedir una fluida comunicación en los ámbitos diplomático y comercial. Solapados con la enemistad por motivos religiosos, los intereses políticos y estratégicos de las dos monarquías tuvieron mucha más importancia de lo que se ha venido creyendo. Incluso hay que destacar la participación cristiana en las luchas internas marroquíes, apoyando a uno u otro pretendiente, o al sultán contra sus rivales.<sup>9</sup> En definitiva, no parece que fuera una *forgotten frontier*, dada la porosidad que la caracterizó en el período abordado en este apartado.<sup>10</sup>

### Un siglo de relaciones pacíficas no exento de problemas (1767-1859)

En 1767, el Imperio de Marruecos y la monarquía española firmaron un Tratado de Paz, Amistad y Comercio que inauguró casi un siglo de relaciones pacíficas. Ese primer tratado fue refrendado con la firma en 1780 de un Convenio en Aranjuez, y un posterior arreglo comercial en 1785. En los tres actos intervinieron embajadores: español, en el primero, y marroquíes, en los otros dos.<sup>11</sup> El período fue interrumpido por dos enfrentamientos bélicos de escasa entidad. El asedio marroquí a Melilla y Alhucemas (1774-1775), concebido por el monarca Muhammad Ben Abdallah como guerra por tierra, pero paz en el mar (lo que, al menos, en teoría no debió paralizar el tráfico marítimo entre ambas partes). Y la guerra declarada frente a los ataques a Ceuta por las tropas de Mulay al-Yazid (1791-1792). En este conflicto, España fue aliada de los hermanos del sultán que le disputaban el trono y el comercio hispano-marroquí se canalizó a través de los puertos dominados por

8 Wolfgang Kaiser (ed.) (2008). *Le commerce des captifs: Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles*. Rome: EFR; Wolfgang Kaiser (2007). «L'économie de la rançon en Méditerranée Occidentale (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)», *Hypothèses*, 10, pp. 359-368.

9 Eloy Martín Corrales (2020). *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and negotiating in the Land of the Infidel*. Op. Cit.

10 Andrew C. Hess (1978). *The Forgotten Frontier: A history of the Sixteenth-Century Ibero-African frontier*. Chicago: Centre for Middle Eastern Studies University of Chicago.

11 Ramón Lourido Díaz (1989). *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII: Relaciones político-comerciales del sultán Sidi Muhammad B. Abd Allah, 1757-1790*. Madrid: AECID; Vicente Casado Rodríguez (1949). *La política marroquí de Carlos III*. Madrid: CSIC; Manuel Conrotte (1909). *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca*. Madrid: Real Sociedad Geográfica.

los pretendientes.<sup>12</sup> Uno de ellos, Mulay Sliman, se hizo finalmente con el poder, manteniendo en adelante relaciones amistosas con España. Lo demuestra el que en 1799 se firmase un nuevo Tratado de Paz, Amistad y Comercio con España que, en su articulado, se hizo eco del importante aumento del tráfico de personas y mercancías entre los dos países. Posteriormente, en 1845 se firmó el Convenio entre España y Marruecos, firmado en Larache y por mediación de Gran Bretaña.<sup>13</sup>

En este período no faltaron incidentes de diversa consideración entre ambos países. En especial, el hostigamiento a las embarcaciones españolas, y a las de otros pabellones europeos, que se acercaron por las razones que fuesen a las escarpadas costas del Rif. Lo mismo sucedió con las embarcaciones pesqueras canarias que soportaron ataques y capturas por parte de los habitantes del litoral. Mientras tanto, las poblaciones vecinas a las plazas españolas de Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y Peñón de Alhucemas alternaron las relaciones pacíficas para procurarse determinados productos europeos o cuidados médicos, con los ataques con armas de fuego. En especial, fueron hostilizados los llamados presidios menores (Melilla, Vélez de la Gomera y Alhucemas).<sup>14</sup> Ante las continuas quejas del Gobierno y cónsules generales españoles, el sultán marroquí respondía, lo que era literalmente cierto, que los rifeños no obedecían las reiteradas ordenes que les daba de que cesaran tales ataques. Ni siquiera los alcaides que envió a vigilar y tranquilizar los ánimos en los límites fronterizos de tales plazas pudieron contener los ataques. Tales incidentes, a los que la guarnición española respondía generalmente, estuvieron en el origen de la declaración de guerra que el Gobierno español efectuó a Marruecos en 1859 y que supuso el comienzo de la Guerra de África (1859-1860).

En este período, el papel de Cádiz y Tánger se había revalorizado desde el punto de vista mercantil, en el primer caso, y diplomático, en el segundo. Cádiz pasó a ser desde 1717 la cabecera de la Carrera de Indias. Esa función favoreció el espectacular crecimiento económico y demográfico de la ciudad y su bahía.<sup>15</sup> En el caso de Tánger, hay que destacar que desde 1786 se convirtió en la capital diplomática de Marruecos. Allí se establecieron los cónsules generales de numerosos países europeos. Entre ellos, el español, lo que favoreció enormemente la comunicación marítima con los puertos españoles, en especial con Tarifa, hacia la que el cónsul envió dos correos por semana. Esos representantes diplomáticos intervinieron decididamente en la reorganización de la vida local, en especial en el campo de la sanidad, imponiendo las primeras medidas contras las epidemias en el país. Cualquier nave de guerra o que transportara embajadores y otros representantes diplomáticos

12 Antonio Carmona Portillo (2004). *Las relaciones hispano-marroquíes a fines del siglo XVIII y el cerco de Ceuta de 1790-1791*. Málaga: Sarrìa.

13 Michel Abitbol (2009). *Historie du Maroc*. París: Perrin, pp. 287-311; Victor Morales Lezcano (2006). *Historia de Marruecos: De los orígenes y las poblaciones nómadas a la independencia y la monarquía actual*. Madrid: La Esfera de los Libros. pp. 124-135.

14 Una relación muy detallada de los repetidos hechos bélicos en Gabriel de Morales (1996). *Efemérides de la Historia de Melilla (1497-1913)*. Melilla: Centro Asociado de la UNED.

15 Manuel Bustos Rodríguez (2005). *Cádiz en el sistema atlántico: La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Sílex-Universidad de Cádiz.

debían presentarse en Tánger y, posteriormente, tanto por vía marítima como terrestre dirigirse hacia la corte marroquí para ser recibido por el Emperador. Algo similar ocurrió con buena parte de las naves mercantes que, sin serles estrictamente necesario, solían efectuar una escala en la rada tangerina.<sup>16</sup>

El intercambio de embajadores y enviados varios se incrementó de manera notable. En especial, por lo que respecta a los marroquíes. Los embajadores más destacados fueron Abul-Abbas Ahmed Ben el Mehdi al-Gazzal, quien en 1767 negoció el texto del primer tratado de paz hispano-marroquí. No menos importante fue Muhammad Ibn Utmal al-Miknasi, quien fue embajador en dos ocasiones distintas (1780 y 1791). En la categoría de enviados, figuraron Muhammad al-Dalimi (1792), Sid Brahim Monsur (1774), Tahir Fannis (1777, 1780 y 1788), Muhammad B. Abd al-Malif (1782), Muhammad B. al-Hadi al-Hafi (1784 y 1789) y otros. Además, la inmensa mayoría de los embajadores y otros enviados marroquíes a diversos países europeos (Francia, Inglaterra, Toscana, Malta y otros) pasaron por Cádiz, bien para efectuar una escala técnica, bien para procurarse una embarcación que los llevara a sus destinos. La nómina de embajadores y enviados españoles fue mucho más corta, ya que el Gobierno hispano fue menos dado a enviarlos para evitar lo costoso que resultaban: Jorge Juan (1765), Francisco de Salinas (1785) y Antonio González Salmon (1799). Muy prontamente hubo una relativamente importante presencia diplomática española en Tánger y otros puertos marroquíes. Jorge Patissiat fue cónsul general interino en 1767. Fue sustituido por Tomás Bremond (1767-1774), Juan Manuel González Salmón (1774-1799, cónsul general desde 1783), Antonio González Salmón (1799-1810) y Blas Mendizabal (1810-1816). Además, fueron vicecónsules en Tánger Jorge Patissiat (1767-1774) y Luis Goublot (1802-1808). En Tetuán, Francisco Pachecho (1767-1774). En Larache, José de la Cruz (1802) y Juan Campuzano (1802-1808). En Salé, Juan Campuzano (1802). En Mogador, Gabriel Gavaró (1767-1774 y 1785-1790), Pedro Suchita (1770-1782) y Antonio Rodríguez Sánchez (1782-1802), además de otros muchos.<sup>17</sup>

Mientras tanto, en Cádiz, que experimentó un importante crecimiento demográfico y una gran actividad mercantil, aumentaron extraordinariamente las necesidades alimenticias, y de numerosos productos y materias primas. Al objetivo de procurar el adecuado abastecimiento de la población, se añadía la necesidad de proveer de todos los víveres necesarios a los numerosos navíos que emprendían desde su bahía la larga travesía oceánica hacia las colonias americanas. Es evidente que la agricultura y ganadería española no estaba en condiciones de abastecer adecuadamente al mismo tiempo a la población andaluza y a las naves de la Carrera de Indias. En este contexto, el cercano mercado marroquí se demostró, al menos

16 Sin embargo, para tener una idea de la actividad mercantil de Tánger, véase Jean-Louis Miegé (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Revue Maroc-Europe. Historia. Economies. Sociétés*, 2, pp. 25-70.

17 Para los embajadores y enviados marroquíes a España, Eloy Martín Corrales (2020). *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and negotiating in the Land of the Infidel. Op. Cit.*, pp. 254-322; Para los cónsules y vicecónsules españoles en Marruecos, Jesús Pradells Nadal (2007). *Diplomacia y comercio. Expansión consular española. Siglo XVIII*. Alicante: Universidad de Alicante.

hasta la primera década del siglo XIX, providencial para la bahía gaditana. En primer lugar, porque la cercanía y baratura de los cereales, trigo y cebada, permitía hacer frente a los frecuentes episodios de escasez y carestía de tan insustituibles alimentos. Con el cereal marroquí, se alimentó preferentemente a las tropas del monarca y a las personas acogidas en las instituciones benéficas, al igual que a la caballería militar. Lo segundo, porque su bajo precio actuó como una especie de salvaguarda que frenó y/o dificultó la especulación y su acaparamiento. En casos de los tan frecuentes episodios de escasez y carestía, la llegada de varias embarcaciones cargadas de cereal a Casablanca o Darbeyda restablecía la normalidad anterior. La importancia de este tráfico, el auténtico nervio del comercio hispano-marroquí se demuestra por dos hechos. El sultán marroquí concedió a los españoles la saca en exclusiva del cereal por el recién creado puerto de Darbeyda. Aunque algunas casas comerciales gaditanas desempeñaron un importantísimo papel en este tráfico, finalmente fue acaparado por la compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y por el Banco Nacional de San Carlos.<sup>18</sup>

Pero Tánger, como se mencionó, quedaba lejos de las feraces llanuras trigueras del Garb, por lo que participó escasamente en la exportación de trigo, limitándose al igual que Tetuán y Larache al envío de pequeñas remesas de harina. Pero el puerto tangerino se especializó en la exportación de ganado, víveres y algunas materias primas hacia la Bahía de Cádiz, otros puertos andaluces, Gibraltar y Ceuta. Hacia ellos se enviaron importantes remesas de ganado vivo (reses vacunas, aunque también carneros y gallinas), productos alimenticios (huevos, naranjas, harina, cuscús, garbanzos, habas y otros productos) y materias primas (cueros y cera). El mismo papel desempeñaron los cercanos puertos de Tetuán y Larache. Sin duda alguna, los problemas de la agricultura y ganadería andaluza y/o española para satisfacer la demanda generada en la bahía gaditana y demás puertos de la Baja Andalucía explican ese tráfico. No obstante, hay que reconocer que los datos cuantitativos actualmente disponibles son muy fragmentarios lo que impide su análisis en un texto de estas características. Los puertos españoles enviaron fundamentalmente plata para hacer posible esas importantes cantidades de cereal y otros productos importados. La estrechez del mercado marroquí en lo relativo al consumo de productos extranjeros fue observada por los contemporáneos. Además, las exportaciones hispanas tuvieron que competir con las manufacturas que franceses, ingleses y otros países europeos introdujeron en Marruecos. Sin embargo, un estudio más atento de los datos disponibles en los archivos pone de manifiesto que las élites marroquíes, el sultán y su familia, altos funcionarios y grandes comerciantes solían proveerse de artículos de lujo (coloniales, textiles, carruajes, relojes, joyas y otros) en Cádiz. También hay que destacar que, en los arsenales de Cádiz, y, en menor medida el de Cartagena, se repararon no pocas naves de guerra y/o corso de los sultanes marroquíes. Y que en los años en los que España se enfrentó militarmente con Gran

18 Ramón Lourido Díaz (1976). «El comercio del trigo entre Marruecos y la Península Ibérica en el siglo XVIII», *Almenara*, 9, pp. 29-61.

Bretaña (1797-1802 y 1804-1808) las naves con bandera marroquí se hicieron cargo de buena parte del comercio de cabotaje español, y más limitadamente del de altura, contribuyendo a mitigar el bloqueo casi permanente de la Royal Navy y corsarios particulares ingleses sobre el litoral español.<sup>19</sup>

La pujanza del tráfico hispano-marroquí explica la presencia de numerosos comerciantes norteafricanos en las principales ciudades españolas, en especial Cádiz y Madrid, ciudades en las que lograron abrir comercios. Entre ellos, Jachi Mostafá, Ahmet Bodinach, Aly Castillo, Hach Jami Maduni, Mahmaet Sarrax, Caddur Ben Abú (Caddur de Bargas), Absalem Bargas, Hamete Bargas, Hamet Federico, Sarifey, Hach Hamed Erzini, Lanaya Bohalet, Jamet Bigga, Mohamed Benissa, Mohamed Barrada, Jamet Shebany, Jamet el Bacal, Absalem Karassi. Ahmed Karassi, Hamet Almanzor, Hammant Sidon and Benamar, Hach Abafidil Benchulona, Hamet Monfux, Sidi Mahamet Mekani, Taib Ben Cachet, Jamete Vinjut, Sidi Cassen Reisi, Alrahez Ben Alfaraed, Ziuziu, Mohamed Ben Muchafi, Arráez Tuffe, Arráez Haslem el Rubio, Abasalem el Rubio, Hamet For «Sordo», Mahamet Chandri, Hamet Bohelen, Ataib, Aljach Malamedid Almasad, Hamet Yngles Salazar, Hach Aly Elfucay, Caddur Ben Gileli «Patagorda», Mohamet Valenciano, Haljach Abdalá, Haljach Candur, Algache Abdarrajan Acata, Hamet Bujalel, Abdasalem Buasa, Hach Hamet Absalem, Hach Mekki, Archijamet y Jamet, Ibrahim Lubaris, Mahomed Ben el Jach Ahmed Moigtal el Tarbelsi, Taibe Menaiza, Meliro Açabel, Ali Turqui, Sidi Abdala Carcet, Staibesel, Mahamet Bencherif, Tajar Ben Majamet, Achay Candor Abbo, Mahamet Boali y otros.<sup>20</sup>

Uno de los comerciantes más conocido a través del rastro que ha dejado en la documentación fue Caddur Ben Gileli («moro llamado Patagorda»), que unas veces aparece como de Tánger y otras de Tetuán. Presentó tres memoriales ante las autoridades españolas reclamando que se le devolviera el místico *Embarck*, apresado bajo la acusación de hacer contrabando con Gibraltar en momentos de guerra hispano-inglesa. En su defensa, alegaba que desde «treinta años a esta parte he ejercido el comercio con todas las costas de España a las que llegaba con sus barcos y mercancías». También destacaba que había efectuado con sus naves «más de ochenta viajes llevando la correspondencia desde Tarifa a Tánger» y que había socorrido a las ciudades de Cádiz y Málaga a comienzos del siglo XIX cuando se vieron afectadas por la fiebre amarilla. El cónsul general español de Tánger reconocía que Ben Gileli «siempre que se le ha ofrecido emplearlos [sus barcos] para sus expediciones ordinarias y extraordinarias».<sup>21</sup>

La importante afluencia de comerciantes, aunque también arráeces, viajeros y otros, en territorio español parece que, en líneas generales, se resolvió sin mayores contratiempos. Sin embargo, los pleitos en materia mercantil son y han

19 Eloy Martín Corrales (1992). «La flotte marocaine et le commerce de cabotage espagnol (1797-1808)», *Revue Maroc-Europe. Histoire. Economies. Sociétés*, 2, pp. 71-80.

20 Eloy Martín Corrales (2020). *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and negotiating in the Land of the Infidel. Op. Cit.*, pp. 442-499 y 515-571.

21 *Ibidem*, pp. 531-537.



sido siempre usuales. De ahí que sepamos de un número tan nutrido de comerciantes marroquíes gracias a los pleitos que tuvieron con sus colegas españoles y a sus vicisitudes en los consulados de comercio, los tribunales y la misma corte española. Esa situación dejaba al descubierto uno de los inexplicables silencios de los Tratados de Paz, Amistad y Comercio hispano-marroquíes de 1767 y 1799. No se refirieron en ningún momento a la posibilidad de un cónsul marroquí en España, a pesar de que, en líneas generales, la redacción de los tratados se basó en la reciprocidad. Lo anterior provocó que los marroquíes polarizaran sus reclamaciones ante el cónsul español en Tánger, así como ante los vicecónsules en los puertos marroquíes en ocasión de que estos se encontraran en Cádiz. Era evidente que los marroquíes, comerciantes o no, que se establecieron o viajaron por España no podían ser debidamente atendidos dadas las circunstancias. Lo anterior favoreció que algunos intérpretes marroquíes, algunos de dudoso don de lenguas, fueran utilizados como una especie de representantes informales de musulmanes, en general, y marroquíes, en particular, con problemas en puertos y ciudades españolas. Fueron los casos de Hamete Bargas en Málaga, de Pedro Barcelona (nombre que adquirió tras su conversión) en la capital catalana, y de Jamet Almanzor en Cádiz. En 1799, Juan Manuel González Salmón, cónsul español en Tánger, propuso al gobernador de Cádiz y al de Tánger que Almanzor fuera considerado oficiosamente agente encargado de los asuntos de los marroquíes en el puerto gaditano. Ambos gobernadores, y el propio secretario de Estado español, aprobaron la propuesta y Almanzor pudo desempeñar ese cometido durante algunos años, a pesar de que tropezó con algunas dificultades para llevarlo a cabo.<sup>22</sup> Las fluidas relaciones mercantiles hispano-marroquíes, vehiculizadas, en parte, a través de la ruta Tánger-Cádiz, se vieron perjudicadas por las dificultades políticas y económicas padecidas por España y Marruecos en el primer tercio del siglo XX. En el caso español, a las guerras contra Inglaterra vinieron a unirse la invasión napoleónica, la posterior lucha entre absolutistas y liberales, y el Trienio Liberal que, a su vez, fue aplastado en 1823 por los Cien Mil hijos de San Luis. Y también por las prohibiciones de importar trigo extranjero decretadas entre 1820 y 1830 que, finalmente, se hicieron efectivas, casi sin excepciones. Cabe añadir que todo indica que la evolución de la agricultura española permitió hacer frente con mayor éxito al abastecimiento de los puertos del litoral andaluz, al menos mucho más eficazmente que lo había hecho en el siglo XVIII. En el caso de Marruecos, el primer tercio del siglo XIX transcurrió entre una serie de sequía y malas cosechas que evidenciaba en una menor producción de alimentos, en especial, los exportables. En paralelo, la debilidad política del sultán le impulsaba a decretar la prohibición de exportar cereales, salvo en años en los que la cosecha fuera excelente; lo mismo ocurrió con la exportación de ganado. Desapareció la base del comercio hispano-marroquí, el binomio compuesto por el trigo y la cebada.

El tráfico marítimo entre España y Marruecos, entre Tánger y Cádiz, no desapareció completamente. Aunque carecemos de estudios definitivos al respecto, es

22 *Ídem*, pp. 587-602.

evidente que, de una u otra manera, siempre existió. Pero todo indica que su importancia, al menos en toda la primera mitad del siglo XIX, sufrió un grave quebranto. Sirva de ejemplo la llegada a Cádiz y Málaga de sanguijuelas procedentes de Marruecos. En 1833, la Dirección General de Rentas, ante la llegada de dos millares de sanguijuelas llegadas desde Larache en una barca española al puerto de Cádiz, prohibió su llegada desde el extranjero.<sup>23</sup> Sin embargo, la prohibición no fue muy efectiva. En 1849, casi todas las naves llegadas a Málaga desde Tánger llevaban el mencionado anélido utilizado con fines medicinales. En octubre de ese año, la prensa malagueña insertaba el siguiente anuncio: «Por cuenta de la contrata de Tánger se ha recibido una partida de sanguijuelas procedente de las costas de dicho punto, las que se venderán por mayor y menor a precios muy arreglados. En la botillería del Veedor darán razón».<sup>24</sup> Tres días después otro anuncio daba cuenta de cierta competencia entre los vendedores locales: «En la plazuela del Conventico acaba de recibirse de las lagunas de Marruecos una partida de sanguijuelas superiores».<sup>25</sup>

La reflexión que me parece más pertinente de este apresurado repaso a las relaciones hispano-marroquíes es la de que cuando en ambos países se actuó con cierto espíritu de cooperación, los dos se beneficiaron de la alianza política y de un activo comercio. Fue lo sucedido entre 1767 y 1820. Cuando la comunicación política se deterioró y el tráfico mercantil decreció, la debilidad de ambos países se agudizó, por muy parcialmente que fuera. Fue lo sucedido entre 1820 y 1859, que condujo inevitablemente a la Guerra de África de 1859-1860. El balance del conflicto, aunque a largo plazo, fue la confirmación de España como una potencia de segundo orden y la pérdida de independencia de Marruecos en 1912.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABITBOL, Michel (2009). *Historie du Maroc*. París: Perrin.
- ALONSO ACERO, Beatriz (2006). *Sultanes de Berbería en tierras de Cristiandad: exilio musulmán, conversión y asimilación en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVII)*. Barcelona: Bellaterra.
- ALONSO ACERO, Beatriz (2017). *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Síntesis.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel (2021). *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo*. Madrid: Polifemo.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005). *Cádiz en el sistema atlántico: La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Sílex-Universidad de Cádiz.
- CARMONA PORTILLO, Antonio (2004). *Las relaciones hispano-marroquíes a fines del siglo XVIII y el cerco de Ceuta de 1790-1791*. Málaga: Sarrià.
- CASADO RODRÍGUEZ, Vicente (1949). *La política marroquí de Carlos III*. Madrid: CSIC.
- CONROTTE, Manuel (1909). *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca*. Madrid: Real Sociedad Geográfica.

23 *Boletín Oficial de Menorca*, 86, 25-8-1833.

24 *El Avisador*, días 23-25 de octubre de 1849.

25 *El Avisador*, 26 octubre de 1849.

- DE MORALES, Gabriel (1996). *Efemérides de la Historia de Melilla (1497-1913)*. Melilla: Centro Asociado de la UNED.
- GARCÍA-ARENAL, Mercedes; BUNES IBARRA, Miguel Ángel (1991). *Los españoles y el norte de África. Siglos XV-XVIII*. Madrid: MAPFRE.
- GARCÍA-ARENAL, Mercedes; RODRÍGUEZ MEDIANO, Fernando; EL HOUR, Rachid (2002). *Cartas marruecas: Documentos de Marruecos en Archivos Españoles (siglos XVI- XVII)*. Madrid: CSIC.
- HESS, Andrew C. (1978). *The Forgotten Frontier: A history of the Sixteenth-Century Ibero-African frontier*. Chicago: Centre for Middle Eastern Studies University of Chicago.
- KAISER, Wolfgang (2007). «L'economie de la rançon en Méditerranée Occidentale (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)», *Hypothèses*, 10, pp. 359-368.
- KAISER, Wolfgang (ed.) (2008). *Le commerce des captifs: Les intermediaires dans l'echange et le racaht des prisonner en Méditerranée, XV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles*. Rome: EFR.
- LOURIDO DÍAZ, Ramón (1976). «El comercio del trigo entre Marruecos y la península ibérica en el siglo XVIII», *Almenara*, 9, pp. 29-61.
- LOURIDO DÍAZ, Ramón (1989). *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII: Relaciones político-comerciales del sultán Sidi Muhammad B. Abd Allah, 1757-1790*. Madrid: AECID.
- MAGALHÃES GODINHO, Vitorino (1968). «Les guerres du blé au Maroc: Mainmise portugaise et ascencion chérifienn: entre Ceuta y Arzila», *Anuario de Historia Económica y Social*, 1, pp. 228-259.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (1992). «La flotte marocaine et le commerce de cabotage espagnol (1797-1808)», *Revue Maroc-Europe. Histoire. Economies. Sociétés*, 2, pp. 71-80.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2001). *La imagen del magrebí en España (siglos XVI-XVIII): Una perspectiva histórica*. Barcelona: Bellaterra.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2014). Le commerce de la bahie de Cadix avec l'Afrique du Nord (1516-1767), en W. Kaiser (dir.). *La loge et le fondouk: Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée, Moyen Age-Epoque Moderne*. Paris: Karthala-Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, pp. 249-268.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2020). *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and negotiating in the Land of the Infidel*. Leiden: Brill.
- MIEGE, Jean-Louis (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Revue Maroc-Europe. Historia. Economies. Sociétés*, 2, pp. 25-70.
- MORALES LEZCANO, Victor (2006). *Historia de Marruecos: De los orígenes y las poblaciones nómadas a la independencia y la monarquía actual*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- PRADELLS NADAL, Jesús (2007). *Diplomacia y comercio. Expansión consular española. Siglo XVIII*. Alicante: Universidad de Alicante.

## BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Eloy Martín Corrales, catedrático de Historia Moderna de la Universitat Pompeu Fabra de Barcelona. Entre sus publicaciones: *Muslims in Spain, 1492-1814: Living and Negotiating in the Land of the infidel*, Leiden, Brill, 2020; *La imagen del magrebí España (ss. XVI-XX)*. *Una perspectiva histórica*, Barcelona, Bellaterra, 2001; *Comercio de Cataluña con los países musulmanes (ss. XVI-XVIII): el comercio con los enemigos de la fe*, Barcelona, Bellaterra, 2001.

## RESUMEN

Es indudable la mutua necesidad y dependencia que han existido a lo largo de los siglos entre el litoral andaluz y los litorales mediterráneo y atlántico de Marruecos. Sin embargo, esa relación no siempre ha sido fácil, ya que la hostilidad entre ambos países (combates en torno a los presidios españoles y enfrentamiento corsario) ha hecho creer, injustificadamente, que la violencia fue la única protagonista en las relaciones hispano-marroquíes. Como se argumenta en el texto, la cooperación política y económica fue siempre posible entre ambas partes. El activo comercio entre la Bahía de Cádiz y los puertos del atlántico marroquí a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII lo demuestra.

## PALABRAS CLAVE

Cádiz, Tánger, Marruecos, España, Comercio Edad Moderna.

## RESUMEN

Es indudable la mutua necesidad y dependencia que han existido a lo largo de los siglos entre el litoral andaluz y los litorales mediterráneo y atlántico de Marruecos. Sin embargo, esa relación no siempre ha sido fácil, ya que la hostilidad entre ambos países (combates en torno a los presidios españoles y enfrentamiento corsario) ha hecho creer, injustificadamente, que la violencia fue la única protagonista en las relaciones hispano-marroquíes. Como se argumenta en el texto, la cooperación política y económica fue siempre posible entre ambas partes. El activo comercio entre la Bahía de Cádiz y los puertos del atlántico marroquí a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII lo demuestra.

## PALABRAS CLAVE

Cádiz, Tánger, Marruecos, España, Comercio Edad Moderna.

## ABSTRACT

There is no doubt about the centuries-long mutual need and dependence that has existed between the Andalusian coast and the Mediterranean and Atlantic coasts of Morocco. The relationship between the two countries has not always been easy, though, as hostilities (such as fighting around Spanish presidios and corsair confrontations) led some to believe, unjustifiably, that violence was the sole feature of Spanish-Moroccan relations. As argued in the text, political and economic cooperation was always possible between the two sides. The active trade between the Bay of Cadiz and the Moroccan Atlantic ports throughout the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries demonstrates this.

## KEYWORDS

Cadiz, Tangier, Morocco, Spain, Trade Modern Age.

### الملخص

لا يمكن إنكار الحاجة والاعتماد المتبادلين اللذين كانا قائمين على مر القرون بين الساحل الأندلسي وساحلي المغرب المتوسطي والأطلسي. ومع ذلك، لم تكن هذه العلاقة سهلة دائماً، لأن العداء بين البلدين (المعارك حول الثغور الإسبانية و القرصنة البحرية) أدى بشكل غير مبرر إلى الاعتقاد بأن العنف كان الطابع الوحيد في العلاقات الإسبانية المغربية. وكما ورد في النص، فقد كان التعاون السياسي والاقتصادي ممكناً دائماً بين الطرفين. وتدلل على ذلك التجارة النشطة بين خليج قادس والموانئ المغربية الأطلسية طوال القرن السادس عشر والسابع عشر والثامن عشر.

### الكلمات المفتاحية

قادس، طنجة، المغرب، إسبانيا، التجارة في العصر الحديث.