



**PUERTOS ESPAÑOLES EN AFRICA:
UNA HIPOTESIS DE TRABAJO**

VÍCTOR MORALES LEZCANO

I. LOS SUPUESTOS DE UNA INDAGACIÓN

Esta comunicación parte de unos supuestos nada arbitrarios, y que reducidos a su más elemental formulación son los siguientes:

a) El Estado español del siglo XIX vio recortada la extensión de sus competencias con la pérdida de las colonias americanas, proceso que culmina en 1898.

b) Aquellos recortes no hicieron perder al Estado de la Restauración su carácter de «Estado bi-continental», es decir, de Estado con sede en dos continentes, en la medida en que el archipiélago de Canarias, africano por latitud y emplazamiento, aunque no por historia, lengua y cultura, había sido reconocido desde un principio como provincia del reino, en pie de igualdad con el resto de los territorios peninsulares y balear. Al archipiélago de Canarias habría que sumar las plazas fuertes y presidios españoles del norte de Marruecos, sobre los que se fue consolidando la soberanía hispana desde la conquista de Melilla hasta la incorporación de las islas Chafarinas¹.

c) La «bi-continentalidad» aludida se convirtió en un título de peso cuando sonó la hora de la expansión europea en Africa, hora cuyo cumplimiento estaba próximo hacia la mitad del siglo XIX. Esta alcanzó su expresión jurídico-política más acabada en la *Conferencia de Berlín* (1884-85) y en el Acta final que recogió los principios de «ocupación efectiva» y «libre navegación» de las colonias y ríos africanos codicia-

1. J. M. JOVER ZAMORA; «Caracteres de la política exterior de España en el siglo XIX en *Homenaje a J. Vincke*, v. II, pp. 751-794.



dos por los europeos que pujaban en la colosal subasta colonial de fin de siglo².

España tenía sobrados motivos para exigir su correspondiente parte alícuota en aquella «cumbre» colonista: la proximidad geográfica y la historia; los «presidios» y las Canarias.

d) Entre todas las otras potencias europeas con vocación y presuntos títulos africanistas, Francia fue, sin lugar a dudas, la que logró apropiarse, tanto en el Magreb como en la costa occidental sub-sahariana, de unas sociedades tradicionales en diferente grado de evolución y cuyos epicentros estuvieron situados en Argel y en San Luis del Senegal. Todo el intento francés, entre 1830-1912, consistió en controlar el cuadrante africano comprendido entre los 14° y 36° latitud norte y los 0° y 19° longitud oeste, es decir, los territorios de los actuales Estados de Argelia, Marruecos, Mauritania, Senegal y Mali.

e) Los círculos colonistas españoles intentaron alertar a los gobiernos, intereses y opinión pública del país sobre la ineluctable consumación del reparto de África en breve plazo, y sobre las apetencias francesas en el noroeste del continente en litigio. Los títulos jurídicos; los alegatos históricos; los imperativos de la seguridad y defensa del territorio y las aguas del Estado; las exigencias del comercio exterior, y una difusa convicción de potencia civilizadora, nutrieron las páginas del africanismo hispano de fin de siglo, con sus conocidas ramificaciones en la centuria siguiente. El peso de todas ellas no bastó para que las aspiraciones españolas en el noroeste de África se vieran ampliamente satisfechas³; de ahí, sin duda, la pervivencia de las «reivindicaciones» sobre el Oranesado, Tánger y la frontera del Sebú hasta 1945.

f) Los dos puntos de apoyo territoriales del africanismo español contemporáneo fueron Ceuta y Melilla, de una parte, y el archipiélago de Canarias, de otra. Las comunicaciones marítimas con los dos referentes africanos del Estado de la Restauración fueron una preocupación constante —no siempre bien servida—. Los puertos españoles en territorio africano constituyeron una baza decisiva para la consolidación de las comunicaciones marítimas entre Península, Canarias y Pla-

2. Sobre las repercusiones de la Conferencia de Berlín en España, cfr. las obras de SALON COSTA, JOVER ZAMORA, ESPADAS BURGOS y MORALES LEZCANO, que hacen el caso. El tema exige una revisión.

3. V. MORALES LEZCANO: *España y el Norte de África: el Protectorado en Marruecos: 1912-56*, Madrid: Ed. de la UNED, 1984, pp. 11-29.



zas de Soberanía (como se bautizarían, decenios después, los viejos fortines y presidios hispanos de la costa mediterránea de Marruecos). Los puertos favorecieron, además, el comercio con otros mercados internacionales y aseguraron el crecimiento de una burguesía local. El solapamiento combinado de estos efectos terminó por alterar la fisonomía urbana de las ciudades afectadas, y el número y la composición social de su población. Nada volvió a ser igual que antes de la construcción de los puertos.

II. SUGERENCIAS PARA EL ACOMETIMIENTO DE LA TAREA

Desde hace algunos años he propugnado la necesidad de abordar la investigación detallada de la construcción de los puertos españoles en África dentro del marco de comprensión trazado antes, y sin escamotear los factores concomitantes del hecho y las transformaciones que el fenómeno ha inducido.

Cierto es que la documentación está dispersa en repositorios diferentes, tales como el *Archivo Histórico Nacional* (para el siglo XIX) y el *Archivo General de la Administración* (para el siglo XX), en lo que afecta a cuestiones técnicas y en relación con la Administración Central; se encuentra, también, en el *Archivo de Marina*, tanto en su sede de Madrid como en la del Viso del Marqués; y, naturalmente, en las *Juntas de Obras*, *Compañías Navieras* y archivos privados. Todo ello, aun siendo un obstáculo de peso, no es insuperable, y a él está acostumbrado el historiador.

Más considerable y desalentador es el obstáculo burocrático, al que se resiste el historiador cuando topa con él y no está justificado; cuando no se trata del obstáculo burocrático, es cualquiera otro de los habituales (mal estado de los documentos, falta de catalogación mínima, etc.). Sin embargo, todos estos obstáculos pueden y deben salvarse si se quiere proceder al acometimiento de una tarea inaplazable cual es el estudio monográfico de los puertos españoles en África⁴.

4. Sobre el estado de las fuentes, cfr. V. MORALES LEZCANO: «Fondos coloniales (África) en archivos españoles», en los *Archivos para la historia del siglo XX*, Ministerio de Cultura, 1980, pp. 67-73; y «Archivos extranjeros para el estudio del colonialismo español en África», en *Archivos para el estudio de la Restauración*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1983.



Los puntos esenciales de una investigación global sobre el tema podrían agruparse en relación con las consideraciones que siguen:

a) *Los puertos de Ceuta y Melilla*

Dos aspectos determinantes aparecen en el horizonte desde un primer momento. El primero, no exento de relación con el segundo, reside en la idea «estrategista» de no perder del todo el ascendiente —cuando no el exclusivo control— sobre las aguas del mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar.

La merma de poder naval hispano después de Trafalgar, la supeditación de su orientación internacional a los intereses de la *Cuádruple Alianza* (1834) —hegemonizada por Inglaterra y Francia—, y la impotencia para recuperar el Peñón de Gibraltar, sea por vía diplomática, sea a través de una operación de captura, se tradujeron en una supervaloración nacional de las otras dos «llaves» del Estrecho: Ceuta y Tánger, internacionalizada esta última ya en pleno siglo XX.

Pero el interés español en los puertos de los «presidios» no se limitó, durante el siglo XIX, a la mera idea fija de contrarrestar la función naval y el contrabando del Peñón en aguas del Estrecho y en el campo español circundante, sino que persiguió la consolidación de la presencia hispana en el norte de África, tal cual quedó asentada durante el período de las relaciones hispano-marroquíes que regularon los *Tratados de Marrakes* (mayo de 1767) y *Mequínéz* (marzo de 1799). Con la intervención armada en 1859-60, aquellas relaciones conocieron una importante inflexión, en la medida en que Ceuta y Melilla, la demarcación de sus fronteras, el aprovisionamiento de las plazas de agua y víveres procedentes del hinterland rifeño, y la garantía de su seguridad, fueron los extremos en torno a los cuales giró, hasta 1909, el «pulso» hispano-marroquí⁵.

Nada de extraño tiene el hecho que, a partir de 1863, el gobierno de la *Unión Liberal* concediera un régimen comercial de franquicias a las exportaciones con destino a Ceuta y Melilla, ampliadas más tarde (1894) a los renglones exportados desde los «presidios» a la Península. De este modo se fortalecía la vinculación mercantil con ellos y, deliberadamente o no, se ponían las bases del futuro contrabando en el norte de Marruecos, fenómeno ya de larga duración, puesto que subsiste, acrecentado, en la actualidad.

5. B. BONET: «Los Puertos de España en África», *Revista de Obras Públicas*, 19 y 26 de septiembre (1912), pp. 454-457 y 465-469.



La construcción de unos puertos modernos y no meros embarcaderos —siempre y cuando lo permitieran las condiciones naturales de las bahías y los recursos de la Hacienda, o la iniciativa particular (caso de la *Compañía Trasatlántica* en la licitación de las obras del de Melilla; o de la *Sociedad Arango y García*, en el caso de las del puerto de Ceuta)— fueron determinantes de primer orden en el desarrollo urbano que experimentaron las dos Comandancias desde el primer decenio del siglo XX, cuando la penetración en el Rif se convirtió en la principal empresa guerrera de España.

Las instalaciones portuarias de tinglados, depósitos de grano, cerrados de ganado, casas carboneras para aprovisionamiento de buques, ferrocarriles de vía estrecha y cargaderos de mineral, estaciones sanitarias y dependencias administrativas, terminaron por ser el mejor indicador de la mutación operada en los dos antiguos fortines nor-afrikanos a lo largo del período que se extiende entre fin de siglo y el advenimiento del Protectorado. Los puertos eran ya —en 1912— el más claro exponente de la nueva función colonial que estaban llamadas a cumplir en el Norte de África las Comandancias de Ceuta y Melilla. Además, compensaban, en la óptica oficial, y en la ingenua creencia popular, la irreparable pérdida del Peñón de Gibraltar acaecida en 1713; e intentaban poner una barrera a la veleidad imperialista de Francia en la ribera magrebí del Mediterráneo.

b) Los puertos de Canarias

La legislación española captó la necesidad de favorecer la implantación de puertos francos en la provincia de Canarias hacia la mitad del siglo XIX; era una exigencia de la frágil economía agrícola del archipiélago que no ponía en riesgo, de otra parte, la hiperprotegida y débil industria nacional en la Península.

En consonancia con esta disposición del ánimo político, un R.D. de julio de 1852 (llamado «Ley Bravo Murillo»), y ulteriores apuntalamientos jurídicos (leyes de junio, 1870 y marzo, 1900), terminaron por configurar a los puertos de Santa Cruz y la Orotava en Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma, Arrecife de Lanzarote, Cabras en Fuerteventura y San Sebastián en la Gomera, como puertos francos a través de los cuales se airearía el átono mercado insular y se lograría atraer el comercio internacional al alejado archipiélago.

No son para tratados aquí los avatares sufridos por la norma legal, en particular aquellos relacionados con la percepción de arbitrios recaudables por el Estado a través de las corporaciones locales, antes de



la implantación de los Cabildos Insulares⁶, sobre los renglones del comercio exterior canario.

Interesa poner de relieve, por el contrario, el largo y costoso proceso de construcción de puertos modernos, con buenos diques de abrigo, muelles *ad hoc* y dotación de servicios mínimos que facilitaron la plasmación de la legislación de puertos francos, concebida por la Administración Central, en repuesta a una petición insular nada descabellada.

Un concurso de factores impulsó el fenómeno a partir del decenio de 1880. Enumerados por lo pronto, y sin prejuzgar el calado de su importancia respectiva, fueron aquéllos los siguientes:

1. El aumento del tráfico de veleros y vapores de pabellón europeo, de pabellón inglés en particular, en los antiguos puertos y fondeaderos de las islas.

2. La convergencia de las *peticiones locales* en Gran Canaria y Tenerife —dirigidas en el sentido de agilizar la construcción de las obras necesarias en las bahías de La Luz y Santa Cruz— con los criterios de la Administración Central.

3. La legislación preparada por ésta, en 1880 (*Ley de Puertos y Faros*) para todo el ámbito portuario de la Nación, estableciendo la clasificación de puertos de interés general de primer y segundo orden (Ceuta y Santa Cruz de Tenerife, entre varios otros) y Puertos de Refugio (categoría en la que quedaría incluido el Puerto de la Luz en Las Palmas).

4. La contribución extranjera en la construcción y despegue afortunado de los Puertos Mayores del archipiélago a través del remate de las licitaciones de obras, apertura de casas consignatarias y establecimientos industriales⁷.

Todo lo anterior, interactuando, hizo posible que, en vísperas de 1914, los Puertos Mayores de Canarias fuesen dos puntos de escala obligada para las unidades europeas y americanas que surcaban

6. Pueden seguirse estas incidencias en las obras de CARBALLO COTANDA, REDONDO y BAEZA.

7. La nomografía de GARCIA GALAN, desde un ángulo geográfico, y la Memoria de Licenciatura de F. QUINTANA NAVARRO, *El Puerto de la Luz y el nacimiento de la burguesía grancanaria* (UNED, Madrid) han iniciado la serie de estudios rigurosos sobre el Puerto de la Luz; para el de Santa Cruz de Tenerife, hay un trabajo en ciernes de JESUS MARTINEZ MILAN (UNED, Madrid).



el Atlántico. Y este fenómeno, a su vez, activó todos los sectores de la estructura productiva insular, sin olvidar las profundas huellas que dejaría en el tejido social y en la mentalidad canaria hasta avanzado el siglo XX.

De este modo, el Estado español —presente legislativamente— y la Nación —ausente si contabilizado el tráfico de buques y el tonelaje de su carga—, pudo ver ejecutadas, a lo largo de tres decenios, las obras de los puertos en Canarias; las comunicaciones tanto con la Península como con el noroeste de Europa y las Américas, habían encontrado en la escala insular un punto de atraque obligado.

Los puertos de Canarias jugarían, también, un papel considerable en el intento español de abrirse un lugar bajo el sol en el Noroeste de Africa y en las posesiones del Golfo de Guinea⁸. Serían un precioso trampolín para el africanismo de fin de siglo desde el principio de la «acción» hispana en la zona.

c) Los puertos de Ifni y Sahara Occidental

También desde los años sesenta del siglo XIX, los gobiernos españoles avizoraron con inquietud el interés que despertaba aquella línea de costa en las potencias europeas que encabezaban entonces la expansión colonial en Africa.

Ello no podía dejar indiferente del todo ni a la administración central en Madrid ni a varias asociaciones científicas (*Real Sociedad Geográfica*, *Sociedad de Africanistas* y *Colonistas*), ni a los nacientes grupos de presión económicos colonialistas, por un doble motivo: primero, porque en el *Tratado de Uad Ras*, que selló el conflicto armado hispano-marroquí de 1860, el Sultán había accedido a conceder a la Monarquía española un puerto y territorio adyacente en el sitio de la legendaria Santa Cruz de la Mar Pequeña, destruida en 1452; segundo, porque ese asentamiento, aparte de ser una «recuperación» en base a títulos históricos y jurídicos, garantizaba a España una presencia efectiva en el ser profundo de Marruecos, frente a las costas de las islas más orienta-

8. Sobre este punto, cfr. J. M. CABECERAN RUBIES: «Aspectos técnicos de los Puertos de la Guinea española», en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, tomo LXXXI, n.º 7-ñ2 (julio-diciembre, 1945), pp. 608-629. La ponencia de TERESA PEREIRA RODRIGUEZ a este Aula, iluminará el tema con conocimiento de causa.



les del archipiélago de Canarias y en posición de vigía privilegiado del banco pesquero canario-africano⁹.

Tampoco vamos a entrar aquí en los avatares de la localización y emplazamiento final del enclave (denominado Sidi-Ifni, y ocupado finalmente en 1934). Baste decir que las condiciones naturales de la costa y el estado de la mar impidieron la construcción de obras que pudieran denominarse, en propiedad, portuarias. El enclave nunca pasó de ser un destacamiento militar abastecido desde Canarias hasta su evacuación definitiva en 1969.

Sin embargo, la atención gubernamental, africanista y económica, acusó con intensa preocupación el problema suscitado por la anexión de la línea de costa que se extiende desde la desembocadura de Río Nun, a lo largo de Cabo Juby y Península de Río de Ouro, hasta Cabo Blanco, donde se delimitó la frontera con los territorios mauritanos que Francia venía explorando a partir de Dakar y San Luis del Senegal. Intensidad de preocupación que acentuó la dirección de marcha colonial francesa desde Argelia al África Occidental a través del desierto sahariano, y a lo largo de la bahía de Arguin. No obstante sus menguados recursos, el colonialismo español intentó interceptar aquella dirección de marcha francesa.

Aparte de la motivación estratégica («el Sahara occidental es el colchón amortiguador entre Canarias y el continente africano», tal como rezará el discurso del poder español hasta 1975), el interés en las pesquerías realizables en el banco pesquero canario-africano espoleó sobradamente a los cenáculos concernidos en la Península y a lo que, con la prudencia que reclama el tema, proponemos llamar ecos del africanismo español en la burguesía canaria del ochocientos¹⁰.

La cuestión es que la ocupación efectiva del hinterland continental, a través de la expedición patrocinada por la *Sociedad Española de Africanistas y Colonistas*, dada a conocer en enero de 1885, contó con el apoyo de individualidades de la época tan destacadas como

9. Desde FERNANDEZ DURO hasta GARCIA FIGUERAS hay una bibliografía apabullante sobre la cuestión, que puede seguirse —como otros aspectos abordados en esta comunicación— en R. BELTRAN Y ROZPIDE, *Repertorio de publicaciones y tareas de la Sociedad Geográfica de Madrid (1876-1900)*, Madrid, Imprenta y Depósito de la Guerra, 1901.

10. Este es un matiz temático que están abordando F. QUINTANA NAVARRO y V. GARCIA FRANCO (UNED, Madrid).



Joaquín Costa, Francisco Coello, Cánovas del Castillo y Fernando León y Castillo¹¹. Sin embargo, la trayectoria española en la línea de costa sahariana y en los territorios del Adrar, Zemmur, Tiris y Tekna, fue errática y alimentó un contencioso con Francia que no se resolvió sino en 1900; faltaron, más que ideas y títulos, decisión y medios. Por todo ello, no se construyeron puertos ni se pudieron urbanizar los puntos del litoral elegidos para asentamiento de las guarniciones españolas y mediación con la escasa y nómada población saharauí del hinterland¹².

Lo que sí estaba claro era que, para el archipiélago de Canarias, y sus islas orientales en particular, la pesca y su beneficio en aguas del banco pesquero de la Mar Chica y al sur de Cabo Bojador, suponían una apreciable fuente de ocupación y de ingresos para los insulares, no obstante la rudimentaria técnica con que se practicaba entonces el arte de la pesca.

Un portavoz acreditado comentaba a fin de siglo: «Ahora, como en todos, los tiempos, los marineros de Las Palmas de Gran Canaria son los que casi se han dedicado exclusivamente a este importante ejercicio, empleando por lo regular, y en todas las estaciones del año, de 18 a 20 pailebots del porte de 30 a 50 toneladas. Actualmente se dedican a esa industria 24 pailebots y siete balandros, de 15 a 28 toneladas, estos últimos, que pertenecen al Distrito de Lanzarote, de esta misma provincia marítima, no pasan de la costa fronteriza a dicha isla, y todo lo más se extienden hasta Río de Oro... forman su tripulación 700 hombres de mar, generalmente. Pueden dar de 6 a 8 viajes al año. Un barco con otro, se suele calcular en 450.000 kilogramos de pesca y, regularse a 20 céntimos de peseta cada uno, tomando el precio medio entre las diferentes clases de pescado; pues el cherne y sama, que son de los mejores, se venden a precios más altos, y la chacarona que es de los más inferiores, a menor precio»¹³.

Este era el panorama que ofrecía la situación: un capítulo de historia de los oficios en las Canarias del siglo XIX, que está todavía pendien-

11. «Río de Oro», Exposición de la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas, en *R(evista) de P(esca) M(arítima)*, 15, II, 1886, pp. 9-12.

12. En G. DE REPARAZ, PEREZ DEL TORO y FERNANDEZ DURO se puede seguir el estado del planteamiento tal cual se configuró entre 1870-1900.

13. «Provincia marítima de Gran Canaria, Pesca de Africa», en *R. de P.M.*, 31, X, 1891, y GUILLERMO LAINE, «Estudio sobre la organización militar de la provincia de Canarias», *Revista de Canarias*, n.º 73 (diciembre, 1881), p. 358.

te de enfoque y tratamiento documentado. Y que, desde el enfoque por el que se aboga en esta comunicación, ha de tener en cuenta las ramificaciones temáticas que le son propias: *presencia débil de los intereses españoles en la zona e intereses concurrentes de Francia en ella.*

