

EL FANAL DE TARIFA: COMPETENCIA DEL CONSULADO GADITANO. LA APORTACIÓN CANARIA A SU MANTENIMIENTO

María Magdalena Guerrero Cano

EL PRIMITIVO PROYECTO DEL FANAL DE TARIFA

El proyecto para un fanal en Tarifa¹ se planteaba como una necesidad desde antiguo, pero pasó por una serie de intentos fallidos, ya que desde hacía años se venía echando en falta

... la preciosa necesidad de poner en la Torre de la Isla de esta plaza una linterna para evitar los inmensos caudales que se pierden todos los años por las embarcaciones que se estrellan en estas costas dando a los marineros la seguridad de maniobrar en los terribles temporales del invierno y medio para que se libasen de los muchos escollos a que están expuestos, pudiéndose decir que esta falta es causa de la mayor parte de las embarcaciones que con tanta frecuencia se pierden, de la agitación y confusión con que los marineros pasan el estrecho en aquellos casos siempre expuestos a graves peligros.²

En estos términos se dirigía el teniente coronel e ingeniero ordinario Pedro Lobo y Arjona, que era corregidor de Tarifa, a Godoy el 16 de abril de 1796. Añadía que no estimaba necesario que la linterna fuera de movimiento, al no haber otra con que se pudiera confundir y que su coste sería de muy poca consideración porque todas las embarcaciones contribuirían a su construcción y mantenimiento, pagando un tanto por tonelada. De esta forma no solo se mantendría la linterna, sino que entrarían muchos reales en las arcas de la Real Hacienda, e incluso se podrían pagar los nueve reales que diariamente se necesitan para la lancha que llevaba la guardia y comestibles a la isla. También consideraba conveniente fortificar la isla.

Lo expuesto era tan evidente que en mes y medio —el 31 de mayo— el rey resolvió que se propusieran los arbitrios para la construcción de las obras de fortificación en la isla y de manutención en el fanal, notificándolo la Secretaria de Marina al corregidor de Tarifa.

La empresa se intentó, pero se impuso la realidad. La situación económica de Tarifa, destituida de toda industria y comercio, era tan precaria que el corregidor Lobo no podía hacer frente al establecimiento del fanal, pero consideraba que era de suma necesidad, porque en lo que se llevaba de año³ se habían perdido cuatro embarcaciones. El corregidor volvía a proponer como medio de financiación el establecimiento de un arbitrio de un cuarto por tonelada, a cobrar a toda embarcación que pasase del Océano Atlántico al Mediterráneo y tocase en un puerto español.

Por fin, el 9 de marzo de 1798, Carlos IV aprobaba definitivamente el establecimiento de la linterna en la torre almenara existente en la isla de Tarifa, ordenándose que el fanal fuera de reverberación.⁴ Tras la propuesta de varios proyectos fallidos, fue el ingeniero director de la Armada, Tomás Muñoz y Calvera, el que elaboró el definitivo para elevación de la torre que ya existía y colocación del fanal en 1799.

Aunque las obras llegaron a comenzar, por la inestabilidad política se abortó el intento, quedando el proyecto nuevamente en suspenso. La situación se fue complicando con la guerra contra Inglaterra y, después, por la guerra de la Independencia. Hubo que esperar hasta 1811.

EL PROYECTO DEFINITIVO

Cuando reflexionamos sobre la legislación surgida de las Cortes de Cádiz, en plena guerra de la Independencia, pensamos eminentemente en asuntos políticos, prestando poca atención a otros temas que podríamos considerar como secundarios. Entre ellos se encontraría el del fanal de Tarifa.

A pesar de las tribulaciones nacionales por las que estaba pasando la provincia de Cádiz, en 1811 hubo una cuestión menor que atrajo la atención del Consejo de Regencia. El 25 de octubre se leyó en las Cortes un proyecto del intendente honorario del Ejército y excónsul general en Marruecos, Antonio González Salmón⁵ para que se cobrara un impuesto a todos los barcos que cruzaran el Estrecho de Gibraltar y posteriormente llegaran a algún puerto español; el producto se dedicaría a la construcción de un fanal giratorio en Tarifa.

El Consejo de Regencia, en ausencia y cautividad de Fernando VII por la gracia de Dios Rey de España y de las Indias, resolvió que las Cortes Generales y Extraordinarias dispusieran: “Se construirá y conservará en el puerto de Tarifa un fanal giratorio que sirva de guía a los buques que navegan por el estrecho de Gibraltar”.⁶

El decreto de 30 de diciembre de 1811 se dirigió al prior y cónsules del Consulado de Cádiz,⁷ ya que se consideraba que debían contribuir a los gastos de este establecimiento aquellos que sacaran mayor utilidad. Estos eran los barcos mercantes nacionales o extranjeros que pasaran por el Estrecho de Gibraltar y arribaran a un puerto español del Océano Atlántico o del Mediterráneo, comprendiendo las Islas Canarias y Baleares. El impuesto o arbitrio que debían satisfacer para la construcción y conservación del fanal era de 12 maravedíes por tonelada, entendiéndose de 20 quintales los nacionales y 24 maravedíes por tonelada los extranjeros.

De la cobranza, cuenta y razón y aplicación a su destino de los productos del mencionado arbitrio quedaba autorizado el Consejo de Regencia para dar las órdenes convenientes, que aparecían a los pocos días, el 26 de enero. En definitiva, se encargaba al Consulado de Cádiz⁸ llevar toda la gestión:

1º) El cobro del impuesto lo harán los capitanes del puerto donde primero arribe el buque, después de haber cruzado el Estrecho, cada vez que lo verifique, y que se podrá evidenciar por los papeles y diarios que lleva.

2º) Los capitanes de puerto llevarán cuenta separada del producto del impuesto, así como su cobro por el presidente de la Junta de Sanidad en los puertos, o en su falta por el ayudante militar del distrito, o por el juez, alcalde o gobernador.

3º) Los capitanes de puerto remitirán mensualmente al Consulado al que pertenezcan, un estado duplicado del producto del impuesto, con expresión de los buques, porte de cada uno y días en que entraron.

4º) Los Consulados recogerán estos fondos, los conservarán a disposición del de Cádiz, al que remitirán mensualmente un estado formado por los capitanes de puerto y expedirán las correspondientes cartas de pago.

5º) El Consulado de Cádiz, al que se le confía el depósito de los fondos “por ser el más próximo al punto en que se han de invertir”, y el que puede anticipar los que de pronto se necesiten para comenzar la obra. Todos los fondos estarán a disposición del intendente D. Antonio González Salmón, entregándoselos del modo más conveniente y económico.

6º) El Consulado de Cádiz expedirá a los puertos y plazas de la Península e islas, las correspondientes cartas de pago de los fondos que le remitan; y cada tres meses remitirá al Ministerio de Hacienda de España un estado duplicado de la entrada, salida y existencia de los fondos, haciendo lo propio con el resultado de todo el año.⁹

Con la puesta en marcha definitiva del cobro del arbitrio se reanudaron los trabajos del fanal, tomando como modelo el que había elaborado en 1799 el ingeniero director de la Armada Tomás Muñoz, pero reforzando la lámpara de aceite del aparato de reverberación para que se viese a suficiente distancia. Al poco tiempo, la torre alcanzaría la altura suficiente y se colocó un fanal provisional, hasta que se construyera el definitivo de bronce.

Entre tanto, en abril de 1812, el Consejo de Regencia resolvió que se encargara el prior y cónsules del Consulado de Cádiz de activar las reuniones para comisionar a sujetos de su confianza que pudieran ser escogidos de los capitanes de puerto y Consulados respectivos, a fin de evitar todo entorpecimiento y retardo en la recaudación del impuesto señalado para la construcción y establecimiento del fanal.¹⁰ Finalmente, el 16 de junio, en una Real Orden se mandaba recaudar de forma efectiva el importe de los fondos.¹¹

A partir de este momento se van a dar dos temas constantes con relación al fanal: 1º) las obras para su continua modernización se van a realizar cada período de tiempo; y 2º) la atención para que el dinero llegara de los distintos puertos al Consulado de Cádiz para el mantenimiento del fanal.

LAS OBRAS EN EL FANAL DE TARIFA

Terminada la guerra de la Independencia, el fanal emitía su luz fija y blanca para guía de los navegantes, aunque no estaba totalmente terminado. Las obras que eran necesarias en este y otros puntos fueron el motivo de que en 1815 el Ayuntamiento de Tarifa solicitara la habilitación de una aduana para el comercio con Marruecos y Gibraltar. La solicitud se apoyaba en que se estaban realizando obras de construcción del puerto, fortificación de la isla y se pretendía proseguir las de la iluminación del fanal¹² ya que le faltaba la cúpula de bronce y su conclusión seguía en mente de González Salmón que ya era director de las Reales Obras de Tarifa, quien en función del cargo se dirigió al Ministerio de la Guerra solicitando 150 quintales de cañones de bronce inútiles y que se pudieran fundir en el horno de reverberación de San Fernando.

En Algeciras se veían con expectación las obras que se venían realizando en su entorno durante tantos años, y en particular en su vecina Tarifa, de forma que en 1821 estaba en el ambiente la posible conclusión y lo que ello pudiera suponer para la región. Por ello se dividían las opiniones entre las personas ilustradas de la zona “porque se echaba de ver que no había una imparcial censura, sino una rivalidad u oposición directa”.

Las obras comprendían tres muelles, un foso de comunicación de uno a otro fondeadero, cuatro o cinco baterías con una casa fuerte y otras obras de defensa y un fanal que se iba a reformar. Sobre el tema se planteaban dos cuestiones que se consideraban de vital importancia: a) ¿el plan propuesto conduciría al bien y prosperidad de la nación? y b) en el

supuesto de que redundara en conocidas ventajas ¿son practicables las obras y pueden llevarse a cumplido efecto? El periódico *La Abeja de Algeciras* en su número 46¹³ hacía un examen de la cuestión y proponía una solución que si no acallaba a los contrarios, al menos provocaría que enervasen las razones que se proponían.

Respecto a la primera cuestión, se veía que las obras proyectadas serían de pública y general conveniencia. Respecto al fanal se hallaban “acordes nacionales y extranjeros. Porque el fanal estando en la medianía del estrecho, avisando con tiempo los riesgos de los escollos salientes de la Isla, en que se ha de situar... es signo de salud para los navegantes por aquellas corrientes precipitadas en las estaciones borrascosas y crudas y en las noches tenebrosas. ¡Cuántas bendiciones no derramarán a porfía los aquejados en tales conflictos sobre los promovedores de esta medida que inspira el amor a la humanidad, quando adviertan la ráfaga luminosa que les señala el rumbo que deban emprender!”. El fanal y las otras obras propuestas reportarían importantes beneficios a la nación española para sus alianzas, tratados y estipulaciones con los demás. Beneficios que sin estas circunstancias sería vano esperar y que la experiencia ha demostrado; además de contribuir a que los socorros desde Tarifa llegasen inmediatamente a Ceuta “que es punto de que no debemos desprendernos absolutamente”.

Respecto a si son ¿practicables las obras? En la zona donde se ha levantado la polémica, el periódico considera que no hay personas bastante autorizadas en conocimientos para opinar, “por lo que da al olvido las bachilleras producciones de los contrarios”; y aborda los hechos consumados. El fanal ha superado las pruebas para ser giratorio, y se colocará definitivamente en pocos días. Prosiguiendo el resto de las obras planeadas, de las que hay que mostrar “debido reconocimiento al sostenido tesón, infatigable zelo, actividad inimitable, y amor nacional y patrio del ilustrado Ciudadano es-Secretario D. Antonio González Salmóm encargado en la dirección de esta magnífica obra, que tan poca costa, y baxo sus auspicios se acerca hacia su fin y perfección para decoro y esplendor de la Nación Española”.

Por fin, el 30 de mayo de 1822, la *Gaceta de Madrid* anunciaba el encendido del nuevo fanal giratorio de Tarifa, a 135 pies de altura y que se podía distinguir a 11 leguas de distancia. La comunicación decía: “De orden del gobierno se avisa a los navegantes que estando ya colocado en la torre de la isla de Tarifa, situada en el estrecho de Gibraltar, el fanal giratorio mandado establecer en aquel punto, se encenderá éste desde la noche del 1º de junio inmediato, en lugar de la luz fija que ha tenido en la actualidad, lo que se anuncia a los citados navegantes para su conocimiento y gobierno; advirtiéndoles que a fin de evitar equivocaciones con el fanal de Cádiz (como pudiera ser en noches tenebrosas y oscuras a los procedentes del Océano, tomando una luz por otra si estas fuesen exactamente iguales), se alejará este inconveniente sabiendo que la del fanal de Tarifa se diferenciará de aquella, tanto en las modificaciones que experimentará la luz en un corto y determinado tiempo, como en lo pasajero que será el eclipse, cuyas circunstancias se harán igualmente en su día”.

A los dos días, el 2 de julio, el *Diario Mercantil de Cádiz* publicaba la descripción del nuevo faro de Tarifa: “Habiéndose encendido este fanal en la noche del 1º de junio ultimo, se hace saber ahora las modificaciones y orden que guarda en su movimiento la luz de este fanal en el determinado tiempo de 136 segundos que echa en describir un círculo completo. Se manifiesta una luz clara, despidiendo diferentes rayos, la que progresivamente se va aumentando por espacio de 48 segundos, en que de pronto toma mucho mayor cuerpo la luz de reflexión, formando entonces un globo brillantísimo que da cuatro candilazos seguidos en el intervalo de 12 segundos, y subsiste esta gran luz, la que sucesivamente se va

disminuyendo por el mismo orden y tiempo que guarda en su crecimiento, hasta que desaparece enteramente y sobreviene un eclipse, cuya duración es de medio minuto, o sea 30 segundos; de suerte que la luz del citado fanal existe por el espacio de 106 segundos en todo el curso de su aumento o declinación y el eclipse u oscuridad solo 30 segundos como va expresado”.

El faro debía encenderse todas las noches del año media hora después de puesto el sol en verano y un cuarto de hora después en invierno. Se apagarían todas las estaciones al amanecer.

Pero el atraso y abandono que se daba en las costas españolas en general siguió siendo manifiesto, por lo que algunos gobiernos dirigieron reclamaciones diplomáticas a España, donde no se planteó una determinación hasta el 4 de enero de 1842, cuando el regente el reino, el general Espartero, resolvió que se formara una *Comisión especial de Faros*, a propuesta de la dirección de Caminos, Canales y Puertos.¹⁴

FINANCIACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL FANAL DE TARIFA. EL CONSULADO DE CÁDIZ

Aún se debatía España en plena guerra de la Independencia cuando en Tarifa seguían preocupando las obras en el puerto y en el fanal, a pesar de que este ya había comenzado a emitir su luz para guía de navegantes, pero parece que lo ordenado respecto a su financiación no se acababa de cumplir.

Esta es la causa de que González Salmón, como encargado de obras, escribiera al prior del consulado de Cádiz sobre que ciertos capitanes de puerto de la Península e islas no cobraban el derecho establecido en la normativa de 26 de enero de 1812, ni daban razón de su producto al consulado de Cádiz, de forma que no ponían a su disposición ninguna cantidad como estaba previsto en la Real Orden, lo que redundaba en perjuicio del consulado. Opinaba que la solución era volver a entregar la normativa a los capitanes de puerto.

Esto se hizo así y entonces contestaron estos dando cuenta de que si habían cobrado el citado derecho y entregado su producto como lo demostraban los recibos emitidos por los consulados de sus respectivos distritos que eran los que debían entenderse con el de Cádiz, según las reglas 3ª y 4ª de la normativa citada anteriormente. Como consecuencia, ahora no se les podía exigir con retardo los desembolsos que ya habían hecho. El asunto se planteó a la Regencia del Reino que en 1813 concluyó que los capitanes habían actuado correctamente y con arreglo a lo que estaba establecido, por tanto eran los respectivos Consulados los que debían responder ante el de Cádiz; pero para mayor seguridad y poder confrontar las noticias, resolvía que todos los capitanes de puerto de la Península e islas debían dar cuenta mensualmente al Ministerio de lo que percibían y entregaban a los respectivos consulados.¹⁵

Pero el tema seguía sin resolverse y, transcurridos cuatro años, la Dirección General de Rentas se hizo cargo de lo expuesto por González Salmón de que para el mantenimiento del fanal se debían pagar 12 maravedíes por tonelada de 20 quintales los barcos nacionales y 24 los extranjeros. La norma parecía que se acataba pero no se cumplía porque muchos barcos que pasaban por el Estrecho se iban a otros puertos extranjeros. En vista de ello, resolvió Su Majestad¹⁶ que se cobrara a la salida del puerto, anotándolo el capitán del puerto en la matrícula o póliza de cargo. Esta era la forma de que los capitanes y patronos de los buques pudieran acreditar en los puertos donde recalaran que habían hecho efectivo el pago. Se

añadía que los que no pudieran acreditar haber pagado a la salida del puerto de origen, porque venían de puertos extranjeros, lo hicieran posteriormente a la arribada a puerto.¹⁷

A pesar de toda la normativa expuesta, la cuestión seguía sin solución y el prior del consulado de Cádiz hace presente en 1820 la inexactitud de algunos consulados en rendir cuentas, a lo que el Ministerio de Hacienda comunica una Real Orden a los consulados morosos para que den cuentas de lo que recaudan. Lo mismo vuelve a suceder en 1824, distinguiéndose especialmente por sus descuidos los puertos de Salou y Tarragona. En consecuencia, el rey resuelve que se vuelva a encarecer a los capitanes de los puertos sobre el más exacto cumplimiento de lo ordenado por las Reales Órdenes, como consta que también lo hicieron posteriormente San Fernando y Algeciras en 1831.¹⁸

La realidad era que desde 1812 se había conseguido dinero para el fanal, en distintas partidas que aparecen en el “Libro de cargo y data del producto de derecho establecido para la construcción y conservación del fanal giratorio de Tarifa por decreto de las Cortes Generales y Extraordinarias congregadas en esta ciudad de 26 de diciembre de 1811, mandado observar por el Consejo de Regencia en el suyo de 30 del mismo mes, comunicados al Tribunal del Consulado en la misma fecha de enero de 1812 para su cobranza, cuenta y razón y aplicación a su destino de dicho impuesto... cuya cuenta está a cargo de los tesoreros del Consulado D. José Fernández de Cosío y D. Nicolás Antonio de Herboso y Saravia, con intervención de la Contaduría del mismo”.¹⁹ Estos fondos que habían ido enviando distintos consulados y capitanes de puerto durante todo el año estaban invertidos en su totalidad a final de año, mediante distintas cantidades que se iban entregando progresivamente a González Salmón. Solo en 1822 y 1823 hemos encontrado que quedara saldo a favor del año siguiente. Lo que se recaudó y se invirtió fue:

- En 1812 la cantidad de 27.612 reales y 21 maravedises.²⁰
- En 1813 la cantidad de 23.317 reales y 28 maravedises.
- En 1814 la cantidad de 22.166 reales y 24 maravedises.
- En 1815 la cantidad de 29.654 reales y 2 maravedises.
- En 1816 la cantidad de 14.579 reales y 26 maravedises.²¹
- En 1817 la cantidad de 31.847 reales y 26 maravedises.
- En 1818 la cantidad de 52.243 reales y 4 maravedises.
- En 1819 la cantidad de 34.229 reales y 11 maravedises.
- En 1820 la cantidad de 42.057 reales y 10 maravedises.
- En 1821 la cantidad de 41.287 reales y 30 maravedises.
- En 1822 la cantidad de 28.631 reales y 8 maravedises.
- En 1823 la cantidad de 31.544 reales y 14 maravedises.
- En 1824 la cantidad de 62.411 reales y 13 maravedises.
- En 1825 la cantidad de 33.357 reales.
- En 1826 la cantidad de 16.399 reales y 0,5 maravedises.

El tiempo había ido pasando, había aparecido la Constitución de Cádiz, había terminado la guerra contra los franceses, y la insurrección americana estaba teniendo lugar, lo que era de incuestionable importancia para la metrópolis. La repercusión fue inmediata en el comercio gaditano²² que pasó en su mayor parte a manos de extranjeros,²³ lo que también repercutió en el declive de su consulado. La ciudad andaluza había decaído en importancia, excepto en las ventajas que suponía su posición geográfica, utilizable con miras al establecimiento de un puerto franco, lo que se planteó por primera vez en 1817 y fue concedido por Fernando VII el

21 de febrero de 1829.²⁴ La opulenta Cádiz, en otros tiempos depositaria del comercio americano, “cesó de ser el banco de todo giro, convirtiéndose en uno de arena”.²⁵

Estos años eran de cambios económicos, había que adaptarse a los nuevos tiempos y por ello se publicó un Código de Comercio²⁶ que se había ido preparando durante años, formado por un conjunto de leyes que suplía usos y prácticas que hasta ese momento se venían empleando. Desde ese momento, la legislación mercantil se aplicó en los Consulados, ateniéndose a unas reglas fijas. Por ello, la estructura de los Consulados cambió, en particular el de Cádiz, que perdía competencias —entre ellas la de administrar los fondos para el fanal de Tarifa— ya que pasaban a ser meros tribunales de comercio. Al mismo tiempo se creaban las Juntas de Comercio que se encargaban de los asuntos gubernativos y administrativos. El 2 de enero de 1830 queda instaurada la de Cádiz, estando presidida por el gobernador militar y político de la provincia.

Pero, por muchas innovaciones que se intentaron, el hecho era que Cádiz no se recuperaba. En un acta del Consulado de 1828 encontramos: “Siendo esta ciudad la más recargada de derechos e impuestos municipales para mantener el hospicio, hospital de mujeres, cuna y otros establecimientos públicos y habiendo desaparecido el comercio, único recurso de esta plaza, se hallan sus habitantes tan agobiados y es tan difícil su subsistencia que rápidamente se va despoando, contando hoy más de una quinta parte de sus edificios vacíos y cerrados...”.²⁷

EL FANAL DE TARIFA Y LA REAL JUNTA DE COMERCIO DE CÁDIZ

El que hubiera aparecido la Real Junta de Comercio de Cádiz, que se hizo cargo de muchas de las cuestiones que hasta ese momento habían correspondido al Consulado, no significaba que los problemas hubieran cambiado; seguían estando presentes la falta de dinero para el mantenimiento del fanal y las posibles reformas que se iban imponiendo como necesarias.

En 1833, a instancias de la dirección de obras de la isla de Tarifa, la Real Junta de Comercio gaditana se dirigió a la reina, tratando de los arbitrios aplicados a las obras de los puertos, cuya entrega había sufrido entorpecimientos. En vista de ello²⁸ se resolvió que por la Dirección General del Real Tesoro se procediera a la entrega de los productos de los diferentes arbitrios para limpias, obras de puertos y reparación de muelles con cargo al presupuesto del respectivo Ministerio, haciendo lo mismo con los productos sucesivos cuando la ocasión se fuera presentando en iguales circunstancias. Se debían ingresar en las Tesorerías de las Provincias, recaudándose por los empleados de la Real Hacienda. A cambio se debían expedir certificaciones por las Contadurías de las Provincias. Así se comunicó a la Real Junta gaditana, con objeto de que la trasladase a todos los recaudadores del impuesto del fanal.²⁹

Pero con esto las cuestiones no quedaban resueltas, porque el mismo año el Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda informó al presidente de la Real Junta que la reina, a raíz de una instancia de la oficina de Rentas de Menorca, había ordenado que se adoptara el sistema de dirigir aviso de los productos con remesa de certificación de la contaduría de rentas expresiva del rendimiento y de las deducciones que se hagan por el 10 y el 5% por el mes a que dicho certificado corresponda, como se hacía con los derechos de toneladas y ancoraje.³⁰

El hecho es que la normativa seguía su curso respecto a la recaudación y administración de fondos, pero las obras del fanal sufrían el paso del tiempo y se deterioraban, por lo que en 1834 era necesario reparar aquella importante marcación de la navegación. La reina autoriza

al director de la empresa del fanal, Basilio Roldán, a que calcule el presupuesto y reintegre el importe de los fondos que están asignados a estas obras en el mismo orden en que se fueran ingresando.³¹

En 1838 funciona una Comisión de las obras nacionales y fanal de la isla de Tarifa y por el director general de Caminos, Canales y Puertos, mediante una Real Orden comunicada por el Ministro de la Gobernación, se nombra director facultativo de las obras de Tarifa a Gabriel Gómez Herrador.

En consecuencia, este pide información a través del jefe superior político de la provincia, al cónsul de Comercio que lo ponga al corriente de los fondos recaudados para el fanal y lo que se pueda recaudar en el futuro. De estos fondos estaba encargado Francisco Pazos, que también lo estaba de la estafeta de Tarifa, por lo que este sería en última instancia el encargado de recibir los fondos pertenecientes al fanal. Alegaba que desde antiguo los derechos debían ser cobrados por el Consulado, y después por la Junta de Comercio, en todos los puertos de la Península e islas adyacentes; pero la realidad era que no se tenía conocimiento del estado exacto del arbitrio, por lo que pedía conocer los puertos que debían contribuir y los que dejaban de hacerlo.

La contestación del Consulado por mano de su secretario, José María Aguayo, a Gómez Herrador sólo se hace esperar unos días. Recuerda que según decretos de 1811 y 1812, la reunión de los productos del arbitrio debía hacerse en el “extinguido Consulado y desde 1830 en la Junta de Comercio”. Por estos cuerpos y en sus respectivas épocas se han recibido los fondos de esta Aduana, de los Consulados y Juntas de Comercio de La Coruña, Mallorca, Barcelona, Alicante, Málaga, Valencia, Sevilla, Santander, Granada, Sanlúcar, Canarias, de los capitanes del puerto de Rota, Ceuta y San Fernando, de los empleados de rentas de Tarifa y Ayamonte, del comandante de marina de Vejer y de la Junta Comisionada de amortización de Mahon, cuyos fondos han estado siempre a disposición, primero de Antonio González Salmón y después de Basilio Roldán, de quienes han sido apoderados en esta plaza Joaquín Bruzo y Juan Matías Rodríguez. También en esta fecha le dan cuenta a Gómez Herrador de que la recaudación ha sido más o menos productiva, y que según está establecido por Real Orden de 18 de enero de 1833, pasará inmediatamente a los apoderados. Desde que se suspendió la entrega a Juan Matías, apoderado de Roldán, únicamente están disponibles 2.340 reales y 3 maravedíes que podrán librarse al nuevo comisionado o a la persona que el mismo designe, recibida que sea la orden del jefe superior político de la provincia de Cádiz.³²

CONTRIBUCIÓN CANARIA AL MANTENIMIENTO DEL FANAL DE TARIFA³³

En el *Libro 1º Copiador de cartas de pago libradas por el Consulado de Cádiz en los productos de recaudación del fanal de Tarifa*,³⁴ que va de 1812 a 1820, no encontramos ni una sola anotación que haga referencia a Canarias; no así en el *Libro 2º*³⁵ que en fecha 29 de septiembre de 1820 el Consulado de Canarias³⁶ da cuenta al de Cádiz de que hay recaudados 5.128 reales y 4 maravedises, cobrados a los buques procedentes del Mediterráneo.³⁷ Por esta cantidad, el tribunal gaditano da una libranza a favor de Joaquín Bruño, apoderado de González Salmón, advirtiéndole de que la comprobación de las partidas de cargo se deben hacer por medio de relaciones duplicadas. En estas fechas, la advertencia de la duplicidad de documentos difícilmente se podría cumplir, porque a partir de este momento es constante la reedición de peticiones de estados o relaciones de la recaudación hecha, sin que haya contestación. Igual que en Canarias sucedía con Málaga, Sanlúcar, Sevilla, Alicante, Barcelona, Santander, Ceuta, Mallorca y Valencia, a las que se dirigió González Salmón

valiéndose de una Real Orden de 15 de julio de 1824 que trasladó el Secretario de Estado y del Despacho de Marina sobre la puntual recaudación y entrega de los productos del derecho del fanal. Pero la petición no tendría respuesta, porque en 1826 vuelve a dirigirse a los capitanes de puertos canarios y así lo vuelve a repetir a los tres meses, “exponiendo que a la penetración de VSS no puede ocultarse la inmensidad de males que origina a cualquier dependencia semejantes paralizaciones y es bien extraño que no cuiden de evitarlas... De aquí el que este tribunal —Cádiz— se vea en la dura necesidad de reconvertir a VSS. por su prolongada detención en dar dichos avisos, esperando lo verifiquen sin ulterior demanda, aprovechando cuantas ocasiones se les presenten” de buques que salgan de ese puerto.

La misma petición se repite cada corto período de tiempo. Pensamos que lo que en realidad sucedía era que no se le prestaba suficiente atención al trámite, o que se había descuidado el cobro del arbitrio por parte de los capitanes de puertos y el Consulado canario que desde 1786 estaba instalado en San Cristóbal de La Laguna en Tenerife. A pesar de las premuras de González Salmón, Canarias seguía sin dar respuesta. Y en 1831 dirige un oficio a la Junta de Comercio canaria —“que ha sustituido al anterior Tribunal del Consulado”— sobre la extraordinaria demora en enviar fondos a Cádiz, “lo que da lugar a dificultades en el sostenimiento de la empresa, cuya utilidad y ventajas refluyen a favor de la humanidad, cuanto en beneficio del comercio”. Deducimos que las requisitorias de la Junta gaditana fueron más numerosas de las que hemos encontrado de hecho, y que se realizaron a todas las Juntas de Comercio que estaban obligadas a contribuir, porque en la documentación hemos visto referencias a cartas de este tipo que en el libro copiador no se encuentran. El resultado fue que en 1834 llegaron noticias a Cádiz de que en La Laguna de Tenerife, sede de la Junta canaria, había depositados 13.213 reales y 10 maravedises³⁸ con destino al fanal y que no habían sido tramitados. Por ello se les ruega que se les entreguen al apoderado de González Salmón; también piden que se “envíe un certificado, relación o documento de la autoridad, cuerpo, oficina o persona encargada de la recaudación del arbitrio”, en que se ponga de manifiesto su tramitación, según está ordenado desde el 3 de agosto de 1827.

Estos plazos tan largos en el envío de dinero a Cádiz eran frecuentes. Por ello, la Junta de Comercio gaditana, en 1841, encargó a las Intendencias, en este caso que tratamos a la canaria, que obedecieran las órdenes para que se tuviera especial control con el dinero destinado al fanal, con objeto de que no se mezclara con el de los demás ramos de la Administración pública. Añadían: “es forzoso que esa Intendencia varíe suscitadas disposiciones sobre la materia, porque estos arbitrios tienen un destino y aplicación especial y sumamente privilegiada, por lo que no ha debido amalgamarse este arbitrio, ni mucho menos confundirse, y se servirá que se cumpla lo mandado por el gobierno en sus resoluciones de 15 de febrero y 20 de abril último, entregándose a esta Junta de Comercio los rendimientos... desde que se interrumpió la entrega hasta el día, como lo que se recaude en lo sucesivo”. Es de suponer que la Junta canaria se hizo eco de este envío, porque los gaditanos le vuelven a escribir, diciéndoles: “Impuesta esta Corporación de cuanto esa Junta se ha servido comunicarle... después de apreciar como se merece el celo de esa Corporación que halla este cuerpo lleno de dignidad y exactitud y darles las debidas gracias por sus desvelos, ... se sirve insistir para que sean entregados los rendimientos del arbitrio desde que se suspendió la entrega”.³⁹

A partir de estos años no encontramos más noticias de Canarias en la documentación relacionada con el fanal; solo hay algunos requerimientos para que se rindan cuentas de lo percibido, se envíe información de lo recaudado y la total paralización del cobro del arbitrio, lo que da lugar a que, repetidamente, el encargado de las obras acuda a la Junta de Comercio

gaditana reclamando que presione a la Junta canaria para que se reactive la recaudación y el envío de los fondos a la Península.

NOTAS

- ¹ Nos ha sido de gran ayuda el artículo de PATRÓN SANDOVAL, Juan A.: “Tarifa, el faro más meridional. Apuntes sobre la historia del primer faro del Estrecho de Gibraltar”, *Aljaranda*, núm. 40, 2001, pp. 10-24.
- ² Biblioteca del Palacio Real. Informes del gobernador de Tarifa dirigidos al Príncipe de la Paz y actas de las Juntas del Consejo (1796-1797). Sign. II/2511. Fols. 64 a 70.
- ³ El dato era del 18 de junio de 1796.
- ⁴ Lo que suponía que debía reflejar su luz en una superficie bruñida. FERRER Y AMAT, J.: *Plano, perfil y elevación de la torre de la Ysla de Tarifa, con aumento de un segundo cuerpo para establecimiento del Fana*, San Roque, Servicio Histórico Militar, 10 de abril de 1798, núm. 2.767, Clave B-4-87, 014/435.
- ⁵ *Expediente personal de Antonio González Salmón*. Archivo General Militar. Sección Célebres. Caja 071. Leg. G-11
- ⁶ *Diario de las Sesiones de las Actas Generales y Extraordinarias*. T. II. Madrid, 1870. Sesión de 25 de octubre de 1811.
- ⁷ Archivo General de Indias (en adelante AGI). Consulados. Leg. 1538.
- ⁸ Desde el segundo viaje de Colón, el puerto gaditano fue el preferido para el tráfico indiano durante un decenio, hasta que Sevilla, tras el descubrimiento, se impone con su auge mercantil que se irradia a toda su comarca, dominando el monopolio comercial frente a las apetencias gaditanas. Ello se ve plasmado en la creación de la Casa de la Contratación sevillana en 1503. Sus oficiales fueron los encargados de controlar a todos los negociantes y llevar a cabo los negocios que tuvieron relación con el comercio americano. Ello no impidió que los mercaderes mostraran la necesidad de agruparse en una entidad que defendiera sus intereses. Así se creó el Consulado de Comerciantes por real provisión dada en Valladolid el 23 de agosto de 1543. A los trece años fueron aprobadas y confirmadas sus Ordenanzas, compuestas de sesenta capítulos en los que se recogen las elecciones de prior y cónsules, se estructura el personal de la institución y se señalan los límites de su jurisdicción. Pero con el tiempo, la plantilla se fue ampliando, y Cádiz no quedó totalmente olvidada. Así podía despachar un número de toneladas que no era siempre fijo. Para tal gestión, desde 1555 había un juez oficial para pudiese entender “en recibir los navíos que llegasen de las Indias y a sus dueños, capitanes y maestros que se les hubiere concedido facultad para tomar aquel puerto y asimismo en el despacho de los dichos navíos, personas y mercaderías que en ellos vinieren y no en determinar pleitos”. Otros cargos de nueva creación también fueron asignados a Cádiz, y el puerto gaditano fue tomando más importancia, al mismo tiempo que el navegar por el Guadalquivir hasta Sevilla se hacía más dificultoso, al haber aumentado el volumen de las naves y el tener que pasar la barra de Sanlúcar. Finalmente, en 1717 se trasladó a Cádiz la Casa de la Contratación y el Consulado. El cambio de sede no supuso ningún cambio para la institución que siguió con las mismas Ordenanzas, aunque el personal aumentó debido al incremento de actividades y a la aparición del Reglamento de galeones y flotas de 1720 y las leyes de Libre Comercio. El siglo XVIII, con las Leyes de Comercio Libre, trajo una serie de novedades en todo lo relacionado con el tráfico mercantil y el comercio. Fue esencial la aparición de los nuevos Consulados, tanto en Indias como en la Península, que seguían siendo agrupaciones de comerciantes para defender sus intereses que en muchas ocasiones no coincidían con los de la corona. Por eso, en 1730 quedó definitivamente constituida la Junta de Comercio y Moneda que armonizaba los intereses de la corona y de los comerciantes, pero a la que estaban sujetos los Consulados. El Real Consulado de Canarias en La Laguna se creó en 1786, pero el de Cádiz siguió teniendo cierta prioridad, apareciendo nuevos impuestos cuyo cobro y administración le correspondieron. Entre ellos estuvo el del fanal de Tarifa que administró el Consulado gaditano, bajo la supervisión de la Real Junta de Comercio. HEREDIA HERRERA, Antonia: “Apuntes para la historia del consulado de la universidad de cargadores a Indias, en Sevilla y en Cádiz”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla: EEHA, XXVII, 1970, pp. 219-279.
- ⁹ AGI. Consulados. Leg. 1538.

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ *Relación comprensiva del importe recaudado por los empleados de la Rl. Hacienda para la construcción del fanal giratorio situado en Tarifa*, Archivo General de Marina, Sección: Semáforos, Leg. 498/L.

¹² CORTÉS MELGAR, M^a F.: “La vida y la muerte en Tarifa en la primera mitad del siglo XIX”, Suplemento al nº 7 de *Almoraima*, abril, 1992.

¹³ AGI. Consulados. Leg. 1538.

¹⁴ PATRÓN, p. 6.

¹⁵ AGI. Consulados, Leg. 1538.

¹⁶ Esta determinación se tomó en 1818, cuando ya Fernando VII estaba en Madrid como rey de España.

¹⁷ AGI. Consulados, Leg. 1538.

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ AGI. Consulados. Libro 834.

²⁰ Esta cantidad se desglosaba en distintas partidas entregadas en diferentes fechas: el 10 de junio se entregaron 6.798 r. y 31 m.; el 5 de agosto fueron 5.700 r.; el 15 de septiembre fueron 5.845 r. y 17 m.; el 6 de octubre fueron 2.653 r. y 6 m.; y el 7 del mismo mes fueron 3.137 r. y 22 m.; el 7 de diciembre fueron 1.896 r. y 33 m.; y el 31 de diciembre fueron 1.580 r. y 14 m., que son un total de 27.612 r. y 21 m. en el año 1812.

²¹ 2^o *Libro de cargo y data*. AGI. Consulados. Libro 835.

²² GARCÍA BAQUERO, Antonio: *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la carrera de Indias*, Cádiz: Diputación Provincial, 1991.

²³ HEREDIA HERRERA, Antonia: “Apuntes para la historia de Consulado...”

²⁴ El puerto franco se mantuvo hasta 1832.

²⁵ *Memoria sobre el importante objeto de establecer puerto franco la plaza de Cádiz, por un amante de la nación*, Cádiz, 26 de octubre de 1821, que fue remitido a las Cortes. AGI. Consulados. “Impresos curiosos (1602-1836)”.

²⁶ AGI. Consulados. Libro 26. HEREDIA HERRERA, Antonia: “Reglamentos y ordenanzas del Consulado de Cádiz en el siglo XVIII”, *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla: CSIC, T. I, 1985, pp. 59-77.

²⁷ Citado por HEREDIA: “Reglamentos...”, p. 74.

²⁸ Se apoya en las Reales Órdenes de 8 de julio, 20 de noviembre de 1833, 11 de enero, 27 de marzo, 29 de junio 23 de agosto y 30 de septiembre de 1834.

²⁹ AGI. Consulados, Leg. 1538.

³⁰ *Ibidem.* AGI. Consulados. Libro 831.

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

³³ Sobre los faros en Canarias, está publicado: SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José M^a: “Los primeros faros de Canarias: unos edificios iluminadores del progreso”, *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, Casa de Colón, 1992, T II, pp. 1017-1030.

³⁴ AGI. Consulados. Libro 829.

³⁵ AGI. Consulados. Libro 830.

³⁶ AGI. Indiferente. Leg. 3115A, 3115B y 3115C. PERAZA DE AYALA, José: *El Real Consulado de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2003. También han trabajado sobre este tema Guimerá, Macías y Morales Padrón.

³⁷ AGI. Consulados. Leg. 1548 y Libro 832, *Libro Mayor del fanal de Tarifa*.

³⁸ AGI. Consulados. Leg 1551.

³⁹ AGI. Consulados. Libro 831.