

LOS PUERTOS MARROQUÍES DEL ESTRECHO (DE LA EDAD MEDIA A LA EDAD MODERNA)

Leila Maziane

Marruecos es el país con dos fachadas marítimas. La primera surge de la fractura geológica que separa Europa de África, «el mar del medio», el Mediterráneo, considerado durante milenios como el centro del mundo. No obstante, la más larga es la segunda, la del oeste, que se abre hacia un mar, a menudo, considerado como «el mar de las tinieblas» (*bahr al dhulumat*) que, a partir de finales del siglo XV, se convierte en el nuevo centro del mundo. En la extrema punta septentrional del continente africano, Marruecos es también el cruce de una red de rutas que se sumerge en el corazón del continente, más allá del Sáhara, conectando tierras y mares. El Estrecho de Gibraltar, considerado como la verdadera puerta del Mediterráneo y el lugar donde se han erigido las antiguas columnas de Hércules, que Ulises no se atrevió a cruzar, está a «un tiro de piedra» del continente de enfrente. Gracias a esta situación geográfica, la historia ha podido sacar provecho para desarrollar sus relaciones con el mar desde el comienzo de las navegaciones. Sin embargo, es en la Edad Media cuando los puertos de Marruecos y del Occidente musulmán llegan a su auge y prosperidad, especialmente, los del Estrecho que marcó su apertura sin precedentes hacia el Atlántico. Ya en el siglo XIV, la Reconquista puso en tela de juicio este sistema económico que duró cuatro siglos, precipitando así el colapso de las iniciativas comerciales magrebíes. ¿Qué es exactamente qué? ¿Sigue siendo el mar en la época moderna un recurso de vida cotidiana para los habitantes del Estrecho y de otros puertos? ¿Dichos puertos siguen siendo centros de economía nacional, puntos de ruptura de cargas o incluso lugares de tránsito? ¿Cuál ha sido el peso de la cultura marítima en la sociedad marroquí y de sus agentes económicos? ¿Qué representa el mar en las ambiciones económicas y políticas del país?

La Edad Media y la confirmación de la vocación marítima del Estado marroquí

La Edad Media es, sin duda, uno de los períodos más prósperos de la historia del Occidente musulmán. Incluso es el inicio de nuevos tiempos para los puertos de Marruecos y de los puertos magrebíes en general.

Los marroquíes fueron, en efecto, los primeros en navegar hacia la España visigótica, a partir de Qsar Seghir, desde principios del siglo VIII: un compromiso militar que solo fue posible gracias a la existencia de una flota capaz de transportar los 12.000 hombres del ejército de Tarik. Durante ocho siglos, los musulmanes de Marruecos y al-Ándalus navegaron por una larga costa marítima de unos 2.000 kilómetros, desde Lisboa hasta el Sáhara, llamada «río océano» por los antiguos. Mucho antes que los cristianos, según el historiador Ch. Picard, los musulmanes habían establecido una navegación estacional, que permitió a los que vivían en la costa transportar los productos del Sáhara; especialmente los agrícolas de las ricas llanuras atlánticas marroquíes a cambio de aceite de

Aljarafe o productos artesanales de las ciudades andaluzas, navegando por las aguas del Mediterráneo. La ordenación de los espacios ribereños, y también la presencia de una multitud de fondeaderos que proporcionan el agua y el refugio, revelan un mundo próspero reforzado por los intercambios marítimos entre las dos orillas del Estrecho. Bajo los almorávides y luego los almohades, desde el estuario del Tajo hasta el de Nun, la «mancha mediterránea» es entonces un lago musulmán, donde «los cristianos», afirma Ibn Jaldún, «no podían ni hacer flotar un tablón».

Ya en el siglo IX, bajo los omeyas, las ciudades portuarias como Ceuta, Almería, Sevilla o incluso Algeciras se convirtieron en ciudades prósperas. Pero es a partir de Ceuta, que entonces jugaba el papel de puerto de tránsito entre el Magreb y Europa, por un lado, y entre el Mediterráneo y el Atlántico, por otro, por donde partieron varias escuadras para controlar el litoral de Nekur y Melilla en 936, sirviendo así a la política naval omeya.

En los albores del siglo X, la vitalidad de los musulmanes en el mar no tiene parangón, incluso bajo el dominio de las taifas. Continuó en el siglo XI con la llegada de los almorávides (1039-1147), que lograron en poco tiempo controlar las dos orillas del Estrecho. Tan pronto como pusieron un pie en al-Ándalus, los nuevos soberanos se apropiaron de su herencia naval y sacaron así provecho de su rica cultura marítima. En el Estrecho, el desafío es mayor. Ceuta y Tánger se convierten en puertos activos y prósperos; y se realizaron importantes expediciones navales contra las Islas Baleares (en 1015), Italia, los normandos de Sicilia y las costas francas hacia el extremo final del siglo XI. Fueron construidas flotas considerables y eficientes en los arsenales de los grandes puertos del imperio, a saber, Cádiz, Almería y Ceuta, que monopolizará casi todos los embarques militares hacia al-Ándalus (en 1086, 1088, 1090/91, 1103/1104) con Qsar Seghir.

En efecto, los almorávides también aplicaron una política de defensa marítima frente a los cristianos, cada vez más emprendedores en el Mediterráneo occidental. De ese modo, Ceuta, según el cronista Ibn Idhari, pudo frustrar los planes militares de los normandos de Sicilia: «En 1143-1144, llegaron a Ceuta los barcos (*qaraqir*) de los Majus, con ciento cincuenta barcos, grandes y pequeños. Los barcos salieron; pelearon y hubo muchos muertos por ambos lados.»¹ Los almorávides habrían alineado una importante flota compuesta de 300 unidades (*qit'a*) para defender la isla de Mallorca contra el avance cristiano, mandada por el Papa Pascual II, y habrían lanzado otra con diecisiete unidades, seguida por una de treinta y siete contra el sur de Italia y una tercera más importante, hacia Sicilia en 1122, en represalia por las incursiones de los normandos.²

Paralelamente a las grandes escuadras, la presencia marítima almorávide, tanto en las dos fachadas marítimas de al-Ándalus como en las del Magreb, se

1 Ibn Idhari, *Kitab al-Bayan el-Mughrib*, Casabalanca, IV, p. 103, tr. 1963, p. 236.

2 Christophe Picard (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Age (VIII-XIII siècle)*, Coll. Islamiques. Paris: PUF, pp. 61-62; Mohamed-Tahar Mansouri (1995). «Le Maghreb médiéval face aux expéditions occidentales», *Les Cahiers de Tunisie*, 169-170, pp. 140-141.

materializa en maniobras defensivas, debido a las incursiones cristianas en sus costas, razias y piraterías. Todo esto no ha afectado a la prosperidad del comercio marítimo.³

En 1169, los almohades, los nuevos dueños del doble espacio, magrebí e ibérico heredaron una importante fachada marítima y con ella una administración naval de lo más riguroso, basada en la unión del clan Ibn Maymun, sobre todo, a la hora de apoderarse de Tánger y Ceuta en 1148-1149. Para controlar al-Ándalus, 'Abd al-Mumin (1130-1163) reforzó su marina haciendo construir y armar una flota de 400 unidades, en particular, en la Mamora, Tánger, Badis, los puertos del Rif y no menos de 80 navíos en los de al-Ándalus.⁴ Cruzó, por primera vez, el Estrecho en 1161 para una estancia de dos meses, que aprovechó para fundar la ciudad de Gibraltar.⁵ Este interés por la marina militar ha ido acompañado de un mando riguroso y de la creación de arsenales en numerosas zonas portuarias, en particular, en el Estrecho. En tiempos del califa Al-Mansur, la marina de guerra se convirtió en una herramienta indispensable de la diplomacia y el poder en el Mediterráneo occidental. Esta marina es uno de los medios de control de su imperio, que se extiende desde al-Ándalus hasta Trípoli pasando por el Magreb. Un escritor árabe incluso aseguró que los musulmanes de El Cairo y Alejandría esperaban que el califa almohade conquistara Egipto.⁶ La reputación de su flota era tal que Saladino no dudó en pedir en 1190 la ayuda de este prestigioso soberano que habría armado 180 barcos para frenar el rápido avance de los reyes cristianos en la ruta de Siria.

En Sevilla, el soberano continuó las grandes obras emprendidas por su predecesor. Así amplió considerablemente la zona palatina de Al-Buhayra, y se construyó la famosa «Torre del oro».⁷ En cuanto a Ceuta, aprovechó su situación estratégica y los recursos de su *hinterland* para destronar progresivamente a Almería, y se convirtió, a partir de entonces, en el centro de mando, donde residen los almirantes. Ribat al-Fath, hoy Rabat, y, sobre todo, la Mamora, rica en madera, se convirtieron también en grandes plazas para el mando naval, especialmente para las expediciones contra al-Ándalus. Ibn Jaldún resume en estos términos la supremacía almohade en el Mediterráneo: «Los almohades organizaron su flota a la perfección y a gran escala», para añadir un poco más adelante que «su flota había alcanzado, en cantidad y calidad, un grado insuperable antes o después».⁸

El reinado almohade, añade Picard, sigue caracterizado fundamentalmente por una amplia apertura al Atlántico y su construcción política asienta su poder en la frontera, incluso en la costa. Dotaron a la costa oeste de su estado de unas infraestructuras marítimas que le permitieron desempeñar un papel nuevo en la

3 Christophe Picard (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*, Op. Cit., pp. 60-71.

4 Ibn Abi Zar' (1843). *Rawd al-Qirtass*. Upsala: ed. Tornberg, p. 201; Christophe Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*, Op. Cit., p. 77; Leila Maziane (2019). *L'Oriental et la Méditerranée, au-delà les frontières*. Casablanca: la Croisée des chemins, pp. 60-63.

5 Michel Abitbol (2009). *Histoire du Maroc*, Collection Pour l'histoire. Paris: Perrin, p. 100; Christophe Picard (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*. Op. Cit., p. 77.

6 Charles-André Julien (1986). *Histoire de l'Afrique du Nord*, 2. Paris: Payot, p. 124.

7 Pierre Guichard (2011). *Al Andalus 711-1492: une histoire de l'Espagne Musulmane*. Paris: Fayard, col. Pluriel, p. 158.

8 Ibn Khaldún (1934-1938). *Les Prolégomènes*, I. Paris: Librairie orientaliste Paul Geuthner, p. 523.

navegación.⁹ Centros portuarios como Silves, Saltes, Sevilla, Cádiz y Salé tuvieron la mayor prosperidad... El desarrollo del litoral atlántico marroquí-andalusí se explica por razones comerciales, y el papel desempeñado por las vastas y ricas llanuras marroquíes, convertidas en el granero de trigo de al-Ándalus y de otras regiones, fue también el origen de otro movimiento de orden político.

La estructuración del comercio y de la navegación, los vínculos políticos y militares entre los puertos del Magreb y de al-Ándalus aseguran la unidad al dominio marítimo almohade. Pero la Reconquista pondrá en tela de juicio este sistema económico que duró cuatro siglos y precipitará así el colapso de las iniciativas comerciales magrebíes.

A principios del siglo XIII, el imperio almohade se desmoronó dividiéndose en tres entidades. Ello conllevó a frenar la gran política naval y militar. Los países latinos emergentes fueron apretando poco a poco el cerco sobre los musulmanes de Marruecos; en el momento que Aragón se afirmó, y la Reconquista cristiana acabó ganando más territorios. Los puertos marroquíes se quedaron ineluctablemente aislados de su *hinterland* andalusí (1248-1266). Tanto la actividad marítima de carácter comercial como la militar se han reducido en su mayor parte a operaciones de violencia. El canto del cisne se alcanzó con la derrota ante los ejércitos castellanos el 30 de octubre de 1340 en Río Salado. Según se informa, esta campaña movilizó una flota musulmana compuesta por 100 barcos de guerra y 150 de transporte.

Tras esta batalla, los meriníes perdieron sucesivamente los puertos del Estrecho: Tarifa (1341), Algeciras (1343) y luego Gibraltar (1374). La pérdida de los puertos andalusíes de la vertiente atlántica afectó de forma duradera a la evolución económica y militar de los puertos magrebíes en su conjunto y de los del Estrecho, en particular, y permitió a los ibéricos tomar la iniciativa contra la costa de enfrente. El campo se abrió ante las ambiciones de los portugueses, que tomaron Ceuta en 1415, Qasr Sghir en 1458 y Asila y Tánger en 1471.

Los puertos marroquíes en la época moderna, entre corso y comercio

Este cambio de coyuntura, iniciado desde el siglo XIV, instauró una situación inversa a la anterior. Frente a la hegemonía europea, la guerra del corso resultó ser la única respuesta al alcance de entidades políticas debilitadas. Los puertos de Tánger, Tetuán, Badis, Larache y Salé se convirtieron en puertos de corso. ¿Curso y comercio, dos actividades contradictorias? No tanto, porque el corso vive de los intercambios comerciales y crea otros como la «economía del rescate» vinculada a la redención negociada de cautivos. Lo que cambia son las reglas. El corso es una forma forzada de participar en una economía comercial capturada por otros. Jean Meyer, basándose en Fernand Braudel, percibió bien el fenómeno escribiendo «corso y comercio están íntimamente relacionados. El corso no puede subsistir sin la existencia tácita y tolerada de una red comercial paralela, gracias a la cual las capturas

9 Estas son siempre las palabras de Christophe Picard (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Âge (VIII^e-XIII^e siècle)*. *Op. Cit.*, p. 76.

vuelven al circuito comercial normal, ya sea el del beligerante privado de su tráfico habitual o el del saqueado, obligado a comprar la mercancía perdida».¹⁰ Así, tanto en Salé como en Tetuán, Larache y Tánger, el recrudecimiento de las operaciones corsarias va de la mano de la dinámica del sector comercial.¹¹

El corso necesita infraestructuras, equipamientos: puertos y arsenales, técnicos para reparar o construir barcos; marineros para navegar y doblar el hierro, capitales y mercados para las capturas... Depende de que los puertos dispongan de estos elementos, su actividad es más o menos dinámica. En Marruecos, la mayoría de los fondeaderos eran naturales o casi naturales, excepto para algunos puertos con importantes potencialidades, como Salé, Tánger, Tetuán, y más tarde Essaouira. Sin embargo, a pesar de la precariedad de sus equipamientos, las cantidades de mercancías exportadas de algunos puertos, según el historiador Sadok Boubaker, eran consecuentes a largo plazo. El mismo historiador resume en estos términos los mecanismos favorables al nuevo auge de las plazas portuarias magrebíes, a saber, «las condiciones de seguridad, recursos y equipamientos necesarios para los barcos corsarios. El puerto de corso debía disponer de un astillero, un refugio seguro para el mantenimiento de las unidades corsarias, ser fortificado y disponer de una mano de obra cualificada, originaria de Europa a principios del siglo XVII antes de que la población local tomara progresivamente el relevo, y, sobre todo, de comerciantes hábiles para dar salida a las mercancías robadas (cargamentos, cautivos, etc.).¹²

Como toda actividad comercial, la economía corsaria no es lineal, y sigue las coyunturas, las evoluciones de la región y, sobre todo, la rentabilidad. Así, Salé y otros puertos magrebíes conocieron dos períodos fastos de actividad corsaria: en el siglo XVII y un corso tardío hacia el final del siglo XVIII y principios del XIX. Los puertos-refugio como Tetuán, Tánger, Larache y la Mamora siguieron el movimiento.

Para el historiador francés Jean-Louis Miège, las funciones del puerto de Tetuán se articulaban en torno al comercio, la caravana marítima y la peregrinación marítima a los lugares sagrados de Oriente, a través de los Ragusanos, y la guerra de corso. Estas diferentes actividades subrayan la importancia de este puerto fluvial a partir del siglo XVI.¹³ Su *hinterland* cubría el norte de Marruecos y se extendía hasta el África subsahariana, por el relevo de Fez. En cuanto a su *Forland*, era esencialmente mediterráneo, de Cádiz a Alejandría, pasando por Marsella,¹⁴ Livorno y Ragusa, con antenas hasta Londres y Ámsterdam, en parte por Lisboa.¹⁵ Pero en su red, Cádiz

10 Jean Meyer (1989). «Les corsaires», en P. F. Baumberger (ed.). *Encyclopædia universalis*, 6. París, p. 629.

11 Leila Maziane (2008). *Salé et ses corsaires, un port de course marocain au XVII^e siècle*, Caen: PUC.

12 Sadok Boubaker (2021). *D'une Méditerranée à l'autre. Espaces et échanges commerciaux: Recueil d'articles*, 2. Tunis: FSHS de Tunis, Laboratoire Histoire des économies et des sociétés méditerranéennes, p. 138.

13 Leila Maziane (2019). *Sit al-Horra, gouvernante de Tétouan et armatrice de navires corsaires au XVI^e siècle*, en P. Avallone; G. T. Colesanti (dir.). *Donne e lavoro: attività, ruoli e complementarietà (secc. XIV-XIX)*. Cagliari: CNR, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, pp. 293-310.

14 Según Jean-Louis Miège, de 1692 a 1793, entró en Marsella 1.019 barcos procedentes de Marruecos, de los cuales casi el 10% provenían de Tetuán.

15 Jean-Louis Miège (1993). *Les activités maritimes et commerciales de Tétouan (XVIII-XIX siècles)*, conférence présentée à la faculté des lettres de Tétouan le 17 avril 1992. Tétouan, p. 13.

era el centro de la navegación y del comercio, ya en las últimas décadas del siglo XVII, especialmente para la navegación española. Así Tetuán seguirá siendo el gran importador en Marruecos durante un siglo y medio el lugar esencial de compensación del país¹⁶ y se convirtió, desde la fase final del siglo XVII, en el segundo puerto, después de Salé. La balanza comercial era, por otra parte, ampliamente favorable a las plazas marroquíes.¹⁷

Francia acredita, por otro lado, a su primer cónsul de carrera en 1685, Pierre Estelle, que convenció rápidamente al secretario de Estado de la Marina, Seignelay, de su vitalidad con respecto al puerto vecino, Tánger, recientemente liberada del dominio inglés. Las cifras hablan por sí solas: entraba en el puerto un promedio de unos cincuenta navíos extranjeros al año.¹⁸ En una carta dirigida al secretario de Estado de la Marina, Pontchartrain, el 29 de abril de 1697, el cónsul J.-B. Estelle dice: «*El comercio de esta ciudad es mejor que nunca*». ¹⁹ Este auge se prolongará hasta la «*avania*» de Salé, en 1715.²⁰ Ciertamente, los comerciantes franceses dominaban el tráfico comercial entre Tetuán y Cádiz y su participación estaba llamada a aumentar a partir de 1703, cuando el rey Felipe V les concedió el monopolio del comercio con Berbería, que proseguirá, por voluntad propia, hasta la revolución.²¹ Los comerciantes de otras naciones, como los ingleses, participan también en esta dinámica desde finales del siglo XVII.

Sin embargo, a partir de 1714, Gibraltar asumió el relevo del comercio europeo en Marruecos, sustituyendo progresivamente a la plaza gaditana.²² Esta preeminencia la debe a su condición de puerto franco y al dinamismo de los judíos tetuaníes. En 1706 se construyó en Gibraltar la primera casa de un propietario judío, llamado Abraham Benhider.²³ Dicha prosperidad siguió activa hasta mediados del siglo XIX. Tetuán, por su proximidad a la ciudad inglesa, y mucho tiempo antes del auge de Tánger, se convirtió en el primer beneficiario.²⁴ Este intercambio comercial ampliamente favorable a Marruecos consiste en la importación de productos europeos, exportación de otros extremadamente variados

16 *Ibidem*, p. 8; Jean-Louis Miège (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Revue Maroc-Europe*, 2, p. 30.

17 Eloy Martín Corrales (2014). *Le commerce de la baie de Cadix avec l'Afrique du nord*, en W. Kaiser (dir.). *La loge et le fondouk: les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée; Moyen Age - Époque moderne*. Paris: Karthala, coll. Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, p. 256.

18 Jean-Louis Miège (1993). *Les activités maritimes et commerciales de Tétouan (XVIII^e-XIX^e siècles)*, *Op. Cit.*, p. 14.

19 Carta de Jean-Baptiste Estelle a Pontchartrain, de 29 de abril de 1697, Pierre de Cénival (ed.) (1931). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, IV. Paris: Geuthner, p. 479.

20 Jacques Caillé (1961). «Une avanie au Maroc en 1716», *Provence Historique*, II (45), pp. 251-277; (46), pp. 317-342.

21 Albert Girard (1913). «Le commerce de la cire et les relations hispano-marocaines jusqu'à la fin du XVIII^e siècle», *Bulletin de la société d'histoire moderne*, 22, p. 242; Jean-Louis Miège (1993). *Les activités maritimes et commerciales de Tétouan (XVIII^e-XIX^e siècles)*, *Op. Cit.*, p. 8; Jean-Louis Miège (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Op. Cit.*, pp. 29-30.

22 Eloy Martín Corrales (2001). *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII)*. *El comercio con los «enemigos de la fe»*. Barcelona: Bellaterra, p. 283-294.

23 Jean-Louis Miège (1995). *Tétouan à travers les siècles*. Tétouan, pp. 14-15.

24 *Ibidem*, p. 15.

como la cera²⁵, los cueros y las pieles en bruto o semielaborados, la goma, los frutos secos, el lino, etc.²⁶

En cuanto al corso, Tetuán era por así decirlo un puerto de galeotes²⁷ que operaba en el Estrecho de Gibraltar o en el Mediterráneo.²⁸ En el siglo XVII, sus actividades se reforzaron y se convirtió en un puerto-refugio a los corsarios de Salé, que «*arman de ordinario çainq galittes o brigantains. Pueden retirar allí sus pequeñas embarcaciones y sus alturas tomadas, siempre que no sean mayores que de las cincuenta a sesenta toneladas*». ²⁹ Tanto los corsarios de Salé como los de Argel lo convirtieron en un precioso lugar de retiro y de refresco. A menudo llevaban allí sus capturas, hombres y mercancías, para venderlas en el mercado local cuando las demostraciones navales y los bombardeos de las escuadras europeas les impedían llevarlas a su puerto de origen.³⁰

Tánger también sirvió como puerto corsario, poco después de su evacuación en 1684 por los ingleses.³¹ Esta inmersión en el mundo de la guerra de corso fue facilitada posteriormente por la proximidad de Gibraltar, de donde emanaban los objetos necesarios para el armamento de los barcos y ofrecía la posibilidad de reparación y la compra de nuevos navíos.³² Este puerto también retomó sus actividades como puerto-refugio para los corsarios de Salé y luego como escala para los navíos mercantes. Su situación excepcional en la entrada occidental del Estrecho ofrecía protección natural contra los temibles vientos y corrientes de la zona, para escalas forzadas. Otras están motivadas por las necesidades de suministro de los buques de larga distancia. Es el caso del bergantín sardo «Santa María» que iba de Génova a Montevideo, que hizo escala en la bahía de Tánger el día 9 de noviembre de 1822, o el «Hipólito», que venía de La Habana con destino a Marsella y que hizo escala allí el 15 de junio de 1823, después de un viaje difícil.³³ El puerto de Tánger servía también de escala complementaria, especialmente a partir de mediados del siglo XVIII para los barcos procedentes de otros puertos marroquíes, entre los que destaca Salé.

25 Albert Girard (1913). «Le commerce de la cire et les relations hispano-marocaines jusqu'à la fin du XVIII^e siècle», *Op. Cit.*, pp. 238-245.

26 Véase el excelente estudio de caso propuesto por Eloy Martín Corrales (2001) en un subcapítulo dedicado al déficit crónico de la balanza comercial de Cataluña con los países musulmanes, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los «enemigos de la fe»*, *Op. Cit.*, pp. 554-569.

27 Carta de Mortemart a Seignelay, de 20 de julio de 1687, Henry de Castries (ed.) (1927). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, III. París: Geuthner, p. 120.

28 Leila Maziane (2008). *Salé et ses corsaires, un port de course marocain au XVII^e siècle*, *Op. Cit.*, pp. 157-159.

29 *Ibidem*, p. 511; Mémoire de Louis de Gastines, 4 de noviembre de 1680, Henry de Castries (ed.) (1922). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, I. París: Geuthner, p. 517. cf. Planes.

30 Leila Maziane (2008) «Course salétine et contre-course européenne en Méditerranée atlantique aux XVII^e et XVIII^e siècles», *Revue Ibla*, 202, pp. 279-303; Leila Maziane (2019). Sit al-Horra, gouvernante de Tétouan et armatrice de navires corsaires au XVI^e siècle, *Op. Cit.*, p. 303.

31 Sobre el destino del Tánger inglés y su puerto, véase la excelente tesis recientemente publicada de Matteo Barbano (2019). *Within the Straits: Tangeri, gli inglesi e il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVII secolo*, Studi storici marittimi, 2. Palermo: New Digital Press.

32 Eloy Martín Corrales (2021). *Muslims in Spain, 1492-1814. Living and Negotiating in the Land of the Infidel*, trad. Consuelo López-Morillas. Leiden: E. J. Brill, p. 504, n. 9; p. 509; p. 522.

33 Jean-Louis Miège (1991). «L'activité maritime à Tanger première moitié du XIX^e siècle», en *Tanger (1800-1956), contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, p. 58.

El cambio hacia una economía más orientada al comercio se produjo progresivamente desde finales del siglo XVIII. Su vigor económico se cambió a favor de su importancia diplomática, ya que fue promovida como «capital diplomática» de Marruecos.³⁴ Con el acondicionamiento de la ruta que la unía con Fez, favoreció la ampliación de su zona de influencia, inicialmente reducida, extendiéndose a medida que alcanzaba el río Sebú, Fez y, con ello, todo el Marruecos central y meridional. Este éxito lo debe, en primer lugar, a su posición estratégica, a la entrada del Estrecho y a la extensión de su rada protegida³⁵, con profundidades dentro de esta línea no inferior a 25 metros, ideales para las nuevas condiciones de navegación con el triunfo del vapor y de las líneas regulares y, con ellas, la multiplicación de las conexiones marítimas y postales y de los intercambios internacionales desde los años treinta del siglo XIX.³⁶

Los cónsules europeos, en particular los franceses, vieron afluir a una multitud de negociantes y especuladores de todo tipo, tanto de Francia y España como de los demás países de Europa, todos ellos ávidos de negocios. El número de europeos aumentó (de 115 en 1819 a 8.000 en 1894), el de los edificios comerciales también, confirmados por los registros estadísticos: su número subió a 115 en 1.845, de los cuales más de la mitad fueron franceses.³⁷

Se suma a esta función el tráfico de embarco de peregrinos a la Meca. Los barcos destinados a la peregrinación solían ser fletados por negociantes marroquíes, musulmanes y judíos e incluso europeos. Fueron 22 los que salieron de Tánger hacia Alejandría, para más de 2.500 peregrinos, a lo largo de siete años entre 1821 y 1828. En los años cuarenta, su número alcanzó los 2.000 peregrinos al año.³⁸

Un impulso perceptible también en Dar el-Bayda (más tarde con Casablanca), a partir de 1790. Su renacimiento se acompañó de un aumento del tráfico marítimo y del auge del comercio de cereales. Así, en 1789, 50 barcos cargados con 250 quintales de trigo cada uno, habrían salido del puerto de Casablanca con destino a Europa y, sobre todo, a España. Este tráfico proporcionaba al sultán nuevos ingresos fiscales que *Bayt al-mal* necesitaba urgentemente, es decir, entre 500 y 600.000 pesos mexicanos al año. Por último, mediante la declaración del 20 de octubre de 1789, el sultán Sidi Mohamed Ben Abdallah concedía a grandes empresas españolas el monopolio sobre la exportación de cereales de Casablanca y de los otros puertos marroquíes. Se trata de la sociedad gaditana Campana, Patrón, Rizo y C^a, la sociedad de Francisco Segui en Rabat y, sobre todo, la más importante

34 Ramón Lourido Díaz (1991). «Le sultan Sidi Muhammad B. 'Abd Allah et l'institution de la représentation consulaire à Tanger», en *Tanger (1800-1956), contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, pp. 9-27.

35 Ocho kilómetros desde punta Tánger hasta punta Malabata.

36 Khalid Benshrir (1991). «Al-haraka al-tijariya bi-marsa análoga a fi-l-nief al-ni min al-qarn al-tasi' 'asr [La actividad comercial en el puerto de Tánger en la segunda mitad del siglo XIX]», en *Tanger (1800-1956), Contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, pp. 79-97.

37 Jean-Louis Miège (1991). «L'activité maritime à Tanger première moitié du XIX^e siècle», *Op. Cit.*, pp. 60-61; *Ídem* (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Op. Cit.*, p. 37.

38 Jean-Louis Miège (1991). «L'activité maritime à Tanger première moitié du XIX^e siècle», *Op. Cit.*, pp. 60-63.

compañía mercantil de la época, la sociedad de los *Cinco Gremios Mayores de Madrid*.³⁹ Facilidades concedidas a cambio de los servicios financieros y militares prestados al sultán marroquí, que consintió incluso la apertura del primer consulado europeo en esta ciudad, el español.

Sin embargo, la creación y el acondicionamiento de un puerto moderno como Essaouira hacia 1760 reforzó sus actividades corsarias y, sobre todo, comerciales, ya que obtuvo el monopolio del comercio con Europa. Rápidamente, la ciudad fue dotada de una serie de instituciones para regular la actividad comercial: tribunal de comercio, taller de acuñación de moneda, *fondoques*. El sultán autorizó a los comerciantes europeos y a sus consulados a establecerse allí. Fue promovida al estatus de primer puerto del Marruecos atlántico y primera plaza portuaria hacia finales del siglo XVIII.

En el siglo XIX, los países del Magreb y Marruecos, en este caso, renunciaron progresivamente a la guerra del corso y optaron a favor de las actividades pacíficas, mucho antes del congreso de Viena (1815) y de Aquisgrán (1818).

En definitiva, la configuración portuaria de la época moderna revela una martimización progresiva de la economía marroquí, acentuada por el efecto del desarrollo de la demanda atlántica, pero también la del Estrecho y del Mediterráneo con la inauguración del Canal de Suez. Este nuevo impulso va acompañado por la dedicación de una parte de la producción local a la exportación, lo que ha potenciado el desarrollo del espacio urbano litoral, la recomposición social y la creación de nuevas dinámicas y oportunidades en el plano económico y, sobre todo, comercial.

BIBLIOGRAFÍA

- ABITBOL, Michel (2009). *Histoire du Maroc*, Collection Pour l'histoire. Paris: Perrin.
- BARBANO, Matteo (2019). *Within the Straits: Tangeri, gli inglesi e il Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVII secolo*, Studi storici marittimi, 2. Palermo: New Digital Press.
- BOUBAKER, SADOK (2021). *D'une Méditerranée à l'autre. Espaces et échanges commerciaux: Recueil d'articles*, 2. Tunis: FSHS de Tunis, Laboratoire Histoire des économies et des sociétés méditerranéennes.
- CAILLÉ, Jacques (1961). «Une avanie au Maroc en 1716», *Provence Historique*, II (45), pp. 251-277.
- CAILLÉ, Jacques (1961b). «Une avanie au Maroc en 1716», *Provence Historique*, II (46), pp. 317-342.
- DE CASTRIES, Henry (ed.) (1922). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, I. Paris: Geuthner.
- DE CASTRIES, Henry (ed.) (1927). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, III. Paris: Geuthner.

39 Eloy Martin Corrales (2012). «Les Espagnols au Maroc (1767-1860): le défi de travailler avec l'autre», *Cahiers de la Méditerranée*, 84, p. 200.

- DE CÉNIVAL, Pierre (ed.) (1931). *Sources inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM)*, Sér. 2, IV. Paris: Geuthner.
- GIRARD, Albert (1913). «Le commerce de la cire et les relations hispano-marocaines jusqu'à la fin du XVIII^e siècle», *Bulletin de la société d'histoire moderne*, 22, p. 242.
- GUICHARD, Pierre (2011). *Al Andalus 711-1492: une histoire de l'Espagne Musulmane*. Paris: Fayard, col. Pluriel.
- IBN ABIZAR' (1843). *Rawd al-Qirtass*, ed. de C. J. Tornberg. Upsala.
- IBN IDHARI (1963). *Kitab al-Bayan el-Mughrib*, Traducidos y anotados por Ambrosio Huici Miranda. Al-Bayan, al-mughrib: nuevos fragmentos almorávides y almohades. Valencia.
- IBN KHALDÚN (1934-1938). *Les Prolégomènes*, I. Paris: Librairie orientaliste Paul Geuthner.
- JULIEN, Charles-André (1986). *Histoire de l'Afrique du Nord*, 2. Paris: Payot.
- Khalid Benshrir (1991). Al-haraka al-tijariya bi-marsa análoga a fi-l-nief al-ni min al-qarn al-tasi' 'asr [La actividad comercial en el puerto de Tánger en la segunda mitad del siglo XIX], en *Tanger (1800-1956, Contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, pp. 79-97.
- LOURIDO DÍAZ, Ramón (1991). Le sultan Sidi Muhammad B. 'Abd Allah et l'insitution de la représentation consulaire à Tanger, en *Tanger (1800-1956), contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, pp. 9-28.
- MANSOURI, Mohamed-Tahar (1995). «Le Maghreb médiéval face aux expéditions occidentales», *Les Cahiers de Tunisie*, 169-170, pp. 137-147.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2001). *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII)*. *El comercio con los «enemigos de la fe»*. Barcelona: Bellaterra.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2012). «Les Espagnols au Maroc (1767-1860): le défi de travailler avec l'autre», *Cahiers de la Méditerranée*, 84, pp. 197-212.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2014). Le commerce de la baie de Cadix avec l'Afrique du nord, en *W. Kaiser (dir.)*. *La loge et le fondouk: les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée; Moyen Age - Époque moderne*. Paris: Karthala, coll. Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, pp. 249-268.
- MARTÍN CORRALES, Eloy (2021). *Muslims in Spain, 1492-1814. Living and Negotiating in the Land of the Infidel*, trad. Consuelo López-Morillas, Leiden: E. J. Brill.
- MAZIANE, Leila (2008) «Course salétine et contre-course européenne en Méditerranée atlantique aux XVII^e et XVIII^e siècles», *Revue Ibla*, 202, pp. 279-303
- MAZIANE, Leila (2008). *Salé et ses corsaires, un port de course marocain au XVII^e siècle*. Caen: PUC.
- MAZIANE, Leila (2019). *L'Oriental et la Méditerranée, au-delà les frontières*. Casablanca: la Croisée des chemins.
- MAZIANE, Leila (2019). Sit al-Horra, gouvernante de Tétouan et armatrice de navires corsaires au XVI^e siècle, en *P. Avallone; G. T. Colesanti (dir.)*. *Donne e lavoro: attività, ruoli e complementarietà (secc. XIV-XIX)*. Cagliari: CNR, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, pp. 293-310.
- MEYER, Jean (1989). «Les corsaires», en *P. F. Baumberger (ed.)*. *Encyclopædia universalis*, 6. Paris, p. 629.

MIÈGE, Jean-Louis (1991). L'activité maritime à Tanger première moitié du XIX^e siècle, en *Tanger (1800-1956), contribution à l'Histoire du Maroc*. Rabat: Les éditions africaines, pp. 55-61.

MIÈGE, Jean-Louis (1992). «Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc (1682-1863)», *Revue Maroc-Europe*, 2, pp. 25-70.

MIÈGE, Jean-Louis (1993). *Les activités maritimes et commerciales de Tétouan (XVIII^e-XIX^e siècles)*, conférence présentée à la faculté des lettres de Tétouan le 17 avril 1992, Tétouan.

MIÈGE, Jean-Louis (1995). *Tétouan à travers les siècles*. Tétouan.

PICARD, Christophe (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen-Age (VIII^e-XIII^e siècle)*, Coll. Islamiques. Paris: PUF.

BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Leïla Maziane es profesora de Historia Moderna en la Universidad Hassan II de Casablanca. También es miembro de la Red Internacional de Gobernanza de Puertos Atlánticos. Además de la historia y el patrimonio marítimo y portuario, su tema de investigación es también la movilidad. En 2019, publicó «*L'Oriental et la Méditerranée, au-delà des frontières*», Casablanca, Croisée des Chemins. Participó en varios trabajos colectivos como *La Gobernanza de los Puertos Atlánticos. Siglos XIV-XX*. Madrid, Col. de la Casa de Velázquez, n.º. 155, 2016; *Atlantic ports and the first Globalisation c.1850-1930*, coord. M. Suarez Bosa, Londres, Palgrave Macmillan, 2014; *La loge et le Fonduk, les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée*, éd. W. Kaiser, Karthala, 2014. Es coeditora de *Movilidad Individual y Colectiva en el Mediterráneo y el Mediterráneo Atlántico: Evaluación y Perspectivas, Hespéris-Tamuda*, en 2018 con Kh. Benshir; *Captifs et captivité en Méditerranée à l'époque moderne*, con M. Ghazali et S. Boubaker, *Cahiers de la Méditerranée*, n.º 87, décembre 2013. Fue galardonada con el premio *Corderie Royale-Hermione 2008* por su libro *Salé et ses corsaires 1666-1727, un port de course marocain au XVII^e s.*

RESUMEN

Situado en este ángulo del continente africano, en el cruce de los mares más frecuentados del planeta, y con sus dos fachadas, mediterránea y atlántica, Marruecos ha estado siempre en el corazón de la vida marítima de la economía mundial, y ha sabido cómo aprovechar, bajo diferentes formas, las ventajas que ofrece este doble entorno geográfico para el desarrollo de su cultura marítima plural. En esta perspectiva y para apreciar mejor su evolución histórica, intentaremos situar a los puertos de este país, en este caso los del Estrecho, como protagonistas de este Mediterráneo-Atlántico. Se hará hincapié igualmente en la vida y en el papel de los puertos, así como sus funciones y su peso en las ambiciones económicas y políticas del país, desde ayer hasta hoy en día.

PALABRAS CLAVE

Historia portuaria/Marruecos/Estrecho de Gibraltar/Cultura marítima.

ABSTRACT

Located at the crossroads of the world's busiest seas, with two coastlines facing the Mediterranean and the Atlantic, Morocco has always been at the center of global maritime trade. His position has allowed this country to take advantage of the benefits offered by this unique geographical environment in various ways, resulting in the development of a diverse maritime culture. From this perspective and to better appreciate its historical changes across time, we intend to portray the ports of this country, in this case those on the Strait, as main role-players in this Mediterranean-Atlantic area. The emphasis will also be placed on the life and role of ports, as well as their functions and their importance in the country's economic and political ambitions in both past and present.

KEYWORDS

Port history, Morocco, Gibraltar Strait, Maritime culture.

الملخص

ظل المغرب بحكم موقعه الجغرافي المتميز كبوابة للقارة الإفريقية، ووجوده عند مفترق الطرق البحرية الأكثر ملاحية في العالم، وبفضل توفره على واجهتين بحريتين: واحدة تطل على البحر الأبيض المتوسط والأخرى على المحيط الأطلسي، في قلب الحياة البحرية لاقتصاد العالم، وعرف بالتالي كيف يستفيد، بطرق مختلفة، من المزايا التي يوفرها له هذا المحيط الجغرافي المزدوج لتطوير ثقافته البحرية المتعددة. ومن هذا المنظور، ولتقييم أفضل لتطورها التاريخي، نسعى من خلال هذا النص إلى إبراز الدور الريادي لموانئ المغرب والموانئ المجاورة، خاصة ميناء مضيق جبل طارق، كما سيتم التركيز على دور هذه الموانئ، ووظائفها وأهميتها ضمن الطموحات الاقتصادية والسياسية للبلاد في الماضي والحاضر.

الكلمات المفتاحية

تاريخ الموانئ، المغرب، مضيق جبل طارق، الثقافة البحرية.