

CARTA DE LAS EDITORAS

Sabine Panzram (Universidad de Hamburgo), Olivia Orozco de la Torre (Casa Árabe) y Gwladys Bernard (École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Casa de Velázquez)

Gades (Cádiz) es, en tiempos de Augusto, uno de los puertos más importantes del Imperio Romano. En siete días, «cargueros enormes» traían, según Estrabón, una riqueza inagotable de metales, granos, vino, aceite de excelente calidad, ganado y caza, ostras, anguilas y atún a los puertos de Roma, *Ostia* y *Puteoli*. En época imperial, la ciudad es una *boom-town* y punto de partida para el transporte marítimo del Atlántico. Cuando las minas se agotan y el centro de la actividad económica se desplaza, con la aprobación de Roma, hacia *Hispalis* (Sevilla), esto lleva al declive de la ciudad. Vuelve a florecer cuando, en 1717, el monopolio del comercio en las colonias pasa de Sevilla a Cádiz. Las coronas de Portugal y Castilla intentaban con esta medida controlar la entrada y los impuestos de los productos básicos y los metales preciosos.

Tánger es un mito: la capital de la provincia más occidental del Imperio Romano adquirió esta fama especialmente en la primera mitad del siglo pasado, después de ser declarada Zona Internacional en 1923. En torno a 1950, la ciudad tenía unos 150.000 habitantes, de los cuales unos 43.000 eran cristianos y 15.000 judíos; contaba con una sociedad singularmente multiétnica para su época y, debido a su infraestructura, era la ciudad más moderna de África. Gracias a la libertad de circulación que ofrecía, atrajo a escritores, «desertores» e inadaptados, incluso después de volver a pertenecer en 1956 al entonces ya independiente Marruecos. Sin embargo, ya desde principios del siglo XX, la ciudad portuaria más importante del país era Casablanca, y lo siguió siendo durante unos 100 años: solo la construcción de Tánger Med está poniendo en entredicho esta posición y el propio proyecto en una tradición urbanística de más de dos milenios.

Ha habido varias ciudades que desde la Antigüedad han funcionado como puertos en ambas orillas del Estrecho de Gibraltar: junto a *Gades* (Cádiz) y *Tingis* (Tánger), entre otras, *Baelo Claudia* (Bolonia), *Malaca* (Málaga) y *Lixus* (Larache). Se buscaba conectar las dos orillas entre sí y, además, vincular esta región, que se consideraba *finisterrae* en el imaginario de la Antigüedad grecorromana, con el resto del mundo. El éxito quedó demostrado por el estilo cosmopolita de las ciudades, que también reflejaban sus paisajes urbanos, y por su integración en las redes comerciales del Mediterráneo y el Atlántico. Los vínculos en la Antigüedad eran tan estrechos que por momentos el sur de España y el norte de África dependían de una única administración provincial, y no de dos diferentes como se podría esperar de su situación geográfica; y el Estrecho de Gibraltar, hasta el comienzo de la Edad Moderna, se consideraba como un río que más bien unía que separaba. Sin embargo, el Estrecho de Gibraltar actualmente separa dos continentes, dos religiones y dos formas de vida. No obstante, Marruecos lanzó una clara señal con la creación de Tánger Med en el año 2007, tal como hizo una vez España, a comienzos del siglo XVII, al privilegiar a Cádiz para el mercado atlántico: en el año 2007 el puerto

abrió sus portones. Además de las terminales para contenedores, carga a granel y en fardos, petróleo y gas, hay una terminal de transbordadores para 5 millones de pasajeros y 500.000 vehículos al año. El competidor para el transporte entre Europa, el norte de África y el área mediterránea, así como las ciudades del Golfo Pérsico en dirección a Norteamérica, es el puerto español de Algeciras, situado enfrente. O el beneficiario, pues desde la creación de Tánger Med también se ha incrementado de manera sostenida el volumen del transporte de Algeciras. Las relaciones económicas entre ambos países son estrechas. Desde principios de la década del año 2000, España ha estado invirtiendo cada vez más en el área de Tánger. En 2018, el volumen de pasajeros en el contexto de la «operación Paso del Estrecho» entre España y Marruecos entre los meses de junio y septiembre alcanzó aproximadamente unos 3.242.000 millones de personas. En este contexto, el proyecto de un Enlace Fijo Gibraltar en forma de túnel sigue resultando interesante, aunque el tremendo coste y los problemas técnicos son evidentes.

La tarea del congreso internacional e interdisciplinar era, en el contexto de estas evoluciones en el Estrecho de Gibraltar, tomando como ejemplo las ciudades portuarias, cuestionar la previsibilidad de los desarrollos económicos de manera estructural en ambas regiones, tanto en el sur de España como en el norte de África, en el contexto de su papel excepcional en la historia mundial: obviamente, Marruecos tiene un plan para explotar esta región, persigue un decidido crecimiento económico y busca establecer relaciones con España orientadas a la colaboración. ¿Qué planes tiene España, que se da a conocer a sí misma como «puerta de Europa para África»? ¿Cómo evalúan actualmente ambos países el estado y las perspectivas de su cooperación económica, cultural y política? ¿Qué posibilidades tienen las economías modernas del llamado fin del mundo antiguo de abrir una nueva puerta al mundo globalizado? El análisis de esta región en la *longue durée*, es decir, atendiendo a la Antigüedad y la temprana Edad Moderna, debe dejar claro que la situación actual es solo una de las muchas posibles, y lo que puede significar la planificación bien calculada—deberes y privilegios—para las ciudades portuarias, su entorno, así como una región o todo el país. Porque hoy creemos saber exactamente qué condiciona el crecimiento económico y cómo se manifiesta. Sin embargo, no sabemos exactamente qué significaba en la Antigüedad, en el período omeya y en la Edad Moderna temprana, porque las fuentes, muy diferentes, aportan perspectivas muy diversas en cantidad y calidad. El objetivo del congreso, cuyos aportes reeditamos aquí, era hacer visible esta diversidad y hacer comprensibles sus causas en los respectivos marcos de actuación sociopolítica.

El congreso, inicialmente previsto para los días 19 y 20 de marzo de 2020, pudo finalmente celebrarse de forma híbrida los días 11 y 12 de noviembre de 2021 en Casa Árabe Madrid, debido a las restricciones impuestas por la pandemia del coronavirus. La idea surgió en el contexto del proyecto de investigación internacional *Détroit / Estrecho*, que se desarrolló entre 2011 y 2015 en la *École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques*. Casa de Velázquez Madrid y fue financiado por la *Agence Nationale pour la Recherche (ANR)* (Gwladys Bernard / Laurent Callegarin:

El proyecto ANR «Détroit»: resultados y publicaciones). El objetivo de este proyecto era aportar claridad a la imagen, hasta ahora muy borrosa, del dominio en el Mediterráneo occidental entre la Segunda Guerra Púnica y el final de la dominación nazarí, y desarrollar una nueva narrativa con base económica, política y cultural. Para ello, se promovió el diálogo entre la Antigüedad y la Edad Media, entre las ciencias sociales y la geografía.

El congreso fue más allá de este enfoque, ya que reunió a colegas estudiosos de la historia antigua, medieval, moderna temprana y moderna, así como de la arqueología, los estudios islámicos, la economía y la ciencia política —de Alemania, Francia y España— que debatieron con entusiasmo los estudios de casos desde el período de la República tardía hasta el presente. Sus contribuciones van precedidas de un prólogo que trata sobre las ventajas e inconvenientes de la historiografía comparada,¹ es decir, la búsqueda sistemática de diferencias y convergencias entre varios casos comparativos. Debido, entre otras cosas, a la aparición de diferentes conceptos como «transferencia», «historia entrelazada» o *histoire croisée*, la «comparación clásica» ha caído en el descrédito: se ve obligada a (re)construir primero las unidades de comparación para poder abordar la comparativa, alejándose así de la realidad e ignorando a menudo las transferencias de otras naciones o civilizaciones. Sin embargo, no se trata en absoluto de un debate puramente metodológico, sino que forma parte de una reorientación transnacional de los estudios históricos. En cualquier caso, los conocimientos que se pueden adquirir mediante la aplicación de métodos comparativos y de síntesis y que, por tanto, promueven cambios de perspectiva enriquecedores, son esenciales para los debates actuales.

Uno de los resultados que se desprenden de ello es, sin duda, la constatación de unas características especiales, como ya se dan en el Estrecho de Gibraltar debido a una configuración geomorfológica única en el mundo.² Aquí es responsable, por un lado, de las condiciones de la corriente y el viento, que determinan las rutas de navegación, y, por otro, de la selección de los fondeaderos que impulsó la construcción de ciudades a ambos lados del Estrecho. Es cierto que el desarrollo de las tecnologías modernas desde el inicio de la industrialización ha permitido reducir la dependencia de las condiciones naturales. Durante siglos, sin embargo, éstas habrían determinado la fundación de ciudades portuarias y, por lo tanto, el carácter de la región. El ejemplo más destacado de una fundación tan motivada en el lado de la Península Ibérica es, sin duda, Cádiz, la *Gades* romana:³ esta fundación de época fenicio-púnica se convirtió en uno de los puertos más importantes del Mediterráneo occidental desde tiempos de finales de la República. Sin embargo, apenas existen evidencias arqueológicas que pongan de manifiesto este papel destacado en el comercio, que ya estaba organizado internacionalmente en ese momento. Solo las recientes investigaciones geoarqueológicas han demostrado como probable

1 Sabine Panzram, ¿Qué tiene que ver *Gades* con Tánger Med? Sobre la utilidad y el perjuicio de la historia comparada.

2 Loïc Ménanteau, El Estrecho de Gibraltar: condiciones náuticas, fisiografía costera e implantación portuaria.

3 Darío Bernal-Casasola, *Gades*: una ciudad portuaria en el Estrecho catalizadora del comercio imperial.

que hubiera varios puertos, en las islas cercanas y en el continente, a través de los cuales se enviaban artículos de lujo además de ánforas de salazones.

En la Edad Media, marcada por el islam, la situación es diametralmente opuesta.⁴ Tras la ocupación por parte de los omeyas, el Estrecho de Gibraltar no se menciona inicialmente en las fuentes árabes. No fue hasta principios del siglo IX cuando la zona recuperó su importancia geoestratégica, concretamente en el contexto de la conquista de Ceuta por el califa 'Abd al-Rahman III (931), que creó un imperio que se extendía desde el límite del Sáhara hasta los Pirineos. Su importancia también aumentó en términos económicos: se estableció un animado intercambio de mercancías entre las dos orillas del Estrecho de Gibraltar. De hecho, surgió un centro de transportes, aunque las instalaciones que permitían la carga y descarga no tuvieran, en general, carácter permanente.⁵ O bien eran de madera o bien se cargaban primero en barcos más pequeños, que luego desembarcaban en playas y riberas. Sin embargo, estas resultaban inadecuadas o incluso peligrosas debido a los constantes procesos de sedimentación: en particular, la costa andaluza frente al Atlántico, que floreció económicamente gracias a las actividades comerciales, tuvo que luchar con este problema a lo largo del siglo XV.

El comercio de ultramar a principios de la Edad Moderna volvió a plantear nuevos retos: generalmente se considera que Cádiz floreció en el siglo XVII; desde 1717 hasta 1778 disfrutó del privilegio, junto con Sevilla, de ser un puerto monopolista del comercio con las colonias españolas.⁶ Posteriormente, el llamado Reglamento de Libre Comercio reguló las relaciones con América. Pero incluso entonces, en el periodo comprendido entre 1778 y 1828, la mayor parte del comercio de mercancías con ultramar se hacía a través de Cádiz: hasta un 76,5% del total de las exportaciones y un 84% de las importaciones. Para entonces, Tánger ya había añadido otro factor importante a su posición económica: desde finales del siglo XVIII, se la considera la «capital diplomática» de Marruecos.⁷ En paralelo al número de representaciones consulares, también aumentó la cifra de comerciantes y especuladores; en 1845 ya había 115 casas comerciales registradas, la mitad de las cuales eran de procedencia francesa. A esto se añaden los peregrinos que toman el barco hasta Alejandría para viajar desde allí a La Meca; su número ascendía a 2.000 al año en la década de 1840. Casablanca destacaba en el comercio de cereales, para el que las empresas españolas habían recibido el monopolio del sultán, en tanto que concedió a Essaouira el privilegio del comercio atlántico. En cualquier caso, el desarrollo del comercio mediterráneo y atlántico de Marruecos se produce en este período. Que las relaciones con España —especialmente en lo que respecta a la franja costera de Andalucía— no estuvieron exentas de conflictos está fuera de toda duda.⁸ No obstante, la cooperación económica y política se demostró

4 Aurélien Montel, *Circulaciones en el estrecho de Gibraltar en la época omeya* (ss. VIII-XI).

5 Enrique José Ruiz Pilares, *Espacio portuario e interconexiones comerciales entre el estuario del Guadalquivir y el estrecho de Gibraltar* (ss. XIII-XVI).

6 Carlos Martínez Shaw, *Cádiz y el comercio ultramarino* (ss. XVI-XVIII).

7 Leila Maziane, *Los puertos marroquíes del Estrecho* (de la Edad Media a la Edad Moderna).

8 Eloy Martín Corrales, *Tánger/Marruecos y Cádiz/España en la Edad Moderna: las dificultades a la hora de gestionar la vecindad*.

posible en todo momento. El comercio de la bahía de Cádiz y los puertos de la vertiente atlántica de Marruecos se beneficiaron de esto desde el siglo XVI al XVIII. Y cuando también hubo un cónsul español en Tánger a partir de 1786, el tráfico marítimo con los puertos españoles se intensificó aún más. La mayoría de los enviados y embajadores marroquíes viajaban a través de Cádiz. Las estrechas relaciones entre ambos puertos se vieron gravemente perturbadas por la guerra de España con Inglaterra, la invasión de Napoleón y, por último, pero no por ello menos importante, la guerra de África, pero sin llegar nunca a paralizarse del todo.

Tras echar un vistazo a la tradición, siguió una observación del futuro, es decir, del presente más inmediato, cuyo diseño con respecto a Tánger fue deudor del colonialismo francés y español durante décadas.⁹ Aunque la ciudad fue considerada Zona Internacional entre 1912 y 1956, en la práctica Francia consiguió ocupar aquí una posición privilegiada en competencia con España y, por ejemplo, impidió el desarrollo del puerto y del ferrocarril, lo que tuvo consecuencias económicas fatales. En este sentido, el estatus de Tánger también se convirtió en sinónimo de estancamiento, al que la población ya se había opuesto antes de que el sultán y el movimiento nacional se revelaran contra Francia. Así pues, junto al mito de la ciudad portuaria cosmopolita existe una realidad moldeada, sobre todo, por las consecuencias económicas de un «co-colonialismo» franco-español. Sin embargo, también puede interpretarse de otra manera y centrar la atención en el auge económico, la apertura demográfica y el dinamismo cultural, sin ignorar por ello la recesión que se produjo inmediatamente después de la independencia del país y la recuperación de Tánger (1956), y que fue acompañada por un aumento de las actividades delictivas de dimensión internacional.¹⁰

De hecho, la situación actual de la ciudad como una de las más extrovertidas cultural, demográfica y económicamente del país es, en parte, el resultado de una posición geoestratégica privilegiada en el Estrecho de Gibraltar. Por otro lado, la política proactiva del Estado marroquí durante las dos últimas décadas —en el marco de su estrategia económica de apertura y diversificación de la economía marroquí— ha convertido esta ciudad en una auténtica puerta de entrada a Europa y al mundo. La vista de la orilla española del Estrecho de Gibraltar muestra una región que, según las definiciones comunes del siglo XX, se consideraba «subdesarrollada» en los dos últimos siglos, en la medida en que se distingue entre los países que utilizaban la electricidad y el petróleo de los que utilizaban carbón y el hierro, y los que todavía estaban en una fase preindustrial.¹¹ La situación periférica, es decir, la gran distancia respecto a los centros donde se habrían tomado las decisiones políticamente efectivas en los últimos doscientos años, no ha cambiado: en lo que

9 Antoine Perrier, *Tánger internacional y su estatus: los efectos del co-colonialismo franco-español en Marruecos (1912-1956)*.

10 M. Omar Belkheiri, *La trayectoria de apertura de Tánger (y su región): de la internacionalización del siglo XVIII a la globalización del siglo XX y algunas características económicas, demográficas y territoriales*.

11 Jesús Gabriel Moreno Navarro, *Desarrollo regional del sur de España: estrategias e integración en los ejes de desarrollo mediterráneos*.

respecta al sur de España, se echa en falta la voluntad política de creación que se vislumbra detrás de Tánger Med y de la que parece carecer el proyecto del Corredor Ferroviario Mediterráneo. De hecho, Algeciras es el mayor puerto del Mediterráneo y el quinto mayor de Europa por conectividad, y aunque el puerto andaluz sigue siendo el líder del Mediterráneo en movimiento de tonelaje, con 107 millones de toneladas en 2020, Tánger Med está aproximándose año a año en tonelaje y ya le ha superado en tráfico de contenedores.¹²

Para seguir siendo competitiva, Algeciras, que mantiene conexiones con 200 puertos de todo el mundo, tendría que desarrollar sus enlaces ferroviarios con el corredor central y mediterráneo (es decir, con el interior natural del puerto de la Bahía de Algeciras). Y esto, probablemente, demandaría la creación de una zona económica especial para la Bahía de Algeciras y las ciudades autónomas que actuara como palanca para atraer inversión e impulsar el comercio. El primer artículo del apartado de Miscelánea volumen está dedicado a una voluntad política de dimensiones creadoras completamente diferentes, trata del proyecto Enlace Fijo Europa África a través del Estrecho de Gibraltar, es decir, de 1) los antecedentes históricos del proyecto, 2) su actual contexto político, 3) la investigación del medio físico, 4) la ingeniería, 5) el marco jurídico que le afecta, 6) la socioeconomía que impulsa su viabilidad; y, como factores determinantes por antonomasia, 7) su carácter estratégico, y 8) su financiación.¹³ En cualquier caso, en España se reunieron comisiones estatales en 1928, 1931 y 1972, que intentaron dar un impulso decisivo a la empresa. Pero no fue hasta 1979 cuando se realizó conjuntamente con Marruecos la primera declaración de intenciones reconocida internacionalmente. Sobre esta base legal, se fundaron dos empresas en 1981 (SEGEPSA en España y SNED en Marruecos) cuya tarea es promover la realización del Enlace Fijo: con el objetivo de constituir la base de infraestructuras del Gran Nudo Gibraltar, con sus dos pilares en los puertos de Algeciras y Tánger Med, unidos como una plataforma logística única a través del Enlace Fijo.

Este volumen reúne las contribuciones de la Conferencia de Madrid en una forma revisada. Los textos, que reflejan la diversidad de cuestiones y las diferentes formas de enfoque, solo han sido editados; la responsabilidad del contenido y las ilustraciones corresponde a los respectivos autores. Por último, las editoras tienen el agradable deber de dar las gracias a los participantes en la conferencia por las animadas y controvertidas discusiones, a Kevin Grotherr (Hamburgo) por su cuidadosa e incansable ayuda en la preparación del manuscrito para su impresión, a Florian Klein (Hamburgo), que corrigió y ofreció una crítica constructiva con su fiabilidad habitual, y, por último, pero no menos importante, a los anteriores directores de la École des Hautes Études Hispaniques et Ibériques. Casa de Velázquez Madrid, Michel Bertrand, y Casa Árabe Madrid, Pedro Martínez-Avial Martín, por su entusiasmo con la idea, y a Javier Rosón (Casa Árabe Córdoba) por su paciencia infinita y por incluirla en la serie *Awraq*.

12 Luis Óscar Moreno García-Cano, El aprovechamiento de las rentas de situación del Estrecho: la conversión del Estrecho en un *hub* de inversiones y logística de la cadena de valor euroafricana.

13 José Luis Goberna Caride, Dos continentes cercanos y una larga travesía.