

## LA EXPEDICIÓN DEL INGENIERO JUAN DE LEON Y CASTILLO A MARRUECOS

*A. Sebastián Hernández Gutiérrez*

La historia oficial es bien sencilla: España y Marruecos firman en Tetuán el 26 de abril de 1860 un tratado de paz y amistad por el que, entre otras cosas, se acuerda por medio de su artículo 8º concretar un punto geográfico para el establecimiento de una plaza hispana <sup>1</sup>.

Para ello se escogió un marco teórico promulgado por la historia de ambas naciones; el nuevo emplazamiento debería ocupar el solar que ya ocupara allá por 1476 la torre levantada por Diego García de Herrera, señor de Lanzarote y Fuerteventura. En otras palabras, se quería revitalizar la ya por entonces inexistente torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña <sup>2</sup>. Pero

1. Emilio BONELLI: *El imperio de Marruecos y su constitución*. Imp. del Depósito de la Guerra, Madrid, 1882.  
MORDACQ: *La Guerre au Maroc. Enseignements tactiques des deux guerres franco-marocaine (1844) et hispano-marocaine (1859-1860)*. Henri Charles-Lavanzuelle, Paris, s/a.
2. Antonio RUMEU DE ARMAS: «La torre africana de Santa Cruz de la Mar Pequeña. Su segunda fundación». *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, 1955, nº 1.

sendos gobernantes omitían en el concordato un pequeño, pero esencial detalle, el no saber a ciencia cierta dónde se encontraba dicha torre. He ahí el problema.

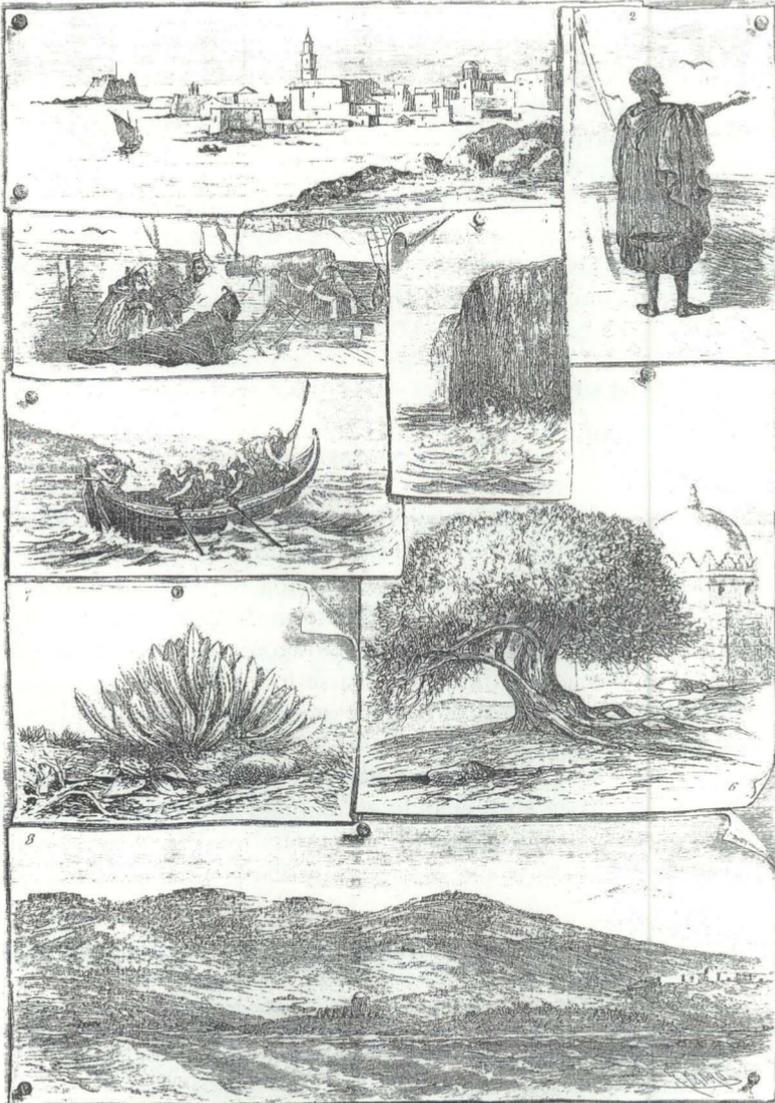
Las intenciones hispanas de poseer un dominio en la costa africana eran obvias, pues no debemos olvidar que eran días en los que soplaban fuertes aires colonialistas por toda Europa y para los que España tenía buenos pulmones. Máxime cuando las pesquerías y otras factorías instaladas en el área podrían beneficiar ampliamente <sup>3</sup> las siempre maltrechas arcas estatales. Por tanto, era ésta una empresa que interesaba a la nación y para la cual habría que hacer algunas inversiones preliminares <sup>4</sup> en forma de expediciones geográficas que localizaran, primero, y plantaran, con posterioridad, la bandera gualda y roja en la torre de Mar Pequeña.

Con este ánimo se llevaron a cabo algunas expediciones oficiales y otras tantas particulares, iniciándose la serie con la efectuada por el vapor de guerra *Blasco de Garay* al mando del capitán Cesáreo Fernández Duro. Este junto al resto de los expedicionarios zarpó del puerto de Cádiz en diciembre de 1877 con rumbo a la costa de Sus, Guad-Nun y Tekna. Durante meses la Comisión, junto a otra nombrada al efecto por Marruecos, rastreó el litoral para comprobar con desespero que no existía vestigio alguno sobre la histórica torre. Ante ello la Comisión al unísono ofertó a los mandatarios una solución convenida: situar el enclave hispano en la bahía de Ifni a 30 kilómetros de la desembocadura del río Num, lugar próspero con tierras fértiles y de calidad <sup>5</sup>.

La propuesta, que fue ampliamente argumentada por España, no gustó en principio al reino alahuita, quien ofreció a Madrid una cantidad en metálico —tres millones de piastras— por olvidarse de la torre y sus explotacio-

3. Adnan MECHBAL: «Aspectos de la filosofía colonial de España en Marruecos. Siglo XIX». *Actas del VI Coloquio de Historia Canarias América*. Las Palmas de Gran Canaria, 1984, tomo 3, págs. 301-315.
4. Víctor MORALES LEZCANO: «Puertos españoles en Africa: una hipótesis de trabajo». *Actas del VI Coloquio de Historia Canarias América*. Las Palmas de Gran Canaria, 1984.
5. ILLU: *La Ilustración Española y Americana* de 15 de abril de 1878 se hizo eco de la conferencia pronunciada por el capitán Fernández Duro en la Sociedad Geográfica. En ella dio cuenta detallada de los avatares de la marcha científica. Además la revista ilustró sus páginas con algunas litografías realizadas in situ por José Álvarez Pérez, cónsul de España en Mogador y miembro de la Comisión.  
J.M. TORROJA: *Repertorio de publicaciones y tareas de la Real Sociedad Geográfica*. Madrid, 1931.

EXPLORACION DE LA COSTA DEL SUR DE AFRICA POR LA COMISION CIENTIFICA ESPAÑOLA.



1. Vista de un pueblo en la costa del Suroeste, y sus alrededores, desde el acantonamiento para la exploración. 2. Retrato de José de Rivera, comandante en jefe del vapor Albatros de la expedición, del mar de África. 3. Tipo de los jefes de las tribus Mosa y del Suroeste. 4. Rieles descubierto por los navegantes. Panto de Rivera. 5. Barco de embarcación africana de la zona de la costa. 6. Vista de un pueblo en la costa del Suroeste. 7. Vista de un pueblo en la costa del Suroeste. 8. Vista de un pueblo en la costa del Suroeste.

nes <sup>6</sup>. Pero el gobierno español no estaba por perder el prestigio de ser «colonizador» y rechazó de plano este capital, seguía empeñado en buscar la torre y asentar un dominio más en el Atlántico <sup>7</sup>.

Fue entonces, en 1883, cuando ante el supuesto fracaso se iniciaron las gestiones para organizar una nueva partida, más especializada si cabe que la del *Blasco de Garay* de la que iba a formar parte como principal técnico el ingeniero grancanario Juan de León y Castillo. El y su cuerpo de ayudantes realizaron en el continente africano una serie de intervenciones eruditas que posibilitaron la fijación hipotética de la torre en cuestión. De su viaje y trabajo tratamos a continuación ofreciendo aspectos desconocidos de la aventura en la que las observaciones personales de este ingeniero dan nuevos elementos de juicio al episodio histórico.

## DIARIO DEL VIAJE

Corremos con la suerte de poseer dos documentos esenciales para poder recomponer el itinerario de la Comisión de 1883: dos cuadernos manuscritos de puño y letra del ingeniero en el que cuenta la «otra historia».

Esta se inició el 5 de enero de 1883 cuando atracó al muelle de Santa Cruz de Tenerife un barco correo que portaba un oficio firmado por el Director de Obras Públicas Antonio Borregón dirigido a Juan de León y Castillo. En él se le comunica que al ser el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos español más próximo a Africa se le invita a formar parte de la comisión que *compuesta de funcionarios marroquíes y españoles y bajo la dirección del cónsul de España en Mogador ha de verificar el señalamiento del terreno y límites de nuestro establecimiento en las Costas de Marruecos* <sup>8</sup>. Pero no fue hasta abril cuando en realidad se concretaron las ideas; el propio León y Castillo al ver que la noticia inicial no fue seguida de notificaciones anexas creyó que el *asunto estaba olvidado*. No fue así y de

6. José BASCUAS ZAGRIN y Manuel MEDINA PAGES: *Marruecos. Apuntes y mapas del Imperio con un plano de las plazas de Ceuta y Melilla*. Granada, 1903.

7. POL: *La política hispano-marroquí y la opinión pública en España. Peticiones elevadas a las Cortes en el año 1884-85 por varias sociedades geográficas y científicas sobre la política de España en Africa*. Imp. Fortanet, Madrid, 1885.

CON: *Congrés Colonial Internacional de Paris. 1889*. Didot, París, 1889.

8. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (en adelante A.H.PLP) Legado Juan de León y Castillo (en adelante JLC). Leg 20-1, fol 1.

dudas le sacó un oficio del capitán general de Canarias por el que le convocaba a una reunión para el 25 de ese mismo mes de abril en Mogador. Fue así, de una forma precipitada como sin percatarse del todo se vio navegando en la goleta de guerra *Ligera* el día 23 de acompañado por el teniente de navío y comandante de la Provincia Marítima de Canarias, Pedro del Castillo Westerling y el capitán de Ingenieros Salvador Bethencourt Clavijo. A nadie se le escapa que la auténtica razón de su participación estuvo íntimamente relacionada con el singular hecho de que su hermano Fernando fuese por estas fechas el titular de la cartera de Ultramar; es decir, el principal responsable de la política colonial a nivel nacional. En otras palabras, y sin menospreciar la valía del ingeniero, entre la Comisión y el Ministerio se había establecido una línea directa <sup>9</sup>.

A la mañana del día 26, el capitán de la nave, Pérez Cossío, les anunció el avistamiento de la costa africana; y a las dos y media estaban ya fondeados frente a la ciudad de Mogador. Allí, al pie del muelle les esperaba el cónsul de la plaza junto a otro compañero de expedición, el comandante de Estado Mayor Román Jandenes. De su llegada el ingeniero escribió: *Extraña impresión causa en Europa la vista de esa muchedumbre casi desnuda o cubierta de andrajos que pueblan el muelle y calles de Mogador. La lancha que llevó a los empleados de Sanidad a bordo, por sus vestidos, por sus gestos y contorsiones al remar en aquel mar tan agitado hubiera dado motivo a un Fortuny <sup>10</sup> para una brillante y original acuarela*. Anotaciones como la presente denotan la perspectiva «civilizadora» de un europeo más, ya que León y Castillo contempla a Mogador como parte del exotismo africano que tanto cautivó a la cultura decimonónica <sup>11</sup>. Pero al hilo de nuestra crónica nos parecen más interesantes otros apuntes que hacen referencia a

9. Gran parte de la bibliografía de la época que hemos utilizado para conocer en profundidad el asunto marroquí proviene de la biblioteca particular de Fernando León y Castillo. Ni que decir tiene que la misma estaba en temas coloniales muy bien surtida.
10. Fortuny es el pintor español considerado como el orientalista por excelencia, ello lo viene a demostrar una vez más que el ingeniero se acordase de él al contemplar una estampa exótica como la descrita. De entre la mucha bibliografía existente sobre este autor queremos destacar un artículo reciente de E. Sullivan publicado en Londres (1985) en *Arts Magazine* bajo el título «Mariano Fortuny y Marsal and Orientalism in XIX th Century Spain», por hacer especial hincapié en su visión africanista del orbe.
11. Edward W. SAID: *Orientalismo*. Libertarias, Madrid, 1990.  
Marissa PUIG VENTURA: *Los europeos y el oro de Africa oriental. Antiguo Zimbawue*. Sendai, Barcelona, 1990.

su misión, o mejor dicho, a la improvisación de la misma, pues nadie sabía en realidad cuál era el cometido concreto de la Comisión. *Hasta ahora nadie sabíamos del objeto y trabajos de la Comisión, tan solo el texto de la Orden.../...y cual sería nuestra sorpresa al ver que éste —se refiere al cónsul de España en Mogador— nos preguntaba si traíamos estas instrucciones. Las instrucciones son tanto más necesarias cuanto que el tratado de 1860 presupone conocía la situación de Mar Pequeña y la Comisión española no sabe cual de los puntos indicados es el aceptado por ambos Gobiernos.*

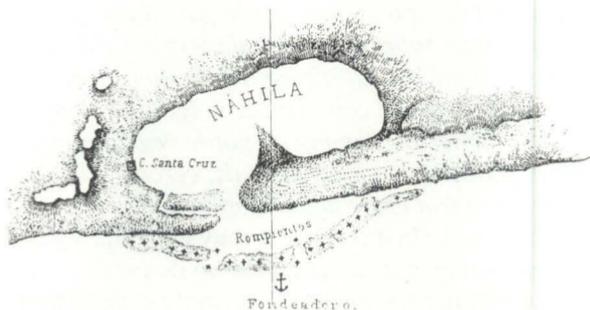
Sus meditaciones sobre el asunto le llevaron a hacer una recapitulación de las expediciones antecedentes partiendo desde la R. orden recibida el 19 de julio de 1878 por el capitán Pelayo Alcalá Galiano y la tripulación del *Blasco de Garay*; de las investigaciones de Gahell en 1865, quien aseguró que el punto buscado estaba en Assaka; del viaje de Coello de Dráa; de Berthelot, de Glass, de Renov; y muy especialmente los del lanzaroteño Antonio María Manrique y Saavedra quien situaba la torre en Puerto Cansado <sup>12</sup>.

La postura defendida por Manrique en artículos de prensa <sup>13</sup> y libros estuvo protegida por la conveniencia de instalar un apéndice de canariedad en el litoral africano. Como él mismo argumenta el punto más próximo entre las islas Canarias y el continente transcurre entre Lanzarote y Puerto Cansado. Obviamente como conejero de pro encontró en el concordato el marco idóneo para incentivar la economía insular, protegiendo y aumentando el potencial pesquero que ancestralmente ha estado ubicado en Lanzarote. En su misma línea estuvieron otros autores coetáneos como Juan Maffiotte <sup>14</sup> o Manuel Márquez Pérez de Aguiar, quien en su libro dedicado al archipiélago canario <sup>15</sup> anuncia en 1879 estas teorías.

12. Antonia SAENZ MELERO: «El pensamiento de Antonio María Manrique». *Actas II Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura*. Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife, 1990.
13. SAN: «Santa Cruz de Mar Pequeña». *La Ilustración de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 31 de agosto de 1882.
14. Juan MAFFIOTTE: «Santa Cruz de Mar Pequeña». *La Ilustración de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. Este autor publicó este artículo en tres entregas fechadas el 15 y 31 de mayo y el 15 de junio de 1883.
15. Manuel MÁRQUEZ PEREZ DE AGUIAR: *Las islas Canarias a vuela pluma*. Est. Tip. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1879. Entre las páginas 60-65 reproduce el artículo «Mar Pequeña» publicado en el nº 18 del periódico grancanario *La Correspondencia*.

Por fortuna la parte marroquí de la Comisión no acudió con puntualidad a la cita y el bochorno lo pasaron a solas; a la vez tenían tiempo para preparar una estrategia de negociación. Mientras, los comisionados hacían vida social hablando castellano y comiendo a la europea ya que se hospedaban en la fonda de un natural, Saadia Cohen, quien por tradición hacía de intérprete a los europeos que llegaban a la ciudad. Desde ella y con algo de pena vieron zarpar el día 27 la goleta que retornaba a las islas Canarias dejándonos en aquel puerto como verdaderos turistas, mientras llegase la Comisión marroquí.

Los comisionados mantuvieron en privado algunas discusiones centradas en el hecho de esperar o no instrucciones desde Tánger, pues como es lógico pensar requerían la autorización de los Gobiernos para emprender sus actividades. Pero un nuevo obstáculo se les presentó, el de las comunicaciones con Europa ya que sólo un vapor mensual partía hacia la península desde Mogador. Y por tierra se tardaban 15 días en llegar a Tánger para luego conectar con un barco semanal que salía vía Cádiz; de allí habría que tomar una diligencia directa para concluir el periplo en Madrid. En fin, de cualquier manera, todo un largo periodo de tiempo que no tenía para resolver sus dilemas. Optaron, ante estos problemas, por adoptar una solución parcial: tomar como buenas las acotaciones realizadas por la expedición de 1878 y proponérselas a los comisionados marroquíes. Así ocurrió encontrando una amplia unanimidad entre todos y acordando fijar la partida de la expedición de reconocimiento y verificación para el día 24 de julio de 1883.



Mapa de Puerto Cansado según la versión de Antonio Mª Manrique. Aquí situaba la histórica torre.

Durante el tiempo de espera Juan de León y Castillo llevó a cabo una serie de gestiones epistolares con Madrid, con su hermando Fernando, ya nombrado como Ministro de Ultramar desde 1881, y con el ministro de Fomento Albareda, al objeto que éste lo hiciese llamar a la capital de la nación. De ahí, que se desplace a Madrid pasando por Tánger, Cádiz y Málaga, donde precisamente se paró a visitar su puerto en compañía del Jefe de Obras Públicas, el ingeniero Luis Vasconi. Este paréntesis fue muy bien aprovechado por León y Castillo para resolver asuntos de otras tantas de sus ingenierías que estaban pendientes de aprobación ministerial como el remate del trozo 6º de la carretera de Agüimes, o la petición del personal facultativo para la realización del proyecto de puerto para la costa de Marruecos; el segundo de los encargos que se le habían propuesto.

De vuelta a Africa conoce a los comisionados alahuitas —Sid Mulay Hamed El Balguitri (secretario del Sultán), Sid Mulay Hamed Esuin (ingeniero jefe del Sultán), El Maeh Mohamed El Gassal y Sid Mohamed Ehdaddn (administradores de aduanas), El caid Busta El Bagdadi y El caid Baxir Edelimi (gobernadores), El Hach Adbeselam Benani (maestro de obras) y El Hach Mohamed Etriqui (capitán de puertos) <sup>16</sup>— y embarca con ello en el *Consuelo* rumbo a Agadir donde habrían de emprender las labores de verificación.

*Este país está habitado por la importante kabila de Haha hoy muy abatida por los castigos impuestos por el Sultán con motivo de los disturbios e insurrecciones frecuentes que ilegible sus habitantes, que por otra parte no disfrutaban de muy buena fama, pues se entregan al robo y merodeo... El cabo de Ghuer que alcanzamos a las 2 de la tarde es una gran estribación del Atlas que se detiene poco antes de llegar al mar, formando un frontón circular que descansa sobre una base de terreno llano y bajo que el mar baña en todo su contorno. La altura del frontón debe ser de 200 metros aproximadamente... Entre el cabo Ghuer y Agadir la tierra ofrece una serie de contrafuertes, cubiertos siempre de pobre vegetación y solo en un punto se percibe unos pequeños campos de maíz, cercados de árboles, que entretienen agradable la vista entre tanta desolación.*

Como podemos ver la travesía fue muy aburrida y gran parte del día lo pasa el ingeniero trabajando en su cuaderno de notas y en corregir algunos de sus proyectos pendientes, como por ejemplo el de la carretera a Guía que

16. A.H.P. LP. Legado JLC: Leg 20. Cuaderno 2.

se hizo enviar desde Las Palmas de Gran Canaria por su ayudante Cirilo Moreno.

En su manuscrito aparecen nuevas notas sobre la población de Agadir, unas tomadas desde la nave, otras completadas en tierra firme: *Antes de llegar a Agadir se percibe ésta sobre un monte pareciendo más fortaleza que población, porque solo se ven las antiguas murallas construidas por los portugueses en tiempo de su dominación. Al pie del monte y a poca altura del mar se ve una confusa aglomeración de casuchas en su mayoría del mismo color rojizo del terreno, entre las que se destaca una especie de casa de Santón, que por la magnitud puede llamarse mezquita. Este pueblecito se llama Jonti y está escalonado sobre la vertiente de la montaña que mira al sur y que limita por el norte la rada de Agadir... Por más deseos que teníamos por pisar esta tierra desconocida y hasta misteriosa, no nos fue posible verificarlo, porque solo un cárabo, el del que pudiéramos llamar capitán del puerto, se acercó y éste nos dijo que ya no había tiempo para avisar a los demás que necesitábamos para desembarcar las tiendas voluminosas.../...Sin embargo algunos más impresionables o que se mareaban, bajaron con el capitán de puerto, no sin que hubiera tenido accidente, pues el Ing. Alonso cayó al mar cuando el moro lo conducía al hombro desde el cárabo a la playa. Mal agüero para un romano; pero para nosotros motivo de alegres y agudas dichas. Yo preferí ser del número de los prudentes y me quedé en la Corbeta observando las tiendas del campamento de los Comisionados marroquíes levantadas al sur de Jonti sobre una explanada separada de la base del monte de Agadir y ( ) por el barranco de ( ). En medio de las tiendas se apreciaban los caballos y las mulas, inmóviles como todo en este país y circulando los moros de la Comisión y de su servidumbre. La tarde era serena, una temperatura primaveral nos envolvía, comenzaba a soplar el viento terral cargado de emanaciones de la costa. Intensiblemente se me presentaron los recuerdos históricos de esta parte de Marruecos que íbamos a visitar.../...Los antiguos getu que por un momento le dieron su nombre fundiéndose con los beréberes primitivos moradores, los árabes que les conquistaron después y les dieron la religión y los esclavos negros del Jordán que por medio de sus mujeres han mezclado nueva sangre modificando el altivo y hermoso tipo primitivo, han venido a formar un tipo físico y moral de los que se llaman en Marruecos habitantes del Suz, raza la más inteligente de este imperio de la que admiramos en nuestros circos.../...Agadir, cuyas ruinas evocan el heroísmo por-*

*tugués en toda la costa desde esta rada hasta la de Ceuta, heroísmo poco conocido y menos estudiado.../...La excursión que por dicho país (El Atlas) vamos a emprender es la primera que Europeos con sus trajes, sus usos y costumbres hacen. Pocos son los que lo han recorrido y por eso han tenido que disfrazarse de moros, corriendo verdaderos peligros. Nosotros vamos con el carácter de Comisionados de par de España, unos a investigar el sitio en que estuvo en la Costa un pedazo de nuestro territorio que bañó heroica sangre y que a despecho de la diplomacia ha de servir de puente para que otro país se comunique con el mundo y otros a estudiar los puntos los puntos más apropiados para los puertos que el mismo Sultán se ve obligado a abrir al comercio. Cualquiera que sean las dificultades que unos y otros pensamientos encuentren en el camino y cualquiera que sea el resultado práctico de ellos, el impulso está dado.../... y esta campaña hecha por soldados de la paz y de la industria serán beneficiosas para este pueblo.*

Por fin pudieron tocar tierra en el amanecer del día siguiente a pesar de los disgustos que les propinaba el capitán su navío, José Elizalde, quien les manifestó que *no podrían mantenerse a la vela sobre ningún punto de la costa por el mal estado de las calderas, llenas de parches y hasta de salideras o huidas de vapor. En esto último le sobraba razón y lo extraño es que el Ministerio de Marina hubiera destinado un buque casi inútil para reconocer una costa bravía y desamparada de abrigo como es la de África.*

La Comisión, ante situaciones como la presente, empezó a tomar conciencia de las pocas posibilidades de éxito que tenía su misión ya que no contaban ni siquiera con un barco en condiciones, lo que a la larga como veremos será el principal motivo de preocupación de la expedición. Mientras, seguían sus trabajos cotidianos montando el campamento base en las afueras de Agadir; y soportando de buena gana las visitas de una *numerosa tropa a caballo, que al acercarse ejecutaban los conocidos ejercicios de quema pólvora que venían a felicitarnos por nuestra llegada y darnos la bienvenida... Al frente de la caballería venía el Gobernador de dicha kabila* <sup>en blanco</sup> *y su hermano el jalifa o segundo, que se agregaron desde aquel día al campamento hasta que nos despidieron en los límites de su jurisdicción.*

Pero las cosas se iban complicando por lo que respecta al transporte: el barco que les trajo cada vez tenía más averías y para colmo no lograban comprar, ni alquilar, caballos y camellos que les permitieran recorrer el

trecho que les falta para llegar a Assaka. Los días iban corriendo y el 25 de julio después de festejar el día de Santiago, santo patrón de España, tomaron la determinación de hacer regresar a Canarias a la goleta *Consuelo* con las siguientes instrucciones: primero, que esta embarcación fuese sustituida por *La Ligerá*; segundo, que esta goleta de guerra tomara el mando de la operaciones navales y les esperara el 25 de agosto, es decir, un mes después, frente a Assaka; y tercero, que se enviase a Lanzarote la cantidad de carbón necesario para que el barco pudiese llegar a Mogador y Cádiz. Con todo, había aún que resolver el problema de la montura y la cosa iba para largo pues hasta el día 1 de agosto no lograron desarmar el campamento y salir para Krima.

Las jornadas de inactividad que pasaron allí fueron en palabras del ingeniero León y Castillo, tediosas hasta el punto que llegaron a proponer el levantamiento de un plano de la bahía de Agadir para regalárselo a las autoridades. Tarea que les fue imposible realizar al no contar con el visto-bueno oficial que precisaban. Puestas así las cosas León y Castillo se dedicó a escribir: *La primitiva ciudad de Agadir está sobre un monte cuya vertiente baña, y desde el mar parece una ciudadela que puebla las antiguas posesiones portuguesas, pues no se ven sino las murallas que cubren el caserío. Al pie de la vertiente se ha formado un sucio villorio en que vive la población miserable de pescadores, pastores y labriegos todos moros. Era de mala curiosidad con que se asomaban a las puertas y las azoteas las moras, con las caras no tan cubiertas como ordena el Sultán* <sup>17</sup>. *Tienen éstas fama de bonitas según dicen los que han escrito sobre este pueblo; y tienen razón por más que se empañen esta belleza con los harapos que las cubren y con la suciedad que por todas partes las cubre.*

*En general el tipo de habitante de este pueblo y de los de la kabila de Krima que nos visitaron es el de los habitantes de Canarias, sobre todo el de las clases inferiores a causa de la vida algo parecida que hacen. Pasamos el rato buscando parecidos a los que nos rodeaban y todos tenían su similitud ya en los marineros, ya en los labradores de nuestras Islas. Este tipo delgado, moreno, pero vivamente coloreado, de nariz aguileña y cara enjuta se va adulterando con el cruzamiento con la raza negra del Sudán que les sirve de esclavos. Todo moro, además de una mujer blanca, tiene varias negras que compra a muy buen precio (20 ó 40 duros) y que le sirven de*

17. Manuel G. LLANA y D. TIRSO RODRIGÁÑEZ: *El imperio de Marruecos*. Imp. José Rojas, Madrid, 1879.

*concubinas en la casa y en sus viajes y por las cuales tienen según dicen más afición que por las blancas. De estos enlaces nacen hijos más o menos mulatos, que al cruzarse de nuevo bien con blanco o negros producen hijos también mulatos; y como en este país, el color es un accidente que tiene la misma importancia que entre nosotros el rubio o moreno, va resultando un aumento progresivo de dicha raza que cuenta con numerosos ejemplares, desde el Sultán hasta las clases más humildes. Recuerdo que en este fondo oscuro resplandecía un moro de unos 50 años, rubio como un inglés o alemán más notado por su pelo casi blanco: era un pobre diablo que no sé en qué se ocupaba; pero durante el tiempo que allí permanecimos le hicimos algunos encargos, llamándolo 'El Inglés', de lo cual él se reía mucho pero aún más cuando le explicábamos que debía ser hijo de algún inglés que pasaría por Agadir.../...El Gobernador de Agadir es un joven de 18 a 20 años, hijo del Gobernador de Mogador. El barbilanpiño Gobernador nos hizo la visita de ordenanza, que nosotros pagamos subiendo el 28 por la mañana a Agadir en las magníficas mulas que nos prestaron nuestros honorables compañeros. El barómetro de bolsillo marcó 200 metros de altitud o sea de altura sobre el nivel del mar en la única puerta de entrada que tiene las murallas. En frente de éstas se alza la Alcazaba o Casa del Gobernador; pero antes nos llevaron por las calles contiguas a las perimetros de la muralla, únicas practicables, pues las intermedias son callejones estrechos y tortuosos abiertos frente a montones de escombros y de casuchas habitadas en gran parte por hebreos cuyas mujeres e hijas (por cierto muy lindas), se asomaban muy risueñas a saludarnos. Nos apeamos en casa del Gobernador que nos obsequió con the <sup>sic</sup> y galletas, dándonos a absolver este aromático producto solo, después mezclado con yerba-buena, enseguida con yerba luisa, y hubiéramos seguido sorbiendo otras tantas mezclas hasta no se cuando.*

Las noches las pasaban en blanco jugando cuando no escribiendo las anécdotas vividas como las que ahora nos cuenta: *Entre las personas que se fueron agregando al campamento había una jovencita de 15 a 16 años de Ghunin capital del Nun, apenas cubierta con unos harapos, pero bellísima con el tipo de los árabes. Decía que era hija del hermano de Dahaman Barnut, su madre había muerto durante el hambre de este año. Cuando le dimos una peseta de limosna bailó de alegría y casi no lo creía. Se vistió de nuevo y ya desde aquel día siguió agregada al campamento con el nombre de Hija del Regimiento, pero los sirvientes le pusieron el prosaico nombre de Juana. En los*

*primeros días Cirilo Moreno manifestó el propósito de llevarla para Canarias, del que desistió porque Saadia y luego Aguilar se apasionaron de ella dando lugar a las más cómicas escenas que traían a la memoria el cuento de la Casta Susana, por más que no hubiese ni castidad, ni baño, pero había dos viejos lujuriosos* <sup>18</sup>.

El día 31 de julio llega por fin un nuevo barco español enviado en su auxilio con cartas recién escritas, alimentos, y objetos requeridos. Eso, y junto al hecho de lograr comprar —de sus propios bolsillos— las monturas necesarias les permitió emprender una larga marcha por tierra por entre los poblados de las tierras de Sus.

El diario del ingeniero concluye más o menos en este día, el 1 de agosto, pero no así el Memorándum —borrador <sup>19</sup>— que continúa, aunque desorganizado, hasta el día 1 de septiembre permitiéndonos completar la aventura.

La primera gran característica que observamos en este especial cuaderno de bitácoras es el cambio radical que sufren los objetivos de la misión. Ya no se menciona jamás Mar Pequeña, y los esfuerzos de la Comisión se concentran en la búsqueda de la bahía idónea donde poder construir un puerto marítimo. En realidad, éste había sido un encargo anexo para los comisionados, pero interpretando correctamente los ideales de León y Castillo, creemos que aceptó ir a Marruecos precisamente por este punto y no por otro. No debemos olvidar que él fue el auténtico adalid de varios puertos canarios, y especialmente en el de La Luz en la isla de Gran Canaria <sup>20</sup>.

La nueva travesía la emprenden en dirección sur atravesando vegas y barrancos atendiendo a las condiciones marítimas de la zona, tomando anotaciones orográficas, toponimios y nombres de las kabilas que reconocen. La narración se hace farragoza gracias a las interminables descripciones

18. Julián Cirilo Moreno fue el ayudante de Obras Públicas predilecto del ingeniero León y Castillo, ambos competían en los terreros del sarcasmo. Su gran vocación fue la de cuenta cuentos, pues así podríamos denominar su libro *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias* publicado en su edición príncipe en Las Palmas de Gran Canaria en el año 1935. En él dedica varios capítulos a su estancia en África, pero de este episodio comprometido no escribe ni una sola palabra.
19. A.H.P. LP. Legado JLC. Leg 20-Cuaderno 9: *Memorándum de mi viaje a Africa. 1883*.
20. Fernando MARTIN GALAN: *La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto*. Ayuntamiento, Las Palmas de Gran Canaria, 1984.  
A. Sebastián HERNANDEZ GUTIERREZ: *El Puerto de la Luz en la obra de Juan de León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria, 1991.

técnicas que redacta y tan solo deja espacio para narrar alguna que otra anécdota como la que les ocurrió el lunes 6 de agosto después de atravesar un riachuelo anónimo: *nos esperaban chicos y hombres de un pueblo situado en frente. Subimos por un estrecho y empinado camino junto a las casas del pueblo. Ibamos rodeados de la muchedumbre que nos amenazaba y echaba maldiciones, y hasta decían que nos iban a matar. El Cherife se moría de miedo. Se quitó las espuelas porque creían que era un cristiano disfrazado de moro. La chusma siguió detrás de nosotros hasta fuera del pueblo. Nos disparaban las espingardas en nuestras narices y las balas silvaban sin broma, pudo ocurrir una tragedia si Dahaman Beinut no se detiene y les manda retirar.../...Yo no me apercibí de toda la gravedad, porque no entendía el idioma; pero tales cosas decían que el cocinero se orinó sobre la caballería y todos los moros de la comitiva estaban pálidos.*

Después de pasar este trago que les dejó tan mal sabor de boca llegaron al día siguiente a Tiznit, capital regional de Sus donde les esperaba el *Silvador*, el barco de apoyo. El, que hacía días que no se encontraba bien de salud, aguardó en el último campamento a que el resto de colaboradores hiciesen las presentaciones de credenciales a las autoridades locales. Allí escribió: *En la sierra a la derecha de Tarudant y a 18 horas de camino hay piritas de cobre sobre el terreno que recogen y de las que sacan el cobre en hornos debajo de la tierra. El cobre lo traen a Tarudant. A 3 horas de Mamanus en el sitio llamado de Tasalak se explota en galerías muy peligrosas en las que entran los moros atados por el pie. En Ilea hay mineral de plomo en mucha abundancia, del que sacan las balas que son más baratas que cualquier otro lado, por eso las emplean tanto en los ejercicios de pólvora.* Demostraba así, una vez más sus dotes como explorador científico, encontrado noticias entre las piedras del camino, adecuándolas a su particular visión de la naturaleza, a su visión industrializadora.

Las fatigas de las largas jornadas a caballo hicieron que la expedición optara por embarcar en su navío anclado en las proximidades del cabo de Aghú. Montando, primero, en una barca varada en algún punto de entre sus 3 kilómetros de arena y zarpando, después, hacia latitudes meridionales. Por fin, el jueves 9 llegaron muy de mañana, a Sidi Mohamet Ben Adbalah, *un valle formado por el cauce de un barranco, que desagua en una pequeña caleta, primera que hay que estudiar.*

frente de la boca de barranco Huista que los precipicios Cerrajo  
 y Arrocho reconocen y que todo se comienza por un punto en una  
 playa de arena <sup>ab</sup> y <sup>cd</sup> 
  
 detrás de ella están también de altura de e f en 2.º ter  
 rizo y por que todo el espacio de una concha todo y

Croquis de la rada de Sidi Mohamet Ben Adbalah, un apunte más del ingeniero León y  
 Castillo

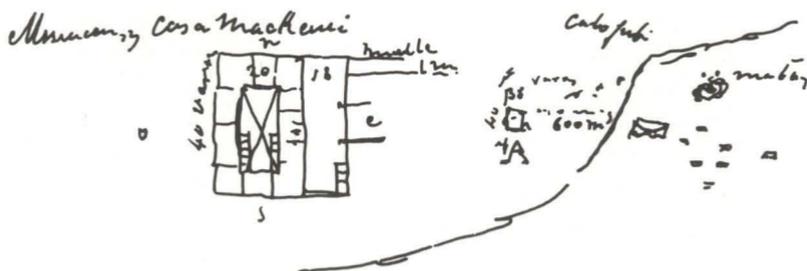
Los días posteriores de este mes de agosto de 1883 los pasó el ingenie-  
 ro haciendo sondeos, cuando el clima se lo permitía, ayudado por su plana  
 mayor que se había traído desde Gran Canaria, el práctico Camejo y los  
 ayudantes de Obras Públicas Alvarez y Cirilo Moreno. Con ellos, León y  
 Castillo había trabajado ya mil y una vez, de manera que todos sabían a qué  
 atenerse, qué tipo de información se precisaba, y cómo había que obtenerla.  
 De ahí, que las labores de prospección se llevaron a cabo de inmediato  
 sabiendo en el mismo día 9 que los vientos que soplaban aquí lo eran gene-  
 ralmente del sudoeste; la calidad concreta de la cal de la zona; que para  
 acarrearla desde donde la encontraron, un camello solo da tres viajes al día;  
 que el agua potable se haya a kilómetros barranco arriba; que la piedra  
 necesaria está a pie de obra; o que los sillares regulares pueden ser extraí-  
 dos de una posible cantera que se podría abrir en el mismo barranco.

En los días siguientes hicieron lo propio en otros puntos del litoral del  
 sector, pero no encuentran condiciones naturales mejores que las de Sidi  
 Mohamet Ben Adbalah, por lo que el domingo 19 de agosto empezaron a  
 trazar en limpio los primeros planos de situación. A partir de ahí se estable-  
 ce un ritmo de trabajo que es sólo quebrado por las idas y venidas del  
*Silvador* a Lanzarote en búsqueda de víveres, el robo nocturno de algunas  
 tiendas a manos de los nativos, o los pequeños pleitos que mantenían con  
 un cónsul ansioso por terminar la tarea.

Entre tanto, se sucedían las anécdotas: *Viernes 17. Anoche hubo una  
 colisión entre la caravana del Num y los de la kabila situada entre Ifni y  
 Vorsek porque le robaron una mora. Murieron algs. y le robaron a los del  
 Num los camellos y cebada.*

Una vez concluidos los sondeos y mediciones en este punto geográfico, cosa que se verificó el sábado 18 de agosto, zarparon a bordo del *Silvador* rumbo al sur en busca de Assaka, lo que agradó en especial al ingeniero León y Castillo, quien había presupuesto que ése sería un enclave ideal para construir el soñado muelle <sup>21</sup>. De ahí, que en las próximas jornadas, y estando ya en Assaka, todo fueron elogios al levantar los planos del litoral, medir los vientos y acotar las peñas. Allí, en Assaka, el miércoles 22 y en medio de las faenas técnicas se celebró por convocatoria consular la última de las reuniones monográficas sobre Santa Cruz de Mar Pequeña. Una reunión que como ya sabemos sirvió de muy poco, pues tanto los comisionados marroquíes como los españoles estaban unánimemente decididos a «instalar» la torre en Sidi Ifni.

En la semana siguiente se internaron aún más en los mares del sur pasando primeramente el cabo de Nun y con posterioridad el de Dra, para llegar el domingo 26 de agosto a cabo Jubi *donde avistamos las dos casas que ha fabricado Donald Mackensi, la una situada en medio del mar a manera de fortaleza y la otra en tierra rodeada de* <sup>ilegible</sup> *de moros cuyo jefe es Mohamet Beirut que habita una.* Este británico, a decir de León y Castillo, practicaba con habilidad las artes del comercio y a base de trueques con los naturales había logrado construir dos «mansiones» con las que daba su imagen de poder. De la grandeza de las mismas dice mucho el hecho que el propio ingeniero reparase en ellas redactando descripciones y hasta levantando un esquemático plano del complejo.



Apuntes de la casa de Mr. Donald Mackensi

21. Francisco QUINTANA NAVARRO: «Santa Cruz de la Mar Pequeña y las tentativas 'africanistas' de la burguesía grancanaria 1860-1898» *Actas VI Coloquio de historia Canarias América*. Las Palmas de Gran Canaria, 1984.

Allí permanecieron por espacio de cinco días pues habían encontrado un verdadero oasis en el que los cansados cuerpos de los comisionados encontraron el descanso a «la europea» que anhelaban desde hacía meses. Aún quedó tiempo para las bromas: *El cónsul me dijo que Beirut está disgustado y desea pasarse al Sultán porque no le dan nada. Ayer lo vimos en su jaima acostado y moribundo rodeado de cuatro de sus hijos: parecía un cuadro bíblico.*

El viernes 29 de agosto se dispusieron a cubrir la última etapa de su viaje; llegar hasta Puerto Cansado y comprobar, primero la existencia o no de la torre y segundo, la existencia o no del litoral idóneo para la construcción de un gran dique de atraque. Pero la aventura iba a terminar mucho antes de lo esperado pues al día siguiente y ya frente a las costas de Puerto Cansado les fue imposible tomar boca debido a las condiciones del mar. Dos días lo intentaron, y en ambos fracasaron, ante lo cual y por iniciativa de los marroquíes pusieron proa hacia Boca de Xibica, o Boca Grande como se conoce este punto en las cartas de navegación canarias. En realidad, este enclave no presentaba interés alguno y fue entonces cuando se dio por concluido el viaje de ida de la expedición; ahora sólo faltaba desandar lo andado y llegar a Mogador donde cada uno regresaría a su punto de partida.

Finalizaba así cuatro meses de aventuras por la costa africana realizando una misión imposible, fracasada desde el mismo momento de su gestación, pues como sabemos ni se encontró la torre de Herrera<sup>22</sup>, ni se llegó a realizar puerto alguno en Sidi Mohamed Ben Abdalah.

22. Víctor MORALES LEZCANO: *Africanismo y orientalismo español en el siglo XIX*. UNED, Madrid, 1988.