

INTENTOS FRACASADOS DE SĪDĪ MUḤAMMAD B. ʿABD
ALLĀH EN LA CREACION DE UNA MARINA MERCANTE.
(1778 - 1790)

Sⁱ durante las dos primeras etapas de la marina de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, sultán de Marruecos¹, se dejaban entrever en su actuación atisbos de guerra santa, más evidentes en la primera de ellas, se puede afirmar con bastante seguridad que, después de 1777, la guerra del corso contra los barcos mercantes europeos desapareció casi por completo. Las intenciones del sultán respecto a su marina sufrieron una lenta evolución durante su sultanato, hasta llegar, finalmente, a intentar la creación de una marina de guerra y otra mercante, al estilo de lo que ya era tradicional en Europa.

Efectivamente, la mentalidad y la actuación política de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, respecto a las relaciones con las potencias europeas, presentó una lenta y progresiva carrera evolutiva de acercamiento y de adopción de métodos y sistemas puestos en práctica por los pueblos occidentales, mucho más adelantados técnicamente que Marruecos. La separación e in-

¹ El presente estudio sobre la marina marroquí en tiempos de este sultán, es el tercero de una serie publicada con los siguientes títulos: *Transformación de la piratería marroquí en guerra del corso por el sultán Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh (entre 1757 y 1768)* en «Hesperis-Tamuda» 10 (1969) 39-69; *Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh y sus intentos de creación de una marina de guerra al estilo europeo (1769-1777)*, en «Hesperis-Tamuda» 12 (1971) 133-156.

comprensión de dos mundos, el cristiano y el musulmán, separados entre sí, política y religiosamente, no fueron obstáculo para que el soberano alawí asimilara, aunque lentamente, las ventajas que podía traerle el intercambio con países más evolucionados. No nos interesa por ahora saber cuál fuera, en su interior, la causa de este acercamiento a pueblos cuyo contacto se evitaba antes de él. Sólo constatamos el hecho.

Una legislación contraria al espíritu del "ḡihād".

La evolución en el espíritu de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, conforme fue afrontando las relaciones con la Europa cristiana, puede captarse perfectamente a través de los tratados de paz establecidos entre Marruecos y las diversas naciones europeas en el transcurso de su sultanato. Todos los firmados hasta el año 1777 tratan casi exclusivamente de reglamentar el encuentro en el mar de los barcos corsarios marroquíes y de los navios mercantes o de guerra europeos. Es ya, de por sí, un abandono de los métodos agresivos que aconsejaban entonces a los musulmanes el precepto del ḡihād, tal como entonces se conocía².

Se estipulaba, en efecto, en los artículos de estos tratados, el mutuo respeto entre cristianos europeos y musulmanes marroquíes. Europa buscaba con ello la seguridad de sus súbditos y de sus mercancías, y el sultán se comprometía a respetar a sus enemigos, desde el punto de vista religioso, siempre que éstos fueran portadores de ayudas económicas con que poder llevar adelante sus proyectos políticos de carácter interno o externo. El soberano marroquí no obraba ciertamente con un espíritu desinteresado, pero vamos a ver cómo hasta en este aspecto evolucionó mucho su manera de pensar y de actuar.

A partir de 1777, ya no se impuso a las naciones europeas cortapisa alguna que tuviera relación con el corso, tal como se hacía en años anteriores a esta fecha. Desde entonces, no se

² Sobre el concepto de «guerra santa», tal como entonces era interpretado, véase lo dicho en nuestro anterior estudio *Transformación de la piratería marroquí en guerra del corso*, p. 40 s.

forzaba ya a la paz por medio de ataques piráticos contra las naves mercantes, sino que ésta era ofrecida gratuitamente a todos aquellos que todavía no la habían firmado con Marruecos. Llevado por este nuevo modo de pensar, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh comenzó por consignar en ciertas cláusulas de sus tratados la necesidad de que no fueran molestados los barcos que transportaban cereales, pertenecientes éstos a naciones en paz o en guerra con él³.

Estas propuestas del monarca, que obedecían en el fondo a su sentido humanitario —las hacia pensando en las poblaciones necesitadas a las cuales iban destinados tales cargamentos—, fueron seguidas de otra proposición, realizada a través del cónsul de Holanda, para que todas aquellas naciones cristianas que todavía no se relacionaban con él —Rusia, Cerdeña, Malta, Prusia, Nápoles, Hungría, Liorna, Génova, Alemania y Estados Unidos de América— enviasen sus barcos a comerciar libremente en sus puertos⁴. Si en estas medidas se escondía un sórdido interés, creemos que cualquier europeo de nuestros tiempos se maravillará cuando constate que, siendo un piadoso musulmán, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh solicitó de las potencias cristianas, en 1778, que se aboliera la esclavitud de los hombres viejos y de las mujeres, que no se retuviera en el cautiverio por más de un año a los prisioneros de guerra, y, finalmente, que nunca pudieran ser atacados, en guerra o en paz, los barcos que transportaban productos alimenticios⁵. Antes de estos hechos es necesario confesar que el sectarismo religioso del corsario berberisco influía ya muy poco en el espíritu de Sīdī Muḥammad b. ʿAllāh, quien llegó al ex-

³ Así se expresan los artículos V de los Tratados firmados con Holanda y Suecia, ambos del 10 de septiembre de 1777, y en la *Propuesta* que el sultán hizo oficialmente, en dicha ocasión, a todas las naciones que estaban o no en paz con él (véase el texto de estos artículos y *propuesta*, en J. Caille, *Les accords internationaux du sultan Sidi Mohammed ben Abdallah (1757-1790)* [Tánger], 1960, pp. 219-221).

⁴ Cf. texto de la *Proposición de comercio a diferentes naciones*, del 20 de diciembre de 1777, en J. Caille, *Les accords internationaux*, p. 223, y en Georg Höst, *Den Marokanske Kaiser Mohamed ben Abdallah's Histoire*, Kiöbenkan, 1971, p. 183 s.

⁵ Esta última *declaración*, hecha el 27 de septiembre de 1778, concernía a todas las naciones europeas, en paz o en guerra con él (cf. texto en J. Caille, *Les accords internationaux*, p. 228 ss.).

tremo de regular la entrada en sus puertos de los piratas argelinos que condujeran presas cristianas, permitió que la nación europea ofendida por aquéllos los atacara incluso dentro de sus aguas territoriales —siempre que no fuera dentro del mismo puerto— y, desde luego, se comprometió a no dejar que los argelinos hicieran cautivos cristianos dentro de los límites de sus puertos ⁶.

Si el soberano marroquí era sincero al hacer estos avances a las naciones europeas, y su marina había sido creada con el único objetivo de dedicarse al corso ⁷, como algunos parecen indicarlo, cabría pensar que, al poner en práctica sus promesas, la marina, falta de otros alicientes, se vino abajo rápidamente. Pero no fue así. La marina siguió un lento desarrollo y Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh continuó dedicándole sus esfuerzos y cuidados para acomodarla, poco a poco, a las actividades propias de toda flota perteneciente a una nación desarrollada, en la cual los barcos de guerra previenen litigios o defienden intereses nacionales y los barcos mercantes laboran en favor de la prosperidad económica mediante los intercambios comerciales. Esto constituía una prueba más de que nuestro sultán no había tenido nunca un verdadero espíritu de *muḡāhid* o paladín de la guerra santa contra los cristianos —al estilo de la época—, aunque algunos cronistas árabes e historiadores europeos lo quieran ver así, los primeros con el afán de ensalzarlo y los segundos para denigrarle.

⁶ Cf. los artículos V-VIII de la precedente *declaración*. Por carta de J. Patissiati al conde de Floridablanca (Cádiz, 23 marzo 1779, en «Archivo Histórico Nacional de Madrid» (AHN), *Estado*, leg. 4312), parece incluso que el sultán llegó a prohibir la entrada en sus puertos a los corsarios argelinos, lo que no cabe duda hizo en 1785, como veremos.

⁷ En el año 1779 todavía se da un caso de corso marroquí contra un barco de Ragusa que transportaba mercancías maltesas, las cuales, después de prolongadas negociaciones, fueron devueltas a sus dueños. (Véase R. Lourido Díaz, *La república de Ragusa y los calawies de Marruecos en el siglo XVIII*, en «Studi Magrebini», IV (1971), 113-124. Por otra parte, los napolitanos se apoderaron también de un barco marroquí que llevaba trigo a Trípoli. El sultán se quejó al rey de España —el rey de Nápoles era su hijo—, alegando que él había ofrecido a todas las naciones respetar los barcos que condujeran comestibles, y ahora el de Nápoles se apoderaba del trigo que iba destinado a socorrer la necesidad angustiosa de los de Trípoli (carta del P. José Boltas a Floridablanca, Marrákuš 10 abril 1780, AHN, *Estado*, leg. 4310).

Arreglos y compra de embarcaciones en Europa. Ultimos vestigios del corso

A pesar de que, ya en 1779, Marruecos estaba sufriendo las angustias de una grave carestía agrícola⁸, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh no abandonó su cuidado y preocupación por la flota. Contra lo que pudiera creerse, el sultán invirtió entonces grandes cantidades de dinero en la construcción y modernización de sus barcos. Si en años anteriores Dinamarca y Suecia le enviaban, en calidad de tributo, abundante material naviero⁹, que luego era trabajado en los astilleros marroquíes, ahora, roto ya por aquellas naciones su compromiso, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh se vio obligado a comprarlo a otras potencias europeas. Se tomará tal vez como un contrasentido que, falto el monarca de recursos económicos en el interior del país, por la pertinaz y prolongada sequía, se dedicara en tan graves momentos a adquirir nuevas embarcaciones y a hacer reparar las existentes en los arsenales extranjeros con un dinero que era absolutamente necesario para la subsistencia de su pueblo. No tiene, sin embargo, nada de anormal que el soberano, forzado por estas dificultades internas, intentase hacer directamente comercio con Europa, para salvar de este modo a sus súbditos del apuro vital en que se debatían. Pero para ello era imprescindible acomodar sus barcos a las nuevas exigencias técnicas.

Veamos en qué consistieron estas compras y arreglos de embarcaciones. El arraez Aḥmad Mustaganim, jefe de una escuadrilla de fragatas, hizo reparar y modernizar sus barcos en Gi-

⁸ Sobre las graves dificultades económicas de Marruecos en estos años, provocadas por una extrema y prolongada sequía, véase R. Lourido Díaz, *El sultanato de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh (1757-1790)*, en «Cuadernos de Historia del Islam», de la Facultad de Letras de Granada, 2 (1970), p. 39 ss.

⁹ Las ayudas sueco-danesas a Marruecos en materiales navieros pueden verse en H. de Castries, *Le Danemark et le Maroc (1750-1767)*, en «Hesperis» 6 (1926) 237-249; J. Caille, *L'abolition des tributs versés au Maroc par la Suède et le Danemark*, en «Hesperis» 45 (1958) 203-238; R. Lourido Díaz, *Relaciones sueco-marroquíes en el siglo XVIII. Ayuda militar e impuestos tributarios de Suecia a Marruecos a cambio del respeto de su comercio marítimo*, en «Africa», n.º 355 (1971) 268-270; R. Lourido Díaz, *Marruecos y Dinamarca en el siglo XVIII*, en «Africa», n.º 359 (1971) 437-440; n.º 361 (1972) 15-17.

braltar, en el año 1778 ¹⁰. Poco más tarde, otro de los principales jefes de la marina, el capitán al-Ṭāhir Fannīš, juntamente con el arraez Ḥanṣalī y Pedro Umbert, fueron comisionados repetidas veces por el sultán para comprar en Cádiz pequeñas embarcaciones y mucho material naviero con destino al puerto de Salé. La barra de este puerto entorpecía de continuo la entrada de los barcos, lo mismo que su carga y descarga, y por eso se compraban materiales con que obviar estas dificultades. Por estos años también, las caravanas comerciales por tierra se hacían muy difíciles, pues las gentes hambrientas se lanzaban a los caminos buscando, incluso mediante la violencia, medios de subsistencia. Ello obligó al sultán a destinar varios jabeques y pequeños barcos de cabotaje al transporte de mercancías entre los puertos de Salé, Mazagán y Mogador, a lo largo de la costa atlántica marroquí ¹¹. Por otra parte, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh había hecho también construir en Ṣawīra —Mogador— cuatro barcos destinados al comercio con los puertos de España. Los constructores, poco hábiles en esta clase de embarcaciones, no lograron evitar ni luego corregir varios defectos que las hacía inadaptables para el comercio marítimo. Los ingleses se prestaban a reformarlos, pero el sultán mandó a sus arraezes ʿAbd al-Karīm Ragūn y ʿAlī Pérez a Cádiz para que hiciera esta obra en España, a la cual accedió Carlos III el 19 de julio de 1780 ¹².

¹⁰ Carta de J. Patissiat al conde de Floridablanca, en la que le anunciaba que este capitán había conducido a Gibraltar unas cinco fragatas para ser modernizadas por los ingleses (Cádiz, 11 mayo 1779, AHN, *Estado*, leg. 4312). El cónsul francés en Salé, Louis de Chénier, daba cuenta a su gobierno, en carta del 21 diciembre 1778 —antes, por tanto, de que lo hiciera J. Patissiat a Madrid—, de que eran cuatro las fragatas del sultán que habían sido remozadas en los astilleros de Gibraltar, y que estaban consignadas al puerto de Larache, a donde habían ya regresado. La cámara de la fragata dirigida por el arraez al-Ṭāhir Fannīš había sido especialmente tapizada de damasco (cf. Pierre Grillon, *Un chargé d'affaires au Maroc. La correspondance du consul Louis Chénier, 1767-1782*, París 1970. p. 710).

¹¹ Carta de Louis de Chénier, Salé 16 agosto 1779 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul Louis de Chénier*, p. 755).

¹² Fue abundante la correspondencia entre el sultán, el conde O'Reilly —en Cádiz— y el gobierno de Madrid, durante los años 1780-1781, relativa a las compras de embarcaciones y material naviero en el puerto de Cádiz, y a la reforma y restauración de los cuatro barcos marroquíes, como puede comprobarse en la documentación existente en el AHN, *Estado*, leg. 4315.

En este año de 1780, el grueso principal de la marina del sultán estaba constituido por seis fragatas, de unas 200 toneladas de desplazamiento y armadas con 18 ó 14 cañones cada una, adscritas al puerto de Larache; unas doce galeotas, de tres cañones cada una, de gran ligereza y movilidad, fondeaban permanentemente en los puertos de Tánger y Tetuán; el resto de la marina lo formaban, según informes del entonces cónsul francés, Louis de Chénier, que transmitía todos estos informes, varios otros navios, barcos y galeotas, en bastante mal estado, que se ocupaban en faenas de cabotaje a corta distancia ¹³.

Aunque no muy adaptadas para este comercio, estas fragatas se dedicaban a veces al transporte de mercancías, como lo hacía, por ejemplo, el arraez al-Mestirī al traer de Cádiz a Larache, por cuenta de varios comerciantes marroquies, una carga de legumbres y frutos secos en su fragata ¹⁴. Otra de estas fragatas se estrelló a la entrada de la rada de Salé cuando regresaba cargada de mercancías del mismo puerto de Cádiz, mercancías adquiridas por otro comerciante marroquí a nombre del sultán ¹⁵. Finalmente, otro súbdito marroquí se embarcó en otra fragata rumbo a Lisboa, con fines comerciales, aunque en la capital lusa fuera luego recibido con honores de embajador ¹⁶. En años sucesivos, estas mismas embarcaciones se desplazarían en misiones oficiales: por el Atlántico, a la altura de las islas Azores ¹⁷; en viaje a Constantinopla, Malta, Túnez, Liorna, Génova, Marsella, etc., bien sea para transportar esclavos musulmanes rescatados por el soberano calawí o para conducir sus embajadores ante gobiernos extranjeros ¹⁸.

¹³ Ap. P. Grillon, *La correspondance du consul Louis de Chénier*, p. 920.

¹⁴ Carta de Louis de Chénier, Salé 10 noviembre 1780 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, p. 876).

¹⁵ Carta de Louis de Chénier, Tánger 10 diciembre 1781 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, p. 978).

¹⁶ Carta de Louis de Chénier, Salé 29 noviembre 1780 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, p. 879).

¹⁷ Cartas de Louis de Chénier, Salé 31 julio 1781, Tánger 10 diciembre 1781 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, pp. 849 y 879).

¹⁸ Cartas de Louis de Chénier, Tánger 28 junio, 29 julio, 31 septiembre 1782 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, pp. 1017, 1024, 1031).

Ante estas nuevas y múltiples ocupaciones de la marina, la falta de barcos mercantes y de guerra se hacía cada vez más notoria, mientras los arsenales marroquíes seguían careciendo de los materiales adecuados en la construcción naviera, como eran la madera, mástiles, cordaje, velamen, etc., que los países nórdicos europeos ya no enviaban como antes al sultán ¹⁹. Otro tanto podría decirse de la carencia de técnica en las mismas construcciones navales. Pero no por eso cejaba por un momento el sultán en su empeño, y así, a principios de 1782, éste da orden de que se construyan más fragatas en los arsenales de Salé, siendo varios los comerciantes ricos de esta ciudad los que se responsabilizaron de tales construcciones, una fragata por cabeza, si bien ellos sólo se ocuparían de la mano de obra, no del material naviero, que les sería entregado ²⁰. Las fragatas ya en servicio se remozaron también este mismo año, y una de ellas fue restaurada completamente en los astilleros de Cádiz ²¹.

Ni aun así podía Sīdī Muḥammad b. ‘Abd Allāh cubrir las necesidades de tipo marítimo, viéndose obligado a solicitar embarcaciones mercantes de Portugal ²² y de España ²³, en las cuales poder transportar trigo y otras mercancías desde el sur del país hasta las ciudades del norte, pagando el debido flete, pero sus peticiones no tuvieron respuesta inmediata: España demoró varios meses la contestación, y Portugal respondió inmediatamente por medio de Manuel Pontes, que los barcos so-

¹⁹ Ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, p. 920.

²⁰ Louis de Chénier, en carta de 19 febrero 1782, escribía que eran cuatro los comerciantes saletinos que se encargaban de la construcción de una fragata cada uno (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, p. 984). Sin embargo, en el resumen general del año 1782, al tratar de describir el estado de la marina marroquí, el mismo Chénier comunicaba a su gobierno de París que eran catorce los comerciantes de Rabat y Salé que se responsabilizaban de esta orden del soberano, una fragata por cada uno de ellos (*Ibidem*, p. 999).

²¹ Cartas de Louis de Chénier, Tánger 25 abril, 29 mayo 1782 (ap. P. Grillon, *La correspondance du consul*, pp. 1011, 1015-16).

²² Cartas del sultán marroquí a Jorge Colaso y a Manuel de Pontes (año 1193/1779), en la *Academia de Ciencias*, de Lisboa, ms. 50 y 1020.

²³ Cf. V. Rodríguez Casado, *Política marroquí de Carlos III*, Madrid 1946, p. 334, s.

licitados no podían ser enviados a causa de la guerra entre España e Inglaterra ²⁴.

Holanda, sin embargo, parece que cooperó también en el envío de material naviero a Marruecos ²⁵. Pero fue sobre todo Gibraltar la que se convirtió, a partir de 1783 en el arsenal extranjero más concurrido de las naves marroquíes que necesitaban reparación: cuatro fragatas del sultán fueron allí equipadas y pertrechadas de jarcias y arboladura; otras tantas, mandadas por el jefe de la flotilla de Larache, al-Hāsimī Mestīrī, fueron reforzadas por un revestimiento exterior de cobre ²⁶; finalmente, allí fue conducida por Aḥmad Mustaganim una fragata de 22 cañones "para que los Ingleses la aviliten de todo lo necesario, y se la pinten primorosamente, porque S. M. M. quiere presentarla de regalo a la Puerta Otomana" ²⁷, y de tal forma quedó modernizada esta embarcación que fue considerada como la mejor de toda la flota marroquí ²⁸. También en Gibraltar se armaron, en 1784, las fragatas de los capitanes Farrāy y Aḥmad al-Turkī ²⁹, mientras los puertos españoles y portugueses eran requeridos, en 1786, para componer los bu-

²⁴ Ms. 50, fol. 8 v, en la *Academia das Ciencias* de Lisboa.

²⁵ J. M. Salmón escribía al conde de Floridablanca (Tánger, 4 junio 1783, AHN, *Estado*, leg. 4317) que el sultán pensaba enviar a los Países Bajos un embajador para apresurar el envío de los cañones y jarcias para tres fragatas que aquel país había prometido a Marruecos.

²⁶ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Tánger 4 junio 1783, AHN, *Estado*, leg. 4317. La designación de Mestīrī como comandante de las fragatas de Larache nos consta por otra carta de J. M. Salmón (Tánger, 13 mayo 1784, AHN, *Estado*, leg. 4317) y por un *zahir* de nombramiento (año 119/1784-1785), publicado en la obra de ʿAbd al-Rahmān Ibn Zīdān *lithāf aqlām al-nās fī jamāl ajbār ḥaḍira Mīnās*, Rabat, 1933-36, t. III, p. 264 s.

²⁷ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Tánger, 11 junio 1784, AHN, *Estado*, leg. 4317.

²⁸ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Darbeyda (Casablanca, 22 septiembre 1786, AHN, *Estado*, leg. 4319).

²⁹ Cartas de J. M. Salmón al conde de Floridablanca (Tánger, 30 junio 1784, AHN, *Estado*, leg. 4317), y de José Somoza al mismo Floridablanca (Tánger, 30 abril 1785, *ibidem*, leg. 4315).

ques mandados por los arraece Ben Barka y °Alī al-Turkī³⁰. Todas estas compras y reparaciones eran ahora pagadas en metálico por los agentes del monarca marroquí.

Gracias a esta participación europea, estaban perfectamente equipadas, en 1784, las flotillas de los puertos marroquies: cinco fragatas en Larache, cuatro en Salé y varias fragatas y galeotas en Tetuán y Tánger, todas las cuales podían navegar a largas distancias en alta mar, no limitándose a rondar las costas de Marruecos y del Estrecho de Gibraltar, como sucedía en años anteriores³¹. A pesar de todo, estos barcos no desalojaban tal vez un gran tonelaje, pues, cuando, en 1782, el arraez Farrāy fue, con cinco galeotas, para retirar los grandes cañones que habían servido a Sīdī Muḥammad b. °Abd Allāh para asediar Melilla, ocho años antes, y que habían permanecido allí abandonados a causa de su gran peso, no logró cumplir con su cometido, teniendo que hacerlo, finalmente, un barco de carga español de mayor tonelaje³².

El aumento de marineros, formados y equipados según las técnicas europeas, aunque, en la práctica, bastante distantes de ellas, fue también evidente por estos años. Los arraece o capitanes de barco estaban auxiliados en el mando de su unidad por cuatro oficiales y otros tantos artilleros. Los comandantes de la marina se reunían algunas veces con el sultán, como lo hicieron en 1784, para tratar en común de las reformas y destinos que habían de darse a los barcos. En este mismo año, también, los puertos de Ṣawīra, Safī, Salé y Larache recibieron el equipaje y vestuario para mil marinos más, pues, como escribía el cónsul español, J. M. Salmón, el sultán “quiere aumentar su armada”, obligando a cada arraez a incrementar la do-

³⁰ Dos fueron las fragatas compuestas en España en 1786, una en el arsenal de Cádiz y otra en Algeciras (ms. *Estado de la Corte de Marruecos - Año 1788*, en AHN, *Estado*, legs. 4318 y 4321, y carta de J. M. Salmón a Floridablanca, Darbeyda, 20 octubre 1786, *ibidem*, leg. 4319).

³¹ Cartas de J. M. Salmón al conde de Floridablanca. Tánger 15 y 30 de julio 1784, AHN. *Estado*, leg. 4317.

³² Sobre este hecho existe mucha documentación en el AHN, *Estado*, leg. 4315, que pensamos ofrecer al público en breve plazo.

tación del barco respectivo en cincuenta soldados más de tierra³³.

Como en tiempos anteriores, los reiterados e incansables esfuerzos de Sīdī Muḥammad b. ʿAllāh en pro de su marina, ahora dirigidos principalmente hacia el comercio, se tornaron en gran parte inútiles a causa de la mediocridad del personal marineró. Si en el Convenio firmado con España, el 30 de mayo de 1780, el soberano ʿalawi solicitaba barcos españoles mercantes que estuvieran mandados por oficiales españoles y tripulados por marineros marroquíes —al lado de aquéllos se ejercitarían los suyos en las faenas del mar—, con objeto de que se dedicasen al transporte de grano y de otras mercancías³⁴, era porque sus barcos no estaban adaptados para el comercio y porque sus marinos no poseían todavía la suficiente formación para estos menesteres. Lo más grave es que, años más tarde, persistía esta deficiencia en cuanto a bastimentos y a tripulación. En 1784, en efecto, tuvo que recurrir de nuevo a los gobiernos de España, Francia, Inglaterra, Venecia y Ragusa para que transportasen en sus buques de carga unos 7.000 quintales de pólvora y salitre, que enviaba a Turquía³⁵.

Sus barcos y marineros permanecían, sin embargo, perfectamente adaptados para la guerra del corso. Por este mismo tiempo se registraron, efectivamente, los últimos actos de corso de la marina de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh.

La creciente influencia comercial y política en Europa de los Estados Unidos de América, independizada del dominio inglés desde hacía muy pocos años, acució las ambiciones del sul-

³³ Cartas del P. José Boltas (Mequíniz 15 enero 1784, AHN, *Estado*, leg. 4313) y de J. M. Salmón al conde de Florida Blanca (Tánger 19 enero y 11 marzo 1784, AHN, *Estado*, leg. 4317).

³⁴ El gobierno de Carlos III de España aceptó la solicitud del sultán, pero se negó a admitir marineros marroquíes en los barcos españoles, con el fin de evitar el posible desacuerdo en la tripulación (Véase el texto de los dos primeros puntos del Convenio, en J. Caille, *Les accords internationaux*, p. 234 s.).

³⁵ Entre los meses de mayo y diciembre de 1784 se sostuvo una abundante correspondencia entre el cónsul español en Tánger, J. M. Salmón, y el conde de Florida Blanca, que versa sobre las negociaciones entre las citadas naciones y Marruecos, hasta lograr que fuera enviada la pólvora y el salitre marroquíes a Constantinopla (AHN, *Estado*, leg. 4317).

tán, que preveía grandes ventajas económicas si conseguía establecer un pacto de paz y amistad con aquella joven nación. Trató indirectamente de atraerla hacia su círculo político, pero los dirigentes de los Estados Unidos no se dieron por enterados, y entonces, al igual que en los primeros tiempos de su sultanato, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh se convenció de que la única forma de llamar la atención de los norteamericanos radicaba en el ataque por traición de sus barcos mercantes. Consecuente con su idea, cursó órdenes a sus corsarios para que se lanzasen a la caza de buques mercantes de los Estados Unidos, como comunicaba a Madrid J. M. Salmón³⁶.

Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh tuvo éxito en esta ocasión, ya que el buque americano "Betsey" fue capturado por sus corsarios a fines de 1784, y los Estados Unidos de América se decidieron entonces a firmar con él un pacto de mutuo respeto y comercio, que les pusiera al abrigo de nuevas piraterías³⁷. En cambio tuvo menos fortuna la fragata del arraez ʿAlī Pérez, la cual, camuflada bajo la bandera "rossa" de la flota otomana, hacía el corso contra Cerdeña y fue sorprendida y conducida prisionera por una fragata napolitana³⁸.

Estos hechos esporádicos de corso contra mercantes europeos no significaban en modo alguno un retorno a los tiempos pasados. Eran las últimas muestras o manifestaciones, como decíamos antes, de un mal que había envenenado las relaciones entre cristianos y musulmanes durante siglos, y al cual puso término, de manera lenta pero efectiva, nuestro sultán, al menos en lo que atañe a Marruecos. Por estos años, preci-

³⁶ Cartas de J. M. Salmón al conde de Florida Blanca, Tánger 16 octubre y 31 diciembre 1874, ANN, *Estado*, leg. 4317.

³⁷ Estos hechos fueron estudiados por R. Lebel, *Les premières relations entre les Etats Unis et le Maroc*, en «Bulletin de L'Enseignement Public au Maroc», octubre 1938, pp. 409-414, que yo pienso enriquecer con nueva documentación, extraída del AHN de Madrid.

³⁸ La relación de cómo fue hecha esta captura, redactada el 29 de noviembre de 1782 por el capitán de la fragata napolitana —Nápoles tenía entonces un tratado de paz con Marruecos, pero la bandera enarbolada por el marroquí le indujo en error—, se encuentra en el Archivo General de Simancas, sec. *Estado*, leg. 5916—. Si se quiere conocer la bandera de la marina de nuestro sultán, ha de consultarse el estudio de B. Dubreil, *Les pavillons des Etats musulmans*, en «Hesperis-Tamuda», 1 (1960) 543 ss.

samente, Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh se compenetraba cada vez más con algunos Estados de Europa, llegando a estipularse un pacto de mutua ayuda, en caso de guerra con otras naciones, entre España y Marruecos³⁹. Y, debido a las quejas europeas contra el cobijo que se ofrecía a los piratas argelinos en los puertos marroquies, el soberano ʿalawi prohibió a aquéllos el atraco en sus costas. Llegó incluso a conceder a la reina de Portugal que sus barcos pudieran refugiarse en el puerto de Tetuán, para lanzar desde allí sus ataques contra los piratas⁴⁰. Esto hacía recordar al cónsul español “la gran diferencia que hay ahora, a seis años pasados; entonces no tan sólo no se les impedía [a los piratas argelinos] la comunicación, sino que se hacían dueños absolutos del Puerto”⁴¹. El mismo acto pirático contra los Estados Unidos trajo consigo, entre otras consecuencias políticas, el que el sultán se comprometiera a defender con sus cañones costeros a los barcos de esta nación, en el caso de que fueran atacados por buques enemigos, cristianos o musulmanes⁴².

La posición cada vez más abierta del sultán marroquí hacia los europeos no deja de contrastar un poco con la del Gran Maestre de Malta, el cual, ante las apremiantes demandas del gobierno de Carlos III de España para que dejase de hostilizar las embarcaciones de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh y que negociase un tratado de amistad con él, respondió con reticencias por medio de su embajador en Madrid que, “aunque jamás ha havido tratado alguno de paz entre mi Sagrada Religión y S.M. Marroquí, ni por su constitución puede haverle, atendiendo S. Ema. a la amistad y buena correspondencia que S.M., que Dios Guarde, mantiene con S.M. Marroquí, tenía dada orden a los Comandantes de los Buques de la Religión no hacer hosti-

³⁹ Véase la II parte del convenio de 1780, punto V, en J. Caille, *Les accords internationaux*, p. 236.

⁴⁰ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Tánger 18 septiembre 1875, AHN, Estado, leg. 4317.

⁴¹ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Tánger 27 octubre 1785, AHN, Estado, leg. 4317.

⁴² Véase el art. X del tratado de 1786, entre Marruecos y Estados Unidos, texto en J. Caille, *Les accords internationaux*, p. 261 s.

lidad alguna a las Embarcaciones Mercantiles y de Guerra de S.M. Marroquí...”⁴³.

Europa se niega a cooperar en la formación de los marinos marroquíes. Esfuerzos para crear una flota mercante

Los resultados obtenidos en lo tocante a la marina no correspondían, evidentemente, a los desvelos puestos por el monarca todo a lo largo de su sultanato. A pesar de haber traído, al principio, técnicos turcos, y de haber equipado sus embarcaciones en Europa, más tarde, éstas seguían siendo inadaptadas al comercio, y los arraeces —los originarios de las regencias berberiscas y los renegados cristianos eran todavía mayoría al lado de los marroquíes— poseían pocas cualidades para conducir barcos en alta mar, y menos para formar nuevos marinos.

Ya se vio anteriormente cómo Sīdī Muḥammad b. ‘Abd Allāh había tratado de remediar en lo posible la deficiente formación marinera de sus hombres, lanzando tímidas llamadas a las potencias europeas para que se aviniesen a prestarse como maestros de los suyos en las técnicas navales. Nada había entonces conseguido. En los últimos años, convencido de que su marina no se desarrollaba con la rapidez deseada, a causa del personal tan mediocre con que contaba, renovó con más insistencia sus ofertas anteriores haciendo proposiciones ventajosísimas, en lo económico, a todo aquel europeo que quisiera ingresar en su marina en calidad de oficial o de simple marinero. Sus deseos de lanzar sus barcos a lo largo y a lo ancho de los mares, desde América hasta la India, con objetivos comerciales seguramente, le indujeron a publicar la siguiente invitación oficial, transmitida por medio de su gobernador de Tánger, Muḥammad b. ‘Abd al-Malik, y cuya traducción al español fue enviada por J. M. Salmón al gobierno de Madrid:

⁴³ Carta de Francisco-Alfonso de Sousa Portugal, embajador de Malta en Madrid, al conde de Floridablanca (Madrid 14 marzo 1786, AHN, *Estado*, leg. 4319). El sultán quedó resentido contra Malta, pero más adelante se llegó a un perfecto acuerdo entre ellos.

“Gracias a Dios.

Firma $\frac{14}{1200}$ del Rey.

Mandamos a nuestro Criado Alcayde Mahomet Ben Abdelmelek, que hagas juntar a todos los Cónsules residentes en Tánger y diles que nuestros marineros todos los años nos pierden las Embarcaciones, y assy el que de ellos quiera que su Nación sea entre Nosotros preferida a las demás Nos dara Pilotos de su Marina para que se embarquen en nuestras Fragatas, y en cada una ha de haver entre Sota-Harraezes, y Pilotos, Diez Hombres que sean bien instruidos e inteligentes del Mar Oceano, y Mediterraneo. Tendrán todo el mando de la Embarcación, y Nuestros Marineros se gobernarán por lo que ellos les manden sin que falten a la subordinación; y esta gente que nos den Navegarán en Nuestros Buques con media paga más de lo que se les da en la Marina de su Nación, y quando hayas hablado con los Cónsules sobre todo esto, el que de ellos te ofrezca la gente, danos parte. También dirás a los mencionados Cónsules que nosotros queremos esta gente para navegar con ella hasta América, y a la India, y mándanos la respuesta de esta carta. Salud a 14 de la Luna Sual año dê 1.200. Corresponde a 8 de agosto de 1786”⁴⁴.

⁴⁴ La traducción de la carta del sultán al gobernador de Tánger fue incluida en otra de J. M. Salmón a Floridablanca, fechada en Darbeyda el 22 de septiembre 1876 (AHN, *Estado*, leg. 4319). Hemos de advertir que la correspondencia de fechas, musulmana y cristiana, puesta en esta traducción, no es exacta, ya que el 14 de šawwāl de 1200 corresponde al 10 de agosto de 1786. El soberano tenía por costumbre firmar sus cartas poniendo al comienzo de las mismas las cifras del día y año musulmán en que escribía. Unos días antes de enviar a Madrid esta declaración oficial del sultán, J. M. Salmón escribía a Floridablanca: «En el día se dice que piensa [el sultán] poner Diez Christianos en cada una de sus Fragatas de Guerra, y que de éstos uno ha de hacer de segundo Capitán, otro de Piloto, y los demás de Marineros, porque quiere que sus Barcos Naveguen en alta Mar, y algunos políticos añaden que irán hasta América. La novedad de poner Christianos en las Fragatas ha tiempo que lo tengo oído, pero me es mui duro de creer llegue a efecto esta determinación, porque aun quando S. M. lo desee así, no será fácil proporcionarle los Christianos para que naveguen en sus Fragatas, ny jamás se podrán abenir con los Moros por la variedad que hay, en las costumbres de unos y

Las sospechas de J. M. Salmón sobre las pocas garantías de éxito de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, en lo relativo a la ayuda europea solicitada en favor de su marina, estaban muy justificadas⁴⁵. Ante la proclama del gobernador de Tánger, todos los cónsules europeos, instalados en su gran mayoría en la ciudad del Estrecho, uno tras otro, comenzaron a presentar sus excusas de que nada podían decidir sin antes consultar con sus respectivos gobiernos, pero —como observaba el cónsul español— todos estaban ya convencidos de que ninguna potencia aceptaría la invitación del marroquí⁴⁶. La realidad posterior probó sobradamente lo fundado de estas suposiciones de los diplomáticos.

A la simple lectura de la invitación del sultán, podría tal vez creerse que éste buscaba únicamente que sus barcos fueran pilotados por cristianos con fines corsarios o algo por el estilo. Ante todo, no cabe la menor duda de que su primera intención era la de formar buenos marineros al lado de los maestros europeos, cuyas lecciones serían dadas a bordo de los barcos con que contaba entonces su flota, todos ellos —fragatas, galeotas o jabeques— barcos de guerra. No poseía, en efecto, ningún barco mercante⁴⁷. Pero se puede fundadamente pensar que sus ambiciones, al solicitar la ayuda de los marinos europeos, estaban en proyectos de comercio con el exterior. Si pretendía comenzar sirviéndose de sus naves de guerra para estos fines, es porque no disponía en aquellos momentos de otros medios

otros, y por otras muchas cosas que nunca se allanarán» (Darbeyda 5 septiembre 1786, AHN, Estado, leg. 4319).

⁴⁵ Estas sospechas del cónsul español se emitían en las dos cartas citadas en la nota anterior.

⁴⁶ Carta de J. M. Salmón al conde de Floridablanca, Darbeyda 22 septiembre 1786, AHN, Estado, leg. 4319.

⁴⁷ En una Instrucción sobre el Comercio de Berbería, fechada el 23 de julio de 1785 (AHN, Estado, leg. 4350), y que trata del comercio en Marruecos, se escribe que «los Moros no teniendo Embarcaciones propias para su tráfico, se valen de las Embarcaciones Extranjeras para conducir sus frutos que se consumen en todas partes de Europa...». Sin embargo, la carta del embajador maltés en Madrid, citada más arriba, aclaraba que no haría «hostilidad alguna a las embarcaciones Mercantiles y de Guerra de S. M. Marroquí...» (Carta del embajador de Malta a Floridablanca, Madrid 14 marzo 1786, AHN, Estado, leg. 4319).

más adecuados. Esta suposición tiene su fundamento en el hecho de que por entonces había enviado ya varios barcos cargados de trigo a Trípoli, y su ánimo estaba intranquilo a causa de la poca destreza y experiencia de sus hombres en el transporte marítimo⁴⁸. La manifiesta intención de que sus navíos llegasen hasta América y la India, expresamente mencionadas en la solicitud a Europa, apoya la realidad de sus sentimientos respecto a los fines comerciales entonces pretendidos, pues tampoco a Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh se le ocultaba que el Nuevo Mundo y las Indias Orientales eran las regiones que más atraían las apetencias de los comerciantes europeos.

La tácita denegación de las potencias cristianas a remediar la insuficiencia técnica de la marina de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, cuando éste lo solicitó de forma general a aquéllas, se confirmó, algo más tarde, de forma concreta y tajante, por parte de Inglaterra. El sultán pretendió enviar a Constantinopla dos de sus fragatas pilotadas por marinos ingleses, pero éstos se negaron rotundamente a ello, tanto en el caso de que toda la triplación fuera inglesa como en el de que estuviera repartida entre ingleses y marroquíes. Esta repulsa tan categórica de Inglaterra originó una grave crisis en las relaciones anglo-marroquíes⁴⁹.

Situación de la marina a la muerte del sultán

La prometedora evolución de los proyectos de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh respecto a su marina se vio gravemente da-

⁴⁸ J. M. Salmón, al enterarse de que ocho o diez embarcaciones del sultán se aprestaban a ir a Trípoli con un cargamento de trigo, sospechó que se trataba más bien de una expedición contra Malta, pero algo más tarde rectificaba sus primeras impresiones al escribir que «mi Carta n.º 5 queda enteramente desvanecida por que sé que esta providencia de S.M.M. ha dimanado de haver recibido cartas del Bey de Tripoly, en que se lamenta de la triste situación de aquel Pays por la mucha escasez que padece». El cónsul español de Trípoli escribió también a J. M. Salmón notificándole la gran alegría berberisca a la llegada de los primeros envíos de trigo de Marruecos (Carta de J. M. Salmón a Floridablanca, Tánger enero 1787, AHN, Estado, leg. 4319).

⁴⁹ Cartas de J. M. Salmón a Floridablanca, Tánger 17 y 19 agosto, 12 y 27 noviembre 1787 (AHN, Estado, leg. 4319), 12 y 27 marzo, 4 y 20 abril 1788 (*ibídem*, leg. 4321). Cf. R. Lourido Díaz, *Relaciones políticas anglo-marroquíes en la segunda mitad del siglo XVIII*, en «Hispania», 31 (1971), p. 376.

ñada con esta oposición europea a secundarlos. La negativa de las potencias cristianas a los deseos del soberano *alāwi* radicaba seguramente en la recíproca e inveterada aversión religiosa, que hacía temer a aquéllas, por una parte, los posibles desacuerdos entre los marineros europeos y marroquíes, y, por otra, la renovación de la antigua piratería saletina, que entonces se aprovecharía de las ventajas materiales y técnicas aportadas por esta ayuda solicitada.

En esta situación, *Sidī Muḥammad b. ʿAbd Allāh*, reacio a abandonar sus esperanzas de poder vencer la apatía y aversión del marroquí por el mar, continuó con tenacidad activando las construcciones navieras⁵⁰, y se dedicó a reclutar nuevos soldados que habían de ser enrolados y formados en la marina. En el año 1788, J. M. Salmón daba cuenta a Madrid de que seiscientos o setecientos hombres de infantería pasaban a prestar servicios y a ejercercitarse en la marinería⁵¹.

Siempre tentando la suerte, puesto que hombres de las más distintas regiones del país no le habían dado anteriormente el resultado apetecido, el sultán llamó, en último intento, nada menos que a soldados bereberes de la confederación de los *'Ayt ʿAṭṭā'*, del *Tāfilālt*, y a cuatrocientos negros de esta misma región desértica⁵². Según propia aseveración, *Abū-l-Qāsim al-Zayyānī* —historiador y político, pero no marinero— fue encargado de la dirección y formación marinera de estos nómadas en aguas del Estrecho de Gibraltar, a donde salían cada día embarcados, durante los meses de verano, en veinte peque-

⁵⁰ J. M. Salmón escribía a Floridablanca que, en los arsenales de Larache y Tetuán se estaba trabajando, en 1788, con gran actividad en la construcción de diversas fragatas, jabeques y galeotas. Un año más tarde volvía a comunicarle que en Tánger se habían botado dos fragatas y que el gobernador de esta ciudad tenía orden del soberano para construir diez galeotas más a sus expensas (Tánger 11 agosto 1788, y 31 julio 1789, AHN, *Estado*, lge. 4321).

⁵¹ El 11 de agosto de 1788, J. M. Salmón decía a Floridablanca que eran 600 soldados de infantería los que debían pasar a la marina, pero en una carta posterior, del 15 de octubre del mismo año, especificaba que eran 700 los que tenían orden del sultán para embarcarse (AHN, *Estado*, leg. 4321).

⁵² Cf. *Abū-l-Qāsim al-Zayyānī, Al-Bustān al-Zarīf fī dawlat awlād Mawlāy ʿAlī al-Šarīf*, Archivo Nacional de Rabat, sig. D 1577, fol. 175. Este autor es quien da la noticia sobre el origen de estos nuevos hombres destinados a la marina.

ñas galeotas de Tánger⁵³. Y aunque este escritor declare haber sido felicitado por el monarca a causa de los buenos resultados de estas cortas prácticas, lo único que debió conseguirse de los rudos beréberes fue que, gracias a estos entrenamientos se habituaron un poco al mar y le perdieron el miedo, como ingenuamente termina por aclarar el mismo al-Zayyānī⁵⁴.

Las relaciones de barcos de la marina marroquí en los últimos años del sultanado de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh no arrojan un número demasiado elevado. Sin embargo, es de creer que, tras las ayudas y reparaciones realizadas en astilleros europeos, sus naves debían ser mucho más perfectas que las de los años anteriores, si no de mayores dimensiones. A finales de 1788, un total de quince naves, entre fragatas, jabeques y galeotas, contando todas con 143 cañones como armamento y 1.165 hombres de dotación, estaban prontas para la navegación en alta mar⁵⁵.

⁵³ Además de al-Zayyānī, consignado en la nota anterior, también tenemos conocimiento de estos entrenamientos marineros en aguas del Estrecho por comunicaciones transferidas entonces por el cónsul español, J. M. Salmón, pero éste escribía que eran 2.300 hombres los que había allí enviado el sultán «para que todos los días que el tiempo lo permita se embarquen en los Javeques y Galeotas que cruzan en este Estrecho». Mientras al-Zayyānī narra estos hechos como acaecidos en el verano del año 1202/verano de 1788, J. M. Salmón comunica a Madrid la noticia el 30 de septiembre de 1789 (AHN, *Estado*, leg. 4321). Indiscutiblemente, hay que concederle primacía en este aspecto a J. M. Salmón (cf. R. Lourido Díaz, *Ensayo historiográfico sobre el sultanato de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh (1757-1790)*, en «Cuadernos de Historia del Islam», de la Facultad de Letras de Granada, 1 (1967), p. 58 s.).

⁵⁴ Cf. Al-Zayyānī, *Al-Bustān al-ḡarīb*, fol. 175.

⁵⁵ En carta de J. M. Salmón a Floridablanca (Tánger 15 octubre 1788, AHN, *Estado*, leg. 4321), se dice que se encontraban en el puerto de Tánger, prontas para salir a navegar, 6 galeotas y 2 jabeques; que se esperaban 2 jabeques más de Tetuán y 5 fragatas de Larache, «que es el todo de la Esquadra». ¿Por qué J. M. Salmón silencia las embarcaciones que, sin duda, existían en Salé, La Mamora, Mogador y otros puertos? Es casi seguro que esta relación tiene que ver solamente con los capitanes de navío que pidieron aquel año el pasaporte español, pues coincide exactamente con la lista de éstos enviada por el mismo Salmón, el 5 de noviembre del mismo año (AHN, *Estado*, leg. 4321). Hela aquí:

Arraees: Aḥmad al-Turkī, fragata con 14 cañones y 80 marineros; ʿAlī al-Ṣābūnī, fragata con 14 cañones y 104 marineros; Al-ʿArbī, fragata con 12 cañones y 92 marineros; Qadūr Sayb ʿAynū, fragata con 12 cañones y 92 marineros; ʿAlī al-Turkī, fragata con 18 cañones y 150 marineros; «Mahomar», jabeque con 12 cañones y 60 marineros;

Otras muchas embarcaciones de pequeño tonelaje, como las veinte galeotas en que practicaban los bisonos de Tánger, citados anteriormente, no entran en la relación de 1788. Al año siguiente, el cónsul español entregó el pasaporte convenido entre ambas naciones a ocho fragatas, seis galeotas y cuatro jabeques, que totalizaban 196 cañones y 1.061 marineros a bordo. Las variaciones existentes entre estas relaciones de los diplomáticos españoles, comunicadas en tan corto espacio de tiempo y en las que son manifiestos los cambios respecto al número de unidades marineras y a los arraeces que las dirigen, prueban que aquéllas no se referían a la totalidad de los barcos de que disponía la marina de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh ⁵⁶.

En el mismo año de 1789, el sultán marroquí regaló cuatro de sus mejores fragatas a la Puerta Otomana ⁵⁷, y este hecho nos demuestra indirectamente que, bien sea porque Sīdī

Aḥmad «Shensuly», jabeque con 16 cañones y 60 marineros; Qadūr «Bohanas», jabeque con 10 cañones y 90 marineros; «Canbashy», jabeque con 10 cañones y 90 marineros; Qāsim «el Jarsamy», galeota con 6 cañones y 50 marineros; ʿAbd al-Karīm «Seydi», galeota, con 2 cañones y 50 marineros; «Amora», galeota con 6 cañones y 82 marineros; «Eudá», galeota con 6 cañones y 60 marineros; «Amar Us-sidi», galeota con 3 cañones y 60 marineros; Ahmad, galeota con 2 cañones y 45 marineros.

⁵⁶ Antonio Salmón envió a Floridablanca la relación de barcos a los cuales entregó pasaporte, incluida en una carta del 31 de agosto de 1789 (AHN, *Estado*, leg. 4321). Hela aquí:

Arraeces: Muḥammad «Anarroz», fragata con 12 cañones y 50 marineros; Abraham Lunanes, fragata con 20 cañones y 50 marineros; Qāsim Ḥammānī, galeota, con 6 cañones y 60 marineros; «Euda», galeota con 6 cañones y 65 marineros; Ḥāyḥ «Amaur», galeota con 3 cañones y 70 marineros; «Haman Escuir», galeota con 4 cañones y 40 marineros; «Shamora», galeota con 4 cañones y 63 marineros; Muḥammad «Esvia», fragata con 20 cañones y 72 marineros; Aḥmad al-Turkī, fragata con 14 cañones y 61 marineros; Yūsuf Trabelsī, fragata con 16 cañones y 51 marineros; Muḥammad al-Šābūnī, fragata, con 20 cañones y 51 marineros; Qadūr Sayb ʿAynū, jabeque con 12 cañones y 80 marineros; «Canbashy», jabeque con 10 cañones y 50 marineros; Muḥammad «Shensuly», jabeque con 12 cañones y 82 marineros; Al-ʿArbī, jabeque con 12 cañones y 82 marineros; «Sahasarvy», fragata con 12 cañones y 50 marineros; ʿAlī al-Turkī, fragata con 12 cañones y 50 marineros; Muḥammad Ḥadid, galeota con 2 cañones y 34 marineros.

⁵⁷ Cf. Muḥammad Al-Ḍuʿayf, *Taʾrīḥ al-Ḍuʿayf*, en el Archivo Nacional de Rabat, sig. D 660, fol. 208. Carta de A. Salmón al conde de Floridablanca, Tánger 6 y 31 julio 1789, AHN, *Estado*, leg. 4321.

Muḥammad b. ʿAbd Allāh se convenció a última hora de la inutilidad de sus esfuerzos en pro de la marina, bien sea porque las amarguras que le estaban causando sus hijos por esta misma época le restaban ánimos para continuar, al fin se dio cuenta de la incapacidad de sus súbditos en las cosas del mar y de que era imposible que Marruecos llegase a poseer una marina, comercial y de guerra, adecuada a su rango, en el concierto de los países occidentales.

No obstante, un diplomático y comerciante de origen francés, que vivió largos años en Marruecos, afirmaba, en 1789, que Turquía y Marruecos eran entonces “les deux Principales Puissances Maritimes Musulmanes”⁵⁸. De hecho, según un documento existente en el Archivo Histórico Ultramarino de Lisboa, que data de 1785, titulado “Mappa das Forsas Navaes dos Argelinos”⁵⁹, la regencia de Argel contaba aquel año con tres jabeques —que totalizaban 76 cañones—, 7 seis setias —con 150 cañones en conjunto— a cuyo servicio estaban 2.500 hombres, entre soldados y marineros. Como vamos a constatar, estas fuerzas marítimas argelinas eran inferiores a las de Marruecos.

La realidad es que, a su muerte, la marina de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh presentaba unas cifras que nunca, ni antes ni después de su sultanato, logró alcanzar Marruecos: diez fragatas, de 16 hasta 22 cañones cada una; catorce galeotas y varios jabeques. Todas estas embarcaciones estaban bajo el mando de veinte capitanes o arraces de fragata, veintiséis de galeota y un número semejante de jabeque. La tripulación estaba representada por 6.000 marineros. Estos datos, facilitados por el cónsul español a su gobierno, nos parecen los más exactos, si bien otras fuentes elevan los números sensiblemente⁶⁰.

⁵⁸ Carta de Daudibert Caillé al conde de Floridablanca, Versailles 25 septiembre 1789, ANN, Estado, leg. 4332.

⁵⁹ Cf. Archivo Histórico Ultramarino de Lisboa, sec. Norte de Africa, caixa 3.

⁶⁰ En la relación de J. M. Salmón, cónsul español, que se expone en su *Estado de la Corte de Marruecos* (AHN, Estado, leg. 4321), no se intercala el número de jabeques, pero sabemos por el mismo Salmón que eran varios.

La *lithāf*, de Ibn Zidān (t. III, p. 257 ss.), que recoge la información de varios autores marroquíes inéditos sobre el particular —entre ellos la de un tal Abū ʿAbd Allāh al-Dukkālī al-Salāwī, cuya obra se titula *lithāf asrāf al-malāʾ*—, atestigua que la marina

En conclusión, terminamos afirmando que Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh llegó a estos excelentes resultados respecto a su marina, no con ánimo de separar por medio de ella —más aún de lo que estaba— a Marruecos de Europa, sino, al contrario, en un esfuerzo admirable, sostenido durante todo su largo sultanato, para acercarlos. Acabó en primer lugar, con las costumbres piráticas de los saletinos, y, más tarde, al dedicar sus naves al corso, no lo hizo con espíritu de *mujāhid*, en un intento de renovar la práctica de la guerra santa entre cristianos y musulmanes. Sus ataques corsarios contra los mercantes europeos, y aun americanos, tenían como objeto primordial —lo hemos intentado demostrar en nuestros tres estudios— atraer la atención de las potencias cristianas, con afán de acercarlas a Marruecos, fuera o no con fines lucrativos. Era, indudablemente, un paso gigantesco hacia la rotura del obstáculo que, con fundamento religioso, separaba, desde siglos, las orillas opuestas del Mediterráneo.

Ramón Lourido Díaz, ofm.

de nuestro sultán se componía de 20 barcos grandes de vela y 30 fragatas, mandadas por 60 capitanes y tripuladas por 1.000 marineros «orientales» —seguramente berberiscos— y 3.000 marroquíes. El *Al-Bustān al-Zawīf*, de al-Zayyānī (fol. 179), por su parte, rectifica parcialmente el número de marineros al señalar 2.000 «orientales» o berberiscos y 3.000 marroquíes. Todavía poseemos otra fuente europea, un poco más tardía, acerca del estado de la flota marroquí a la muerte de Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh. Se trata del *Specchio geografico e statistico dell'Impero di Marocco* (Génova, 1834), del sueco J. Graberg di Hemso, cónsul en Marruecos en tiempos de Mawlāy Sulaymān. Según este autor, al desaparecer Sīdī Muḥammad b. ʿAbd Allāh, la marina marroquí contaba con 10 fragatas, 4 bergantines, 14 galeotas y 19 chalupas cañoneras, tripuladas estas embarcaciones por 6.000 intrépidos y hábiles marinos (p. 229).