



Vista aérea de la Mar Chica desde los montes de la Quebdana. Se puede ver claramente la Restinga y los distintos canales que en ella se han dragado y que el mar ha cerrado. (Foto: Miguel GONZÁLEZ NOVO.)

Cuando España dirigió su mirada al norte de África / 1

LA ACCIDENTADA HISTORIA DE LA MAR CHICA

THE EVENTFUL HISTORY OF MAR CHICA

Summary:

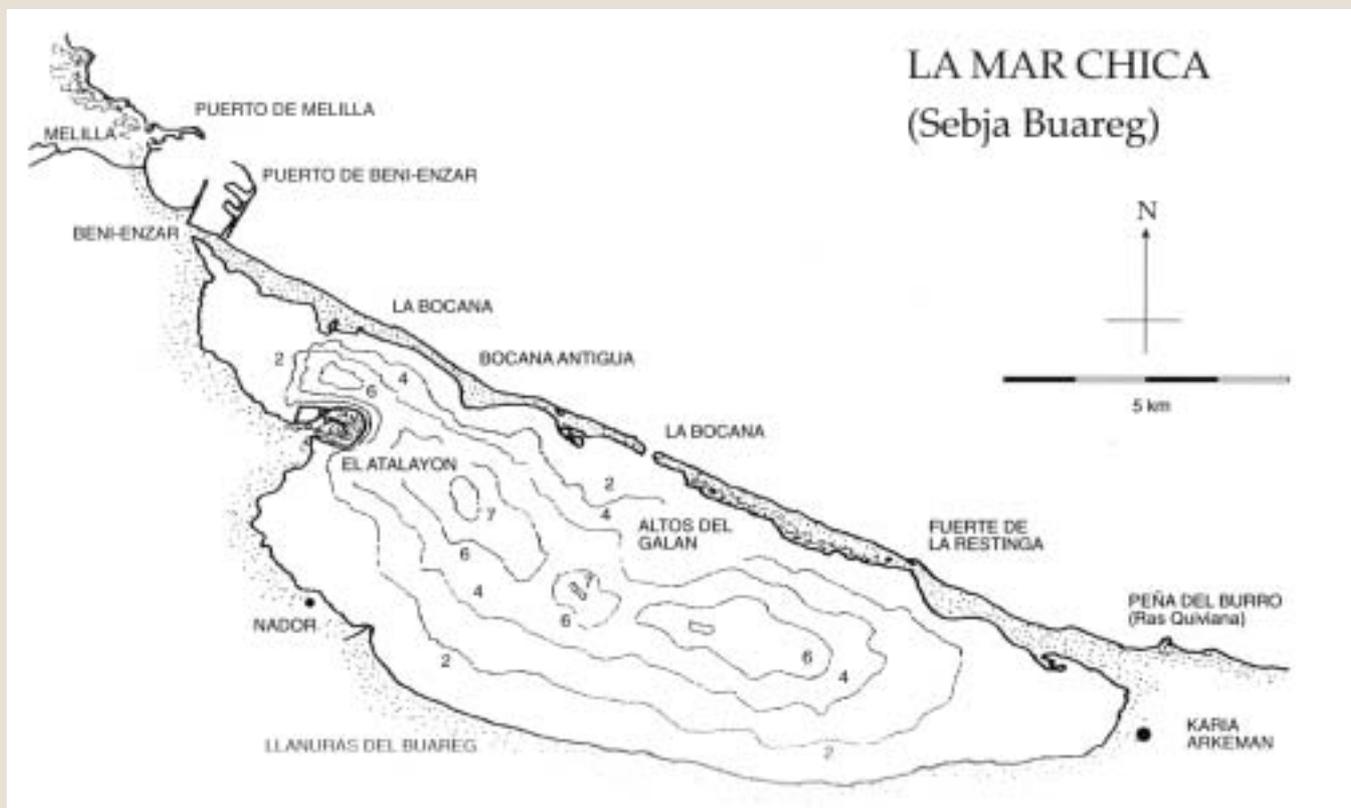
When Spain lost her last remaining American colonies, she set her sights on neighbouring North Africa. Under the rule of the Protectorate, Spain occupied what is currently northern Morocco. In geographical terms, the area consisted of poorly communicated rough terrain, lacking in roads and natural harbours. One of the most interesting areas was Mar Chica. In this article, the author describes its eventful history as a port and its subsequent links with the Mediterranean.

La pérdida de las últimas colonias americanas conllevó que España dirigiese su mirada a África. Bajo la figura de Protectorado, nuestro país ocupó lo que en la actualidad es el norte de Marruecos. Geográficamente se trataba de un área compuesta por regiones de una orografía abrupta, con malas comunicaciones, sin carreteras ni puertos naturales. Una de las zonas más interesantes era la Mar Chica. El autor describe la accidentada historia de su utilización como puerto y la comunicación con el Mediterráneo.

Tras la pérdida de las últimas colonias americanas, España dirigió su mirada a África. El primer paso hacia ese nuevo horizonte de expansión se dio el año 1900 cuando los ministros de Asuntos Exteriores espa-

ñol y francés firmaron un tratado para el reparto de las respectivas zonas de influencia en Marruecos. A pesar de que no fue ratificado, sirvió para apuntar los objetivos que iban a constituir la atención preferente de la política exte-

rior en un futuro próximo. Posteriormente, y con intervenciones esporádicas de otros países, se irían dando los pasos necesarios para **incrementar la presencia española en el norte de África.**



Plano de la Mar Chica. (Foto: archivo de los autores.)

Pero no fue hasta la **Conferencia de Algeciras de 1906** cuando se llevó a cabo el reparto definitivo de las zonas de influencia en Marruecos. Al año siguiente, Francia, argumentando el asesinato de algunos de sus naturales en la zona, ocupó Oujda y Casablanca. En 1908, y aprovechando el caos que se vivía en los alrededores de Melilla, causado por la presencia en la zona del pretendiente al trono del sultán El Rogui Bu Hamara, el general Marina, comandante general de Melilla, tomó posesión de **cabo de Agua**, frente a las islas Chafarinas, y de la **Restinga**, situada en la lengua de tierra que separa el Mediterráneo de la Mar Chica.

El territorio asignado a España, bajo la figura legal de “**Protectorado**”, correspondía a lo que en la actualidad es el norte de Marruecos, excluyendo la ciudad de Tánger y el área aledaña que quedaron como una Zona Internacional.

Geográficamente se trata de un área compuesta por regiones con una **orografía abrupta y complicada** (Rif, Yebala...), caracterizada por las malas comunicaciones, inexistencia de carreteras y de puertos naturales. Zonas pobres, conflictivas y, en parte, ha-

bitadas por tribus no sometidas al dominio del sultán. En lo referente a las costas, cuenta con dos fachadas, una sobre el Atlántico y otra, la principal, sobre el Mediterráneo, comprendiendo la costa sur del estrecho de Gibraltar y Mar de Alborán, rodeando a las ciudades de Ceuta Melilla y a los peñones e islas españolas situadas en la costa marroquí (Alhucemas, Vélez de Gomer y Chafarinas).

LAGUNA DEL PUERTO NUEVO

Una de las zonas más interesantes del Protectorado era la **Mar Chica**, también llamada por los marroquíes Sebkhá¹ Bu Erg y Sebja Beni Bu Gomen, y por los españoles **Laguna de Puerto Nuevo** o del **Atalayón**. Es una **albufera situada en la bahía que forman los cabos de Tres Forcas y de Agua**, en la costa norte de Marruecos. La enciclopedia Espasa define albufera como: “Formación costera de carácter sedimentario originada al cerrarse un golfo por el depósito marino, que haciendo *aflorar el fondo* delimita

¹ Sebkhá o Sebja es la denominación marroquí para los lagos secos o con muy poca agua.

un lago o laguna de agua salada”. Están abiertas o cerradas en función de la fuerza de los temporales, que ciegan los canales de comunicación con el mar abierto, o por el contrario, provocan roturas en la franja arenosa de separación.

La Conferencia de Algeciras asignó a nuestro país el norte de Marruecos

La que nos ocupa presenta una forma ovalada en dirección NW-SE, y geodésicamente la podemos enmarcar en un rectángulo delimitado por los paralelos 35° 06' y 35° 16' de latitud norte y los 2° 45' y 2° 56' de longitud oeste, con unas dimensiones de **24 kilómetros de largo por 7,5 de máxima anchura, ocupando unos 115 kilómetros cuadrados**. Está separada del mar Mediterráneo por una franja arenosa que se denomina la **Restinga**, con una longitud de unos 23 kilómetros de longitud, y una anchura que en la actualidad varía entre los 250 y los 400 metros. Su fondo es arenoso, con profundidad no uniforme que alcanza una cota de 8 metros en la zona central.



Arriba, vista aérea de la zona defensiva de la Restinga, con el fuerte, el blocao en la costa y el campamento. La foto está datada en el entorno de 1923. Los restos del canal allí excavado quedan a la derecha de la foto. Abajo, casi 100 años después de la construcción del fuerte permanecen sus restos y los del blocao. A la derecha aún se pueden ver los restos del primer canal excavado. (Fotos: archivo de Antonio BRAVO NIETO.)

La mayor parte de la Restinga se encuentra apenas a unas decenas de centímetros sobre el nivel medio del mar, y así, en algunos temporales de Levante, pasa el mar sobre la lengua de arena. En la parte suroeste, sin embargo, existe una zona de dunas fósiles consolidadas que alcanzan una altura superior a los 20 metros. En esta zona fue donde se instaló en 1908 el campamento de la Restinga.

En su interior, pegado a la orilla de tierra, destaca un monte cónico de 50 metros de cota, que forma una pequeña península llamada el Atalayón, a cuyo pie se instaló en 1922 la base de hidroaviones de ese nombre. La principal ciudad asentada en sus orillas es Na-

dor y en la albufera desembocan varios arroyos y ríos, de caudal muy variable dependiendo de la estación del año, siendo el principal el Zeluán.

Desde el momento de la conquista de Melilla muy posiblemente nació el interés por **disponer de un puerto natural situado en la albufera**. En el norte de Marruecos no existen puertos naturales ni lugares donde, con pocas capacidades constructivas, sea posible habilitar lugares de abrigo seguros para un número relativamente elevado de barcos.

Cuando a inicios del siglo XX se comenzaron a explotar los yacimientos de mineral de hierro del Rif (yaci-

Geográficamente el área la componían regiones sin carreteras ni puertos naturales

miento de Uixan), el puerto de Melilla era casi inexistente y no disponía de facilidades para hacerse cargo de ese tráfico. Inicialmente la **Compañía Española de Minas del Rif** construyó un ferrocarril por el que llegaba el mineral hasta el llamado muelle Berra, desde donde era transportado en barcazas hasta los buques fondeados en la rada. Todos los procesos de carga y descarga se realizaban manualmente. En 1924 se construyó el cargadero en la ensenada de Melilla, permitiendo el atraque de los buques y su carga mecánica.



En esta foto del año 1910 puede verse una draga fondeada en el puerto de Melilla. Probablemente fue utilizada en los trabajos en la Mar Chica. (Foto: archivo de los autores.)

La única alternativa existente en la zona a las instalaciones de Melilla era la utilización de la **Mar Chica como puerto**, mediante la apertura de un paso a través de la Restinga, dragando canales en su interior y construyendo las necesarias instalaciones de carga. La Compañía Española de Minas del Rif disponía de plantas de tratamiento y lavado del mineral en las cercanías del Atalayón.

Otro aspecto que también aportaba un cierto peso eran las **cuestiones militares**. Pero poder hacerse con el control de la parte oriental del Protectorado eran necesarias tropas y abastecimientos, lo que implicaba un puerto donde desembarcarlos. Además, con la excepción de Ceuta, la Armada tampoco disponía en el norte de África de puertos donde fondear y reabastecer los buques de tamaño medio o grande. La rada de Melilla no permitía mantenerse al ancla con seguridad en el caso de que soplara viento de levante, y tampoco era posible el suministro de carbón, debiendo desplazarse hasta la costa española (Málaga, Almería o Cartagena).

Dentro de los **múltiples estudios** que se realizaron uno propugnaba la construcción de un canal de unos 4.000 metros que conectaba la ensenada de Melilla con la Mar Chica. Se buscaba facilitar la conexión, obtener una entrada a la albufera que no se viera condicionada por los temporales de levante y como objetivo último disponer de un puerto natural.

CONTINUOS CAMBIOS

La **comunicación entre la Mar Chica y el Mediterráneo es una historia de continuos cambios**. En **1497** debía estar cerrada, pues en los reconocimientos previos a la ocupación de Melilla y en las crónicas de la época sólo se cita que a poca distancia de Melilla había unas salinas. En **1555** consta que de forma natural se había abierto una boca a unas cinco leguas de Melilla, que tendría la anchura de un tiro de ballesta.

Doscientos años después, en **1755**, de nuevo se cita como cerrada. En **1764** un temporal vuelve a abrir la comunicación a la altura del Atalayón. En **1775** la cierra un terremoto y en **1848** otro movimiento telúrico vuelve a abrirla. Los aportes de arenas, y otros elementos só-

LOS INGENIEROS

No es posible hablar de obras hidráulicas sin citar a los **principales técnicos que las proyectaron o dirigieron**. Desde su creación, en el año 1902, la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas (JOPMCH) ha contado con diversos ingenieros de Caminos, Canales y Puertos realizando las funciones de director facultativo. Los nombres y fechas en que ejercieron, con el límite temporal de la independencia de Marruecos, se han recogido en la tabla que acompaña a este recuadro.

Manuel Becerra Fernández fue el primer director del puerto norteafricano, siendo nombrado en marzo de 1904, dos años después de la creación de la JOP, cesando en mayo de 1915. Inmediatamente pasó a ser delegado de Fomento en Tetuán, hasta enero de 1921, siguiendo en relación con los puertos del Protectorado. Durante la Segunda República fue ministro en dos ocasiones, encargándose en primer lugar de Instrucción Pública y Bellas Artes, y en un segundo gabinete, del departamento de Trabajo, Justicia y Sanidad.

José Ochoa y Benjumea fue director del puerto de Melilla, asesor de Puertos de la Alta Comisaría de España en Marruecos, y se encargó de la ejecución del Plan de Ordenación Portuaria del Protectorado. Dejó escrita una interesante obra titulada *Los puertos de Marruecos*, donde pormenoriza la historia de las obras realizadas en los puertos del Protectorado español.

En las obras hidráulicas en la zona de Mar Chica también tomaron parte otros ingenieros de Caminos. **Luis Molini** fue el autor del proyecto de 1909 para el canal de la Bocana y, en buena parte, director de las obras del mismo. **Francisco Javier García Cervantes**, director del puerto de Almería, al frente del tren de dragado de la JOP de ese puerto, se ocupó de las labores de excavación mecánica en el primer canal abierto junto al fuerte de la Restinga. Por último, el proyecto de un nuevo canal a través de la Restinga, en 1940, llevaba la firma de un ingeniero de apellido **Delgado**.

DIRECTORES DEL PUERTO DE MELILLA 1904-1956

NOMBRE	AÑOS
Manuel Becerra y Fernández	1904 a 1915
Álvaro Bielza Romero	1915 a 1924
Pascual de Luxán Zabay	1925 a 1933
Gustavo Piñuela Martínez	1933 a 1934
Francisco González Lacasa	1934 a 1935
Jorge Palomo Durán	1935 a 1936
Casto González Olano	1936
Francisco González Lacasa	1936 a 1938
Gabriel Roca García	1938 a 1940
José Ochoa y Benjumea	1940 a 1948
Gabriel de Benito	1948 a 1956

No es posible hablar de estas grandes obras hidráulicas sin citar a los hombres que las proyectaron o dirigieron

lidos producidos por los vientos y las corrientes litorales, van provocando paulatinamente su cierre. En **1889**, la conjunción de un terremoto y un fuerte temporal la abre de nuevo, manteniéndose así hasta el año **1907** en que vuelve a cerrarse la entrada. En tres años, hasta **1910**, por la evaporación y sin la



Otra vista de los grandes esfuerzos que hubo que realizar para pasar las embarcaciones a la Mar Chica. El canal por el que se desliza la lancha fue excavado a mano por fuerzas de ingenieros. (Foto: archivo de los autores.)

aportación de aguas del Mediterráneo, el nivel de la superficie quedó casi dos metros bajo el nivel del mar.

Los lugares de la Restinga por los que se ha abierto la comunicación han variado a lo largo de los años. Por otra parte no se realizan planteamientos para crear canal artificial hasta comienzos del año **1909**, poco antes de los primeros enfrentamientos militares.

En los **periodos de combates** habidos en la zona de la Mar Chica se puede afirmar que se ejecutaban dos tipos de operaciones. Citando en primer lugar las más evidentes, eran las de carácter militar mantenidas contra las kabilas rifeñas. En segundo lugar, para poder llevarlas a buen término era preciso llevar a cabo las de obras públicas, centradas en la apertura del canal de comunicación entre la albufera y el Mediterráneo y el mantenimiento continuo de las zonas dragadas.

LOS PRIMEROS TRABAJOS EN EL CANAL

Desde febrero de 1909 Manuel Becerra Fernández², ingeniero director del

² No hay que confundirlo con su tío, Manuel Becerra Bermúdez, a quien está dedicada una céntrica plaza en Madrid, y que entre otros cargos ocupó las carteras de Fomento y de Ultramar en diversos gobiernos entre los años de 1870 y 1894.

puerto de Melilla, estaba estudiando un **proyecto para construir dos canales** en la Mar Chica, uno en la Restinga y el segundo desde el puerto de Melilla. Para este segundo se preveía una longitud de 4.000 metros y una profundidad de tres metros y debía contar con defensas de escollera en sus extremos.

Las necesidades de la primera campaña de la guerra del Rif dejó de lado el canal de conexión con Melilla centrán-

Se suscitó el interés de disponer de un puerto, como la Mar Chica, en las proximidades de Melilla

dose el esfuerzo en el situado junto al fuerte de la Restinga. En su proyecto se respetaban una serie de **condicionantes de carácter militar**. Tanto éste como sus zonas de servicio debían construirse dentro del área que pudiera ser fácilmente batida desde las zonas fortificadas existentes en la Restinga. Además se quería que fuera perpendicular a la lengua de tierra.

Las orillas tenían que quedar planas para que pudiera ser batido desde la posición fortificada, y además las tierras procedentes de la excavación se

destinarían a rellenar las hondonadas existentes, sin formar montones, todo ello para dificultar a los rifeños el ataque a la Restinga o al canal. Como se puede ver, los condicionantes de tipo militar eran muy importantes y las obras se plantearon en todo momento con **acuerdos entre los Ministerios de la Guerra y de Fomento**.

El canal estaba planteado con un **desarrollo recto**, orientado a 240°, de sección trapezoidal con fondo de cinco metros de ancho, con la posibilidad de alcanzar los diez. Tendría una pendiente del 3 por 100. Contaría con un camino de servicio de tres metros de anchura paralelo a la zanja y con previsión de que pudiera ampliarse a cinco metros.

Se pensó en la construcción de **puentes móviles** en ambos extremos del canal, que no dificultasen el paso de la artillería de hasta cuatro toneladas, y que pudieran ser manejados por cuatro personas. Además, dadas las dificultades que presentaba el embarcadero existente en el Mediterráneo, frente a la posición fortificada de la Restinga, también se planteaba que el interior del canal dispusiera de una **zona con un muelle**, dotado con una grúa con capacidad para tres toneladas manejada a brazo.

Para **excavarlo** se comenzó realizando, con esfuerzo humano, una zanja



A pesar de su poca calidad, esta foto de las obras del canal de la Bocana permite apreciar la diferencia de nivel entre el Mediterráneo, al fondo, y la Mar Chica en primer término. (Foto: archivo de los autores.)

entibada de cuatro metros de ancho y dos de profundidad. A partir de ahí podían utilizarse elementos mecánicos, pudiendo actuar las dragas que abrirían su propio camino hasta la Mar Chica. Se contó con la mano de obra de la guarnición de Melilla y de los buques de la Armada cuando se encontraban fondeados en la ensenada melillense. Este primer corte se llevó a cabo pero, en el momento de la apertura, la irrupción con fuerza del agua en la Mar Chica volvió a cerrarlo. En la parte mecánica comenzó los trabajos una draga mixta de cangilones y succión procedente de Almería, que pronto se demostró incapaz de hacer frente al trabajo previsto.

Tras el **fracaso de este primer intento** se trajo el tren de dragado de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, compuesto por una draga de rosario o de cangilones y dos de succión, todas ellas construidas por la sociedad holandesa Werft Conrad, en el astillero situado en la ciudad de Haarlem.

La de rosario se llamaba **“Broa”**, tenía 445 toneladas de arqueado y estaba construida en acero. Fue adquirida en 1907, con un coste de 530.000 pesetas. Medía 50,5 metros de eslora, 9 de manga y 3,70 de puntal. Contaba con

una máquina alternativa de 325 ihp que le permitía alcanzar una velocidad de 8 nudos. Como combustible cargaba 40 toneladas de carbón. Su capacidad de dragado era de 300 metros cúbicos a la hora y podía alcanzar una profundidad de 13 metros. Estaba tripulada por diecinueve tripulantes: dos patrones, dos maquinistas y quince marineros.

Las dragas de succión **“Guadaira”**

La Laguna del Puerto Nuevo, o del Atalayón, ocupa unos 115 kilómetros cuadrados

y **“Guadamar”** fueron adquiridas en 1900, eran gemelas, estaban construidas en acero y tenían un arqueado de 500 toneladas. Sus dimensiones principales eran: eslora 47,50 metros, manga 8,60 y puntal 4 metros. Disponían de una máquina alternativa de triple expansión de 325 ihp, con la que alcanzaban una velocidad de 8 nudos. Con una capacidad de dragado de 300 metros cúbicos a la hora, podían alcanzar una profundidad de trabajo de 12 metros. Cada una estaba tripulada por catorce

personas: dos patrones, dos maquinistas y diez marineros.

En su apoyo actuaba el remolcador **“M. Pastor”** y **“Landeró”**, de 194 toneladas de arqueado, construido en el año 1890 por Sythan, en Inglaterra, donde recibió el nombre de **“Rhodas”**. Con casco de acero, medía 33,83 metros de eslora, 5,79 de manga y 3,35 de puntal. Contaba con dos máquinas alternativas de vapor tipo Compound, de 239 ihp cada una, que le permitían alcanzar una velocidad de 10 nudos. Tenía capacidad para llevar 40 toneladas de carbón para alimentar sus calderas. Además portaba una bomba centrífuga de achique con capacidad para 1.100 metros cúbicos por hora. Estaba tripulado por once personas: un patrón, dos maquinistas y ocho marineros. Es de suponer que también vinieron con las dragas los correspondientes gánguiles.

El último intento en la zona de la Restinga lo realizó un tren de dragado procedente de Huelva que, como en los casos anteriores, también fracasó. Ante las dificultades expuestas se tomó la decisión de **abandonar el canal de la Restinga**, del que hoy en día siguen pudiéndose ver restos cuando se visita la Mar Chica.

LA CAMPAÑA DE 1909

Durante los conflictos habidos en las primeras décadas del siglo XX en el Protectorado de Marruecos se produce en 1909 y en 1921 una interesante serie de **colaboraciones y de operaciones conjuntas entre el Ejército y la Armada en torno a la Mar Chica**. Es evidente que en el Mediterráneo actuaban las grandes unidades de la Armada en aquella época., con nombres sonoros y conocidos. Es mucho menos conocida la historia de las pequeñas unidades que llegaron a operar dentro de la Mar Chica.

La causa directa de la campaña de **1909** hay que buscarla en la resistencia de las cabilas cercanas a Melilla por los trabajos realizados para la explotación de los yacimientos de hierro del Uixán. La tensión existente estalló el 9 de julio de 1909, cuando fueron agredidos los obreros que trabajaban en el tendido de la vía férrea que comunicaría dichas minas con el puerto de Melilla. Ese incidente fue el inicio de lo que se dio en llamar la **Campaña del Rif**, origen y fuente de todos los conflictos siguientes hasta 1927.

En la campaña de 1909 las operaciones en la Mar Chica estuvieron condicionadas por la **inexistencia de comunicación entre la Mar Chica y el Mediterráneo**. Las unidades utilizadas estaban limitadas a aquellas que podían trasladarse por encima de la lengua de tierra que separa la Mar Chica. La Armada no disponía de muchas unidades menores que pudieran superar esa limitación. Por otra parte, la urgencia de las acciones contra los rifeños tampoco permitía la adquisición o construcción de unidades diseñadas específicamente. En consecuencia, se recurrió a lo que estaba disponible en ese momento en aquel lugar o en sus proximidades.

Se reunió una **flotilla** compuesta por la lancha de vapor de la "Numancia" y la automóbil del "Carlos V" que remolcaban dos lanchas de 13 metros de eslora por 3,5 de manga, armada cada una con un cañón Vickers de 57 mm.. A estas embarcaciones se unió posteriormente la lancha cañonera "Cartagenera". Con estas fuerzas podían tenerse a raya los avances de los rifeños en

las zonas de Zeluán y Nador, pues el alcance de los cañones de la flotilla era de 5.000 metros.

Al final de la campaña, la flotilla de Mar Chica, que tenía su base de operaciones en el muelle instalado en las proximidades de la posición fortificada de la Restinga, llegó a estar formada por unas **25 unidades**. Con la excepción de la "Cartagenera", eran todas de pequeño tamaño y casco abierto: tres botes y lanchas a vapor, un bote automóbil, dos lanchas y 18 embarcaciones auxiliares.

La **Armada** aportó la ya citada "Cartagenera"; un bote a vapor del guardacostas acorazado "Numancia", armado con una pieza Maxim de 37 mm; una lancha a vapor y un bote automóbil del crucero "Carlos V", la primera armada con una pieza Hotchkiss de 37 mm; un bote de vapor del crucero "Alfonso XII" y dos lanchas del crucero "Princesa de Asturias", sin propulsión mecánica, armadas con un cañón Vickers de 57 mm. En su artillado se utilizaron las piezas de desembarco de los buques u otras de pequeño calibre desmontadas de los mismos.

Como embarcaciones auxiliares se contaba con siete faluchos obtenidos localmente y seis pontonas. Las dotaciones de las embarcaciones procedían de sus buques de origen. Incluyendo el personal de la "Cartagenera", la flotilla contaba con unos 80 oficiales, suboficiales y marineros procedentes, en su mayor parte, de los barcos a los

que pertenecían los botes, y se relevaban cada quince días.

El **Ejército** contribuyó con dos botes propulsados a vapor, uno de ellos adquirido en Huelva, y una lancha automóbil. Muy probablemente los tripulaban componentes de la Compañía de Mar de Melilla. Aun así los medios eran escasos y por ello se obtuvo de la Compañía Trasatlántica la cesión de dos botes a vapor, uno procedente del carguero "San Francisco", que hacía la

línea entre Barcelona y Fernando Poo (Guinea Ecuatorial). Este buque, durante la guerra del 98, había sido utilizado como transporte de tropas a Cuba y Filipinas y como carbonero para la escuadra del almirante Cervera.



Lancha artillada perteneciente al "Carlos V". Su intervención en la campaña de 1909, junto al resto de la flotilla, fue indispensable para obtener el dominio de las orillas de la laguna.
(Foto: archivo de los autores.)



Traslado de una de las lanchas del “Carlos V” al interior de la Mar Chica usando la fuerza humana al carecerse de otros medios para ello. (Foto. archivo de los autores.)

A TRAVÉS DE LA RESTINGA

En 1909, durante la primera de las campañas de la Guerra del Rif, las operaciones militares hacían preciso disponer de embarcaciones con capacidad de combate en la Mar Chica. Ante la inexistencia de un canal que comunicara la Mar Chica con el Mediterráneo se tomó la decisión de que las **unidades se trasportaran por encima de la lengua de tierra**. En un primer momento pasaron por ese trance: un bote a vapor procedente del guardacostas acorazado “Numancia”, una lancha automóvil del crucero “Carlos V” y dos lanchas del crucero “Princesa de Asturias”.

Ante el éxito obtenido con tan penosos traslados, por ejemplo la lancha del “Carlos V” pesaba siete toneladas, se decidió trasladar de igual forma la “Cartagenera”. Dado que tenía un peso próximo a las treinta toneladas, la operación superaba en magnitud a las realizadas hasta el momento. La cañonera se montó en una cuna construida al efecto y se fue arrastrando sobre tablores untados de sebo. Hizo un recorrido de 1.300 metros: 100 metros por la playa del Mediterráneo, 850 por la lengua de tierra y otros 350 metros por la playa de Mar Chica.

La **operación** duró un mes, consiguiéndose que no se produjeran deformaciones en el casco. Estos trabajos,

sin ninguna ayuda mecánica y con tan sólo la utilización de mulos para el

En algunos momentos las obras se plantearon con acuerdos entre los Ministerios de Fomento y de la Guerra

arrastre en algunos tramos, los realizaron fundamentalmente miembros de la

dotación del crucero “Princesa de Asturias”, bajo el mando de su segundo comandante, Ricardo Fernández de la Puente, que también había diseñado el conjunto de la operación. Posteriormente se fueron transportando, de igual forma, el resto de las unidades que compusieron la flotilla.

VOLADURA

Dado que seguía existiendo interés en disponer de un paso para embarcaciones a través de la Restinga, se encargó el **proyecto de un nuevo canal** al ingeniero Luis Molini, que diseñó un canal de sección trapezoidal con **cuarenta metros de ancho y cuatro metros de profundidad**. Para facilitar la construcción se situó en la misma zona donde estuvo el canal natural que se abrió en 1889, más cerca de Melilla que el anterior, en el lugar que se denominaba La Bocana.

Todos los **intentos** de construir el canal que se han narrado anteriormente se realizaron desde el Mediterráneo hacia la Mar Chica. La falta de conexión impedía otra forma de trabajar utilizando dragas flotantes. Por otra parte en cuanto soplabla el Levante cogía a la draga del través impidiéndola funcionar. Se esperaba que cuando las dragas consiguieran penetrar en el canal, la operación podría hacerse sin dificultad, cualquiera que fuese el tiempo reinante. También los temporales rellenaban la zona exca-



La draga terrestre trabajando en la apertura del canal de la Bocana. (Foto: archivo de los autores.)

vada obligando a repetir trabajos ya realizados.

Para evitar los problemas encontrados en intentos anteriores, el proyecto preveía que se comenzara la excavación desde la Mar Chica en dirección al Mediterráneo, contando con una draga montada sobre carriles. Inicialmente se **construyó un canal** de ochocientos metros de longitud, unos diez metros de anchura y con una profundidad de cuatro metros, que posteriormente debía ser ampliado por dragas flotantes.

Antes de abrirse el canal de conexión la Mar Chica recibía los caudales insuficientes de varios ríos y arroyos, el principal de ellos el Zeluán, y además aportes por filtraciones de aguas saladas desde el mar Mediterráneo. Durante los años en que estuvo cerrada,

El canal de la Restinga se abandonó ante las numerosas dificultades para llevarlo a cabo

por efecto de la evaporación producida por el calor, la superficie de esta lámina de agua quedaba unos dos metros por debajo del nivel del Mediterráneo.

A mediados de 1910, cuando se abrió el canal, tras la **voladura del dique de contención**, el agua entró con tremenda fuerza, ampliando la anchura excavada hasta los doscientos metros, y cuatro metros de profundidad. Estuvo entrando el agua de forma continua durante tres días, hasta que



Poco antes de abrirse el canal de la Bocana, aquí se puede ver el último muro y la diferencia de nivel entre el Mediterráneo y la Mar Chica. Al fondo, la draga terrestre utilizada en la apertura. (Foto: archivo de los autores.)

LA "CARTAGENERA"

Durante la campaña de 1909, la principal unidad de la Armada en la Mar Chica fue la **lancha cañonera a vapor "Cartagenera"**. Construida en el Arsenal de Cartagena en el año 1908, en acero, con 26,8 toneladas de desplazamiento. Sus principales dimensiones eran: eslora 16,81 metros, manga 3,8, puntal 1,9 y calado 1,15 metros. Estaba armada con un cañón Nordenfelt de 25 mm, situado en proa delante de la pequeña caseta de gobierno, y disponía de un proyector eléctrico.

Contaba con una máquina de vapor de 150 ihp y caldera alimentada a carbón, que movía una hélice, con lo que llegaba a alcanzar la velocidad 12 nudos. Procedía de un bote a vapor perteneciente al crucero "Carlos V" que, fondeado en Al-

geciras, en la maniobra de izado a bordo se había desprendido y hundido. Tras los trabajos de los buzos el bote no pudo ser recuperado, pero sí la máquina que fue convenientemente reparada. En el "Estado General de la Armada" de 1910 se la clasifica como lancha para ríos.

Al comienzo de la campaña estaba basada en Melilla, dedicada a tareas de vigilancia de las costas próximas. Tras su traslado permaneció en Mar Chica hasta que el 1 de agosto de 1910, cuando estuvo terminado el dragado de la Bocana, salió con destino al puerto de Melilla. Con posterioridad mantuvo su base en Melilla, aunque también recalaba en Nador. Intervino en las campañas de 1909 y 1921, causando baja en la Armada en 1925.



La lancha "Cartagenera" fue la unidad de mayor tamaño en la primera flotilla de Mar Chica en el año 1909. Aquí la vemos fondeada al pie del Atalayón. (Foto: archivo de los autores.)

se igualaron los niveles. Se produjo la inundación de parte de las orillas, daños en la posición fortificada de la Restinga, en el Atalayón, en los muelles y en el ferrocarril de las minas del Rif.

Al disponer del canal se pensaba construir un puerto en la Mar Chica. Se **desistió** de ello ante los problemas de inestabilidad de los fondos, en su mayor parte arenosos, que producían el continuo cegamiento de los canales dragados, sobre todo el que daba entrada a la albufera.

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
y **Santiago DOMÍNGUEZ LLOSÁ**
(del Círculo Naval Español)