

## LA POLÍTICA ANTIPORTUARIA ESPAÑOLA EN EL LITORAL NORTEAFRICANO, SIGLOS XVI-XIX<sup>(1)</sup>

Eloy Martín-Corrales

Universitat Pompeu Fabra, Barcelona

Tras el final de la conquista, o «Reconquista», del Reino nazarí de Granada en 1492, la Monarquía española se propuso la tarea de extender su poder territorial al sur del Estrecho de Gibraltar. Dos parecen ser los factores que estaban detrás de tal iniciativa. El primero, el marcado carácter expansivo de la Europa del momento<sup>(2)</sup>. Expansión abanderada por Portugal (que en 1415 conquistó Ceuta) que desembocaría en el «descubrimiento» y conquista de las Indias Occidentales o América (1492), en el establecimiento del camino directo hacia La India por el Cabo de Buena Esperanza y, por último, en el ámbito de las relaciones euromagrebíes, en las «guerras del trigo», en las que se vieron envueltos portugueses y marroquíes<sup>(3)</sup>. El segundo, el deseo de asegurar la defensa de la nueva frontera hispana con el Magreb que se había extendido enormemente como consecuencia de la conquista del Reino de Granada. Se trataba de una frontera poco segura en la medida en que se tenía poca, o ninguna, confianza en la población morisca sometida a las nuevas autoridades cristianas. De ahí la obsesión de tratar de impedir una hipotética invasión procedente del Norte de África, así como impedir que el mutuo enfrentamiento corsario no arruinara la economía marítima de unos reinos hispánicos recién unificados<sup>(4)</sup>. Naturalmente, la historiografía suele hacer

---

(1) Esta investigación forma parte del proyecto: Eclipse Imperial: Transición y emergencia de nuevas estructuras políticas en América, Asia y África (1750-1950). Referencia : HAR2012-3952-C02-01.

(2) Alberto Tenenti, *La formazione del mondo moderno: XIV-XVII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1982. Trad. esp. *La formación del mundo moderno: siglos XV-XVII*, Barcelona, Crítica, 1985.

(3) La visión portuguesa en, Vitorino Magalhaes Godinho, *História económica e social da expansão portuguesa*, Lisboa, Terra, 1947, vol. I. *A economia dos descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Sá da Costa, 1962. «Les guerres du blé au Maroc», *Anuario de Historia Económica y Social*, I (1968), pp.227-259. Por último, *L'économie de l'Empire portugais au XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du poivre*, Paris, SEVPEN, 1969. Y, «Les guerres du blé au Maroc», *Anuario de Historia Económica y Social*, I (1968), pp.227-259. La visión marroquí, Ahmed bouchareb, A., *Dukkala wa-l-isti'mar al burtugali ilà sant ijla'Asfi wa-Azimmur*, Casablanca, Dar ath-thkâfa, 1984. Y, «Les conséquences socio-culturelles de la conquête ibérique du littoral marocain», Mercedes García Arenal et María-Jesus Viguera (eds.), *Relaciones de la península ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)*, Madrid, CSIC, 1988, pp.487-537.

(4) Mercedes García Arenal et Miguel Ángel Bunes Ibarra, *Los españoles y el Norte de África. Siglos XV-XVIII*, Madrid, Mapfre, 1992. Juan-Bautista Vilar, Ramon Lourido Diaz, *Relaciones entre España y el Magreb, siglos XVII y XVIII*, Madrid, Mapfre, 1994. Mercedes García Arenal, Miguel

más hincapié en el factor religioso (guerra contra los infieles y testamento de Isabel la Católica) como el más determinante a la hora de explicar los intentos de conquista del litoral norteafricano<sup>(5)</sup>.

El resultado de la expansión hispana en el litoral norteafricano es de sobras conocido. La conquista, más o menos duradera, de una serie de enclaves o *presidios*<sup>(6)</sup>. Los casos más importantes fueron los de Melilla (1497), Peñón de Vélez de la Gomera (1508-1522, 1564), Peñón de Alhucemas (1673) y Ceuta (portuguesa desde 1415, e hispana desde 1640 en adelante), que continúan siendo españolas. La permanencia fue también larga en otra serie de plazas que se acabaron perdiendo : Santa Cruz de Mar Pequeña (1478-1524), Mazalquivir (1505-1708, 1732-1792), Cazaza (1505-1522), Orán (1509-1708, 1732-1792), Peñón de Argel (1510-1529), Bugía (1510-1555), Trípoli (1510-1530), Mehedia (1535, 1550-1553), La Goleta (1535-1574), Larache (1610-1689), La Mámora (1614-1681), así como una serie de localidades en las que la presencia hispana fue mas breve (Bona, Tabarca, Bizerta, La Goleta, Túnez, Soussa, Monastir y Mahometa). También hay que tener en cuenta que, al menos nominalmente y entre 1580 y 1640, el monarca español poseyó los presidios portugueses de Arcila, Mazagán y Mogador y otras plazas en la costa atlántica marroquí<sup>(7)</sup>. Por último, la monarquía hispana ejerció una especie de protectorado, mas indirecto que directo y sancionado por diversos tratados, sobre determinados reinos y territorios magrebíes: Ténés, Tremecen, Querquenes, Dellys, Cherchell y el Túnez hafsida, asi como Argel, mientras estuvo controlada por el Peñón hasta

---

Ángel Bunes Ibarra et Victoria Aguilar, *Repertorio bibliográfico de las relaciones entre la península ibérica y el Norte de África (siglos XV-XVI). Fuentes y bibliografía*, Madrid, CSIC, 1989. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen a l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949. La traducción española en, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid-México-Buenos Aires, Fondo Cultura Económica, 1976.

- (5) Para una visión especialmente rancia, las monografías de Doussinague, José-Maria, *La política internacional de Fernando el Católico*, Madrid, Espasa Calpe, 1944. Y, *La política exterior de España en el siglo XVI*, Madrid, Ministerio Asuntos Exteriores, 1949. Para la interpretación norteafricana en, Abdejilil Temimi, «L'arrière religieux du duel hispano-ottoman sur le Maghreb au XVIe siècle», *Revue d'Histoire Maghrebine*, 10-11(1978), pp.5-52, 214-215.
- (6) Por razones que tienen que ver la con reivindicación marroquí de Ceuta, Melilla y los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas, la historiografía norteafricana siempre hace hincapié en la naturaleza penitenciaria de los *presidios*. Sin embargo, olvidan o ignoran, que también significa ciudad fortificada o fortaleza, así como «la guarnición de soldados que se pone en las Plazas, Castillos y Fortalezas, para su guarda y custodia», *Diccionario de Autoridades (Diccionario de la Lengua Castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad...*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1737. Utilizo la edición facsímil de Ed. Gredos en Madrid, 1990, vol. II, p. 366.
- (7) En 1580, unión de las coronas de Castilla y Portugal en la persona de Felipe II. En 1640, separación de Portugal. Para Arzila, David Lopes, *História de Arzila durante o domínio português (1471-1550 e 1577-1589)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924. Para Mazagán, Laurent Vidal, *Mazagao, la ville que traversa l'Atlantique : du Maroc à l'Amazonie (1769-1783)*, Paris, Flammarion, 2005.

1529<sup>(8)</sup>. La presencia española en el Norte de África en el siglo XVI, ampliable a toda la Edad Moderna, ha sido definida como *occupation restreinte*, o lo que es lo mismo, restringida, limitada y/o periférica<sup>(9)</sup>. Esta última interpretación olvida la voluntad de resistencia de los poderes y poblaciones locales, que fue lo que realmente impidió que la conquista de los citados enclaves del litoral fuera acompañada, salvo en casos excepcionales, por la de su *hinterland*.

Contamos una nutridísima bibliografía (con enormes desequilibrios en lo que a calidad se refiere) sobre la conquista, mantenimiento y/o pérdida de la presencia española en el litoral norteafricano<sup>(10)</sup>, tal como demuestran los casos de Orán<sup>(11)</sup>, Ceuta<sup>(12)</sup>, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucemas<sup>(13)</sup> y otras posesiones recuperadas por tunecinos<sup>(14)</sup>, argelinos,<sup>(15)</sup> tripolitanos<sup>(16)</sup> y marroquíes<sup>(17)</sup>. En el siglo XIX, el listado de las plazas que continúan en poder español se redujo como consecuencia del abandono de Orán a fines del siglo anterior (1791), aunque aumentó como consecuencia de la conquista de las islas Chafarinas, conquistadas en 1848. Así, pues, la presencia española se limitó a enclaves (Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y Peñón de Alhucemas) situados en el litoral marroquí. Llama la atención el que a pesar de la oceánica bibliografía disponible al respecto, apenas si se ha prestado atención al estudio

(8) Mercedes García Arenal et Miguel Ángel Bunes Ibarra, *Los Españoles...*; Juan-Bautista Vilar et Ramon Lourido Diaz, *Relaciones...*; Primitivo Mariño Gómez, *Tratados internacionales de España. Carlos V. II. España-Norte de África*, Madrid, CSIC, 1980.

(9) Fernand Braudel, «Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1557», *Revue Africaine*, 69 (1928), pp. 184-233, 351-428, esp. 229 y 233.

(10) Mercedes García Arenal & Miguel Ángel Bunes Ibarra, *Los Españoles...*; Primitivo Mariño Gómez, *Tratados...*, Véase además, el repertorio de Rodolfo Gil Benumeya Grimau, *Aproximación a una bibliografía española sobre el Norte de África, 1850-1980*, Madrid, Ministerio Asuntos Exteriores, 1982.

(11) Jean-Frédéric Schaub, *Les juifs du roi d'Espagne. Orán, 1509-1669*, Paris, Hachette, 1999. Beatriz Alonso Acero, *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Madrid, CSIC, 2000. Gregorio Sánchez Doncel, *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, Estudio Teológico San Ildefonso, 1991.

(12) Alberto Baeza Herrazti (ed.), *Ceuta hispano-portuguesa*, Ceuta, IEC, 1993. Isabel M.R. Mendes Drumond Braga, Paulo Drumond Braga, *Ceuta portuguesa, 1415-1656*, Ceuta, IEC, 1998. Guillermo Gozalbes Busto, *Entre Portugal y España: Ceuta*, Ceuta, IEC, 2001. También las colectivas, *I Jornadas de Historia de Ceuta. Portugal y Ceuta: una historia común, 1415-1668*, Ceuta, IEC, 2001.

(13) Para los casos de Melilla, los Peñones de Vélez de la Gomera, de Alhucemas y Bugía, Rafael Gutiérrez Cruz, *Los presidios españoles del Norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*, Melilla, Consejería de Cultura Ciudad Autónoma, 1997.

(14) Juan-Bautista Vilar, *Mapas, planos y fortificaciones hispánicas en Túnez, s. XVI-XIX = Cartes, plans e fortifications hispaniques de la Tunisie, XVIe-XIXe s.*, Madrid, ICMA, 1991.

(15) Miguel de Epalza & Juan-Bautista Vilar, *Planos y mapas hispánicos de Argelia, siglos XVI-XVIII = Plans et cartes hispaniques de l'Algérie, XVI<sup>ème</sup>-XVIII<sup>ème</sup> siècles*, Madrid, ICMA, 1988.

(16) Juan-Bautista Vilar, *Mapas, planos y fortificaciones hispánicas de Libia, 1510-1911 = Hispanic maps, plans and fortifications of Libya, 1510-1911*, Madrid, AECEI, 1997.

(17) Juan-Bautista Vilar, *Mapas, planos y fortificaciones hispánicas en Marruecos, s. XVI-XX = Cartes, plans e fortifications hispaniques du Maroc, XVIe-XXe s.*, Madrid, AECEI, 1992.

de sus puertos, lo que evidencia que la política portuaria en el Norte de África apenas fue de interés para la monarquía española<sup>(18)</sup>.

### **1.- Unos enclaves portuarios sin puerto, deficientemente conectados al litoral español (siglos XVI-XVIII)**

Como se ha señalado, a fines del siglo XV comenzó la ofensiva española en el litoral norteafricano. Sin embargo, rápidamente quedó claro que los diversos y variados objetivos aducidos a la hora de explicar la citada expansión fueron dejados de lado. Sin duda alguna, el esfuerzo que significaba la conquista y colonización de América, así como la expulsión de las armas imperiales de Argel y Túnez por los otomanos, acontecimientos estrechamente relacionados, explican, al menos de forma parcial, el relativamente escaso interés español por el litoral norteafricano. En todo caso, los intereses políticos, estratégicos, económicos y religiosos, fueron finalmente supeditados a una política estrictamente defensiva consistente en ocupar los puertos magrebíes para impedir que se convirtiesen en núcleos corsarios berberiscos que perjudicaran gravemente a la economía marítima española (pérdidas de embarcaciones, hombres y mercancías, efectos negativos sobre la recluta de marineros y pescadores, despoblación del litoral, etc.).

En definitiva, los enclaves ocupados por los españoles tenían como función fundamental el de evitar que tales lugares, por lo general los mejores puertos o fondeaderos naturales del litoral norteafricano, se convirtieran en bases corsarias enemigas. No parece que se contemplara la idea de convertirlos en auténticos puertos que pudieran desarrollar una actividad corsaria propia que contribuyera a frenar la llevada a cabo por los norteafricanos. Tampoco hubo excesivo interés en la construcción de infraestructuras portuarias que favorecieran el comercio que, a pesar de todo, se llevaba a cabo con el litoral norteafricano. Sólo se construyeron pequeños espigones o diques, aptos para pequeñas embarcaciones<sup>(19)</sup>. Por lo general, sólo contaron con un número muy reducido de embarcaciones, especialmente utilizadas en el aprovisionamiento de

---

(18) Lo más destacable analiza especialmente el período colonial, 1912-1956. Es el caso de la monografía de José Ochoa Y Benjumea, *Los puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo, 1945. B. Bonet, «Los puertos de España en África», *Revista de Obras Públicas*, 19 y 26 septiembre (1912), pp. 454-457, 465-469. Más actual, Víctor Morales Lezcano, «Puertos españoles en África: Una hipótesis de trabajo», *VI Coloquio de Historia Canario-americana. Aula Canarias-Noroeste de África*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, III, pp.391-402.

(19) Para las posibilidades mercantiles de Ceuta, Eloy Martín Corrales, «La economía marítima de Ceuta en el siglo XVIII». *III Jornada de Historia de Ceuta. Ceuta en los siglos XVII y XVIII*, Ceuta, IEC, 2004, pp.121-156. Para su potencial pesquero, Eloy Martín Corrales, «La pesca española en el Magreb (ss. XVI-XVIII)», G. Doneddu & M. Gangemi, *La pesca nel Mediterraneo Occidentale (secc. XVI<sup>a</sup>-XVIII)*, Bari, Publia Grafica Sud, 2000, pp. 9-38.

los enclaves. A pesar de todo ello, no dejaron de entorpecer el tráfico marítimo norteafricano e, incluso, capturar no pocos corsarios enemigos<sup>(20)</sup>.

La conquista y ocupación española del Peñón de Argel, de la Goleta, del Peñón de Vélez de la Gomera y del Peñón de Alhucemas, lugares en los que se construyeron fortalezas, o se reforzaron las existentes, tuvieron como finalidad la de controlar la actividad de los puertos vecinos de Argel, Túnez, Badis y la bahía de Alhucemas, respectivamente. Que en Argel era factible la construcción de un puerto de importancia lo puso de relieve Barbarroja, cuando muy poco después de que sus fuerzas tomaran el citado Peñón (1529), se iniciaron las obras de construcción de un dique que uniera la ciudad con el islote, formándose un puerto, base de la fortuna corsaria de la ciudad argelina<sup>(21)</sup>.

En los enclaves situados en tierra firme tampoco se construyó ningún recinto portuario, digno de tal nombre; lo usual fue la construcción de pequeños embarcaderos a menudo al alcance de los disparos de los enemigos. El caso más clamoroso fue el de Mazalquivir, el mejor puerto natural ocupado por los españoles en el Norte de África, en el que solamente se fortificó el saliente de tierra que cerraba el magnífico abrigo de su ensenada<sup>(22)</sup>. La cercana Orán, plaza que mantuvo un activo comercio (en ocasiones fruto de las razzias o del corso) con las costas españolas e, incluso, francesa, tampoco contó con nada que recordara un puerto, más allá de un pequeño embarcadero<sup>(23)</sup>. Ceuta, con dos magníficas bahías, especialmente la norte orientada frente a la costa española, solo dispuso a lo largo de toda la Edad Moderna de dos modestos embarcaderos pegados a los extremos de uno de sus fosos que comunicaban ambas bahía; solo era capaz de acoger pequeñas embarcaciones<sup>(24)</sup>. Melilla también dispuso de un modesto embarcadero que no aseguraba la protección frente a los frecuentes ataques de los vecinos marroquíes. Incluso muy avanzado el siglo XVIII, las embarcaciones que se dirigían a la plaza en caso de temporales buscaban refugio en las cercanas islas Chafarinas<sup>(25)</sup>. Larache, no tuvo más que un puerto hipotecado por la extrema dificultad que tenían las embarcaciones, tanto las grandes como las pequeñas, para superar su peligrosa barra; sin resolver ese problema era harto

(20) Para el corso practicado desde Ceuta, Eloy Martín Corrales, «Ceuta base corsaria en el siglo XVIII», *Cuadernos del Archivo Municipal*, 1 (Ceuta, 1988), pp. 79-93.

(21) Miguel de Epalza et Juan-Bautista Vilar, *Planos y mapas...*

(22) *Ibid.*

(23) *Ibid.*

(24) Juan-Bautista Vilar, *Límites, fortificaciones y evolución urbana de Ceuta (siglos XV-XX) en su cartografía histórica y fuentes impresas*, Ceuta, Consejería de Educación, 2002.

(25) Hacia 1787 se detectan obras para mejorar las deficientes instalaciones portuarias, Antonio Bravo Nieto, *Ingenieros militares en Melilla. Teoría y práctica de fortificación durante la Edad Moderna. Siglos XVI-XVIII*, Melilla, UNED, 1991, pp. 78, 94-96. Ver también, Antonio Bravo Nieto & Pilar Fernández Uriel (dir.), *Historia de Melilla*, Melilla, Consejería de Cultura de la Ciudad Autónoma, 2005, esp. caps. X-XIV.

difícil, por no decir imposible, el poner en marcha actividades portuarias de cierta importancia<sup>(26)</sup>. Lo mismo cabe decir de los efímeros enclaves españoles a lo largo de la costa norteafricana mediterránea (Bugía, Mehedía, Monastir, Cazaza, etc.) y de la atlántica (Arzila, Mazagán, Santa Cruz de Mar Pequeña de Berbería, etc.), todos ellos perdidos en beneficio de tunecinos, argelinos y marroquíes entre los siglos XVI y XVII.

No existió, por tanto, prácticamente ningún interés en la construcción de puertos, o mejora de los fondeaderos ocupados, ni siquiera en los casos más idóneos de Ceuta y Orán-Mazalquivir. Tampoco fueron convertidos en auténticas bases del curso español dirigido contra el marroquí y el argelino. Sólo contaron con escasas embarcaciones que, aunque efectuaron algunas presas norteafricanas, desempeñaron fundamentalmente la misión de proteger el correcto abastecimiento marítimo de los citados enclaves. En definitiva, los *presidios* españoles en el litoral norteafricano formaron una línea defensiva inmóvil que, aunque no contara con verdaderos puertos, habría que considerar que formaban un subsistema portuario que cumplía una función puramente defensiva en el conjunto del sistema portuario español, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII<sup>(27)</sup>.

## **2.- Un proyecto de expansión imperialista en Marruecos sin la conversión de los presidios en puertos adecuados (siglo XIX)**

Por lo que respecta al siglo XIX, estuvo marcado por la firma de los sucesivos Tratados de Paz, Amistad y Comercio que la monarquía española firmó con Marruecos (1767 y 1799), Imperio Otomano (1782), Trípoli (1784), Argel (1786) y, finalmente, Túnez (1791). Ciertamente, los más importantes por lo que conciernen a nuestro objeto de estudio fueron los acordados con el imperio marroquí, ya que a la altura de 1792, tras el abandono de Orán, España sólo estaba presente en el litoral del país vecino: Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y Peñón de Alhucemas. Enclaves a los que hay que añadir las islas Chafarinas, conquistadas en 1848.

El siglo XIX fue el siglo de la expansión imperialista europea por buena parte de los territorios africanos y asiáticos. A la fallida expedición napoleónica en Egipto (1798-1801) y a la conquista inglesa de Adén (1838), hay que añadirle un acontecimiento importantísimo por lo que al futuro del Magreb

---

(26) Tomas García Figueras & Carlos Rodríguez Joulia Saint-Cyr, *Larache. Datos para su historia en el siglo XVII*, Madrid, CSIC, 1973.

(27) Eloy Martín Corrales, «La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII», A. Guimera & D. Romero (Eds.), *Puertos y sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)*, *Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español*, Madrid, 1996, CEHOPU-CSIC, pp.143-165.

se refería: el comienzo, en 1830, de la conquista francesa de Argel. El afán expansionista exhibido por franceses e ingleses, fue imitado, en la medida de sus posibilidades, por otras potencias de rango menor. En determinados sectores de la sociedad española surgió el deseo de seguir los pasos dados por Francia, tanto para demostrar la vitalidad de la nueva España liberal, como para impedir que el ejército francés pudiera amenazar a España por el norte y por el sur, si sus conquistas argelinas se extendían a Marruecos. De ahí que España se apoderase en 1848 del pequeño archipiélago de Chafarinas, situados frente a la desembocadura del río Muluya y, por tanto, a escasa distancia tanto de Argelia como de Marruecos<sup>(28)</sup>.

El siglo XIX también se caracterizó, en lo que a la política norteafricana de España se refiere, por el deseo, más que la voluntad, de utilizar las plazas de Ceuta y Melilla como plataformas que facilitarían la penetración, comercial y política en el país vecino<sup>(29)</sup>. Posteriormente, la apertura del canal de Suez en 1869 también debería haber favorecido el despliegue de una auténtica política portuaria española en el litoral norteafricano.

Sin embargo, las citadas expectativas políticas, estratégicas y económicas no generaron ningún tipo de medidas concretas para dotar de puertos modernos y adecuados a las posesiones que se tenían en el litoral norteafricano, especialmente a Ceuta que contaba con una magnífica bahía. Ni siquiera la Guerra de África de 1859-1860 favoreció la construcción del puerto ceutí, base fundamental de ejército de operaciones enviado a la campaña. Numerosos navíos anclados en su bahía, faltos de cualquier tipo de protección, se hundieron o fueron destrozados ante la fuerza de los temporales. El corresponsal Gaspar Núñez de Arce, desplazado a Ceuta para cubrir el conflicto ha dejado el testimonio de las consecuencias de un temporal en la bahía de la ciudad

*En el mismo puerto de Ceuta la cañonera número 8 tuvo que pedir socorro, y a fuerza de grandes fatigas pudieron salvarse del naufragio los hombres de su dotación. Nada más horrible que la vista del puerto; las olas enfurecidas y espumosas rebasaban el muelle, arrastrando todo cuanto encontraban en su impetuoso camino. Las pipas de vino flotaban a merced del agua, y según parece, más de treinta mil raciones de pan fueron inutilizadas*

(28) Eloy Martín Corrales, «El patriotismo liberal español contra Marruecos (1814-1848). Antecedentes de la Guerra de África de 1859-1860», *Illes i Imperis*, 7 (2004). Pp. 11-44.

(29) Para el tráfico marítimo mercantil de Ceuta, tanto con la península ibérica como con Marruecos, a fines del siglo XVIII, en los periodos de relaciones pacíficas con el vecino norteafricano, véase Eloy Martín Corrales, «El tráfico portuario ceutí en el siglo XVIII», en *Barcos, puertos y navegación en la historia de Ceuta. VIII Jornadas de Historia de Ceuta*, Ceuta, IEC, 2008, pp. 159-201.

*por las ondas. La mayor parte de las chalanas perecieron, así como una infinidad de lanchas y faluchos, cuyos despojos están todavía esparcidos por la playa. Oíase a larga distancia el rugido del viento, y con pena se veía balancearse violentamente entre las olas los barco-hospitales, donde de seguro habrán pasado horas amargas e incalculables angustias los pobres convalecientes que los ocupan, presa del irritado mar<sup>(30)</sup>*

Meses después de finalizado el conflicto, en noviembre de 1860, una Real Orden, pretendía estimular la construcción de un puerto en Ceuta. En mayo de 1861, el ingeniero Romero y Wals presentó un proyecto que, finalmente fue impreso en 1864<sup>(31)</sup>. El autor reconocía la inexistencia de un auténtico puerto, como se observa en el párrafo siguiente

*Tres son los puntos de vista desde los cuales debe mirarse la utilidad de este puerto; y desde todos ellos encuentro ventajas de mucha consideración. El primero como militar; porque aumentándose diariamente nuestra marina de guerra hasta que llegue á ponerse á la altura á que está llamada por la posición de nuestra península, natural es que hayan de sostenerse cruceros en el Estrecho; y en este caso, el puerto de Ceuta sería el abrigo de las escuadras o divisiones que prestasen este servicio. En él, además de guarecerse de los tiempos duros del invierno, y aun á veces del verano, podrían remediar cómodamente sus averías y recorrer sus aparejos cuando fuese necesario; pues resguardado como debe quedar de todos vientos y mares, con su braceaje suficiente para toda clase de embarcaciones y con tan buena calidad de fondo, ningún inconveniente habría que temer; teniendo además la ventaja de la proximidad de una concha ó rada donde mantenerse franqueados para cualquier comisión. Como puerto de comercio, la experiencia en la última guerra que hemos sostenido con el vecino Imperio, demuestra por sí sola la grande utilidad del espresado puerto; porque si los desembarcos de tropas, pertrechos, víveres y ganados se hubiesen hecho al abrigo de la mar, tan necesario en estos casos, no lamentaríamos la pérdida de tantas embarcaciones menores, destrozadas contra los muelles y al costado de los buques, en*

(30) Gaspar Núñez de Arce, *Crónicas periodísticas de la Guerra de África (1859-1860)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2003, pp.159-151.

(31) Andel Romero & Wals, *Proyecto de las obras necesarias para la mejora y abrigo del Puerto de Ceuta, hecho en virtud de Real Orden de 23 de noviembre d3 1860 por el Comandante de Ingenieros de dicha plaza Don...*, Madrid, Imprenta Memorial de Ingenieros, 1864.



*los fuertes S.-E. que experimentamos en los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero*<sup>(32)</sup>

Sin embargo, el proyecto no fue especialmente ambicioso, ya que se contentaba con proponer una obra excesivamente reducida para todas las funciones que, el autor argumentaba, que debería acometer

*No extraña, pues, que el primer proyecto para Ceuta, redactado en 1861, no abrigara más que una superficie de 44 hectáreas. Desde entonces acá se ha dado un paso gigantesco, iniciado el proyecto de D. José Rosende, en 1906, y terminado con la propuesta de ampliación del Sr. Martín Catena e incluida en el Plan Nacional de Obras Públicas de 1939*<sup>(33)</sup>

Ni en esos momentos inmediatamente posteriores a la Guerra de África, ni a lo largo de los cincuenta años siguientes se avanzó en la construcción del puerto. Se tomaron algunas medidas para favorecerlo, pero fueron insuficientes. El puerto fue declarado franco por Real Decreto de 1860, ratificado por Ley en 1863. También fue declarado de puerto de interés general, aunque clasificado como de segunda categoría. Por su parte, el ayuntamiento se dirigió al monarca (1871 y 1879) para solicitar el inmediato comienzo de las obras. Por último, se presentaron algunos proyectos (F. Lafarga, 1893; Comisión de Jefes Militares, 1897; Martínez y Ruiz de Azúa, 1903)<sup>(34)</sup>, que no sirvieron de mucho. Melilla tampoco dispuso de recinto portuario en el siglo XIX<sup>(35)</sup>

### **3.- Una tardía, aunque finalmente oportuna, política portuaria en el litoral norteafricano: siglo XX.**

Las cosas comenzaron a cambiar a fines del siglo XIX y comienzos del XX, cuando se tenía la evidencia de que Marruecos no tardaría mucho en desplomarse frente a la presión europea. En efecto, los acuerdos de comienzos del siglo XX entre franceses, ingleses y españoles acerca del territorio comprendido entre el río Senegal y el litoral mediterráneo marroquí norteafricano, condujeron a la Conferencia de Algeciras (1906), que daba luz verde al reparto de Marruecos entre Francia y España; acuerdo que hizo posible la proclamación de los Protectorados francés y español del país vecino (1912).

En 1904, en unos momentos en los que el monarca Alfonso XIII visitaba la ciudad de Ceuta, se creó la Junta de Obras del Puerto. En paralelo se fueron

(32) *Ibid.*, pp.VI-VII.

(33) José Ochoa Benjumea, *Los puertos...*, p.93. B. Bonet, «Los puertos».

(34) José-Antonio Alarcón Caballero, «El puerto de Ceuta: historia de un fracaso (1863-2004)», *Barcos, puertos y navegación en la historia de Ceuta. VIII Jornadas de Historia de Ceuta*, Ceuta, IEC, 2008, pp.67-148, esp. pp.67-74.

(35) Antonio Bravo Nieto & Juan Antonio Bellver Garrido, *El puerto de Melilla. Una obra centenaria con un pasado milenario*, Melilla, Autoridad Portuaria de Melilla, 2009.

redactando una serie de proyectos, vinculados de alguna manera unos con otros (Martínez y Ruiz de Azúa, 1903-1904, R. Vegazo, 1910, A. Bielza, 1927, Rosende, 1906 y 1928, y M. Martínez Catena, 1937), cuya puesta en marcha favoreció que la fisonomía del puerto ceutí estuviera casi completamente acabada al finalizar la Guerra Civil española<sup>(36)</sup>. Contemporáneamente, hacia 1902, se creaba en Melilla la Junta de Obras del Puerto, mientras que al recinto portuario se le declaraba como de interés general. Las obras fueron inauguradas en 1904 por el monarca Alfonso XIII, quien también visitó esta ciudad<sup>(37)</sup>.

Algunos proyectos fantasiosos, quedaron simplemente en el tintero, como fue el puerto proyectado en las islas Charafinas<sup>(38)</sup>. Posteriormente, con la paulatina implantación del Protectorado Español a partir de 1912 en el territorio que se le asignó, se impulsó la puesta en marcha de un sistema portuario, cuya iniciativa mas destacada fue la construcción del puerto de Alhucemas<sup>(39)</sup>. Aunque las carencias del citado puerto, construido en una zona considerada como la menos idónea para tal cometida es ampliamente aceptada. En el caso de Larache, ampliable al de Arcila, hay que resaltar que el que no se solucionara el problema de la barra, que impedía el desarrollo de sus instalaciones portuarias, fue un mal de cabeza crónico para sus autoridades, para los armadores, para los capitanes y tripulantes de los barcos que no podían descargar y debían regresar a sus lugares de partida, y de los trabajadores que veían como el puerto no proporcionaban los jornales que necesitaban.

Con la independencia de Marruecos 1956 los puertos de Ceuta y Melilla entraron en un período de decadencia que continua en la actualidad. Sin embargo, en ambos casos, aunque especialmente en el de Ceuta, han sabido amoldarse a la cambiante coyuntura política y económica, a las vicisitudes de los flujos turísticos y migratorios (si en el pasado tales puertos, junto con otros, intentaban evitar el paso de los corsarios norteafricanos a las costas españolas, hoy tratan de evitar la entrada de inmigrantes ilegales), para sobrevivir en circunstancias ciertamente difíciles. En todo caso, es evidente

(36) José-Antonio Alarcón Caballero, «El puerto...»; José I. Castillo Manzano, Lourdes López Valpuesta & Mercedes Castro Nuño, *El Puerto de Ceuta. Una pieza clave en la economía de la Ciudad Autónoma*, Madrid, Civitas, 2000.

(37) Antonio Bravo Nieto, *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano*, Melilla, Consejería de Cultura de la Ciudad Autónoma, 1996, pp.52-54.

(38) «Las islas Chafarinas y Cabo de Agua en el porvenir», portada de las actas del *Cuarto Congreso Africanista*, Barcelona, Imprenta de España en África, 1910. Una valoración sobre las islas y su papel, Antonio Bravo Nieto, «Fortificaciones y arquitectura militar de las islas Chafarinas durante el siglo XIX», Aldaba. Revista del Centro Asociado de la UNED de Melilla, 57 (2013), pp. 221-262.

(39) José Ochoa Benjuema, *Los puertos... B. Bonet*, «Los puertos...». Najib Cherfaoui & H. Doghmi, *Ports du Maroc. Fulgurances des origines à 2020*, Casablanca, Sciences de l'ingénieur, 2005, esp. 465-479.

que las magníficas infraestructuras portuarias de Ceuta están infrautilizadas<sup>(40)</sup>. Incluso el pequeño puerto de Melilla ha sabido sortear la dificultad de verse casi absorbido físicamente por el cercano puerto marroquí de Beni Ensar, próximo a Nador<sup>(41)</sup>.

### Conclusión

Durante tres siglos (desde la conquista de Melilla en 1497 hasta la firma del primer Tratado de Paz, Amistad y Comercio hispano marroquí de 1767) no existió una política portuaria española en el litoral norteafricano. En realidad, desde 1487 en adelante, la única actividad hispana consistió en ocupar determinados puertos (Ceuta y Orán-Mazalquivir) y lugares estratégicos (Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y Peñón de Alhucemas) para dificultar al máximo la actividad corsaria norteafricana contra las costas españolas. Se trataba, básicamente, de una labor defensiva y de contención.

Posteriormente, entre 1859 (Guerra de África) y 1956 (independencia de Marruecos), los puertos de Ceuta y Melilla fueron utilizados como punta de lanza en la difícil y traumática penetración española en Marruecos. Desempeñaron, pues, una política ofensiva de cara al interior marroquí. Ese período, especialmente entre 1912 y 1956, permitió a los dos puertos, especialmente al ceutí, vivir su etapa de máximo esplendor.

La posterior independencia de Marruecos volvió muy problemática la comunicación de tales puertos con sus *hinterlands*, debido a la política reivindicativa marroquí sobre las dos ciudades. Sin embargo, en ambos casos se observa una adaptación a las cambiantes coyunturas política y económica. De alguna manera, es una situación similar a la observada en los siglos XVI, XVII y XVIII. Por encima de los mutuos enfrentamientos corsarios, de los asedios norteafricanos a las plazas y de las razzias practicadas por las guarniciones de estas contra aquellos, funciones tan básicas como la actividad comercial siempre fueron aseguradas, con las limitaciones que se quieran, por los citados puertos. Ayer el enfrentamiento corsario, teñido de invocaciones religiosas, hizo hecho creer a buena parte de la historiografía española y magrebí que no existió el comercio entre ambas partes. Hoy la inexistencia oficial de aduanas permiten que no pocos analistas mantengan, contra toda evidencia, el discurso de que el comercio entre Ceuta y Melilla y Marruecos no existe. Lo cierto es que ayer y hoy, las relaciones comerciales, y todo lo que ellas suponen, han sido y continúan siendo una realidad.

(40) José-Antonio Alarcón Caballero, «El puerto de Ceuta: historia de un fracaso (1863-2004)», pp.67-148.

(41) Interesantes páginas en Najib Cherfaoui & H. Doghmi, *Ports du Maroc...*, pp. 499-505.

## ملخص

هل كان لإسبانيا خطة معينة لاستغلال ما احتلت من مراسي المغرب المطلة على البحر الأبيض المتوسط والأحجار المصاوبة لها؟ سؤال يدور حوله هذا البحث الذي يبدي أن إسبانيا اكتفت في المرحلة الأولى من الاحتلال الممتدة من أواخر القرن الخامس عشر إلى انعقاد أول معاهدة حلف وصدافة مع المغرب سنة 1767 بأن تكون تلك المرافق حصونا تقيها غزوات قراصنة المغرب والجزائر، ثم صارت، إبان التوسع الاستعماري الأوربي في القرن التاسع عشر، وسيلة لإثبات أطماع إسبانيا في التراب المغربي فكانت، وخاصة منها سبتة، على درجة ملموسة من الحيوية الملاحية. أما بعد استقلال المغرب فإن مصيرها بات ملتبساً بين إرادة المغرب في استرجاعها وبين تمسك إسبانيا بكونها جزءاً لا يتجزأ من ترابها، مما كان من شأنه أن يعرقل الحركة الملاحية هنالك لولا النشاط المتواصل للتجارة والنقل بين الضفتين.