

LA DESTRUCCIÓN DE LAS FORTIFICACIONES ESPAÑOLAS EN EL ENTORNO DE GIBRALTAR DURANTE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Juan A. Patrón Sandoval

RESUMEN

El 2 de febrero de 1810 el teniente-gobernador de Gibraltar, con el previo consentimiento de las autoridades españolas, mandó destruir las fortificaciones de la Línea de Contravalación. La demolición de las baterías y fuertes españoles se extendió finalmente a las obras existentes en el arco de la bahía de Algeciras y a lo largo de la costa hasta la isla de Tarifa.

Palabras Clave: Gibraltar, Línea de Contravalación, Bahía de Algeciras, General Castaños, Guerra de la Independencia.

ABSTRACT

On February 2, 1810, Lieutenant-Governor of Gibraltar, with the prior consent of the Spanish authorities ordered the destruction of the Spanish Lines. The demolition of the Spanish batteries and forts finally spread to the works in the Algeciras Bay and along the coast to Tarifa Island.

Keywords: Gibraltar, Spanish Lines, Bay of Algeciras, General Castaños, Peninsular War.

INTRODUCCIÓN

La derrota del ejército español en la batalla de Ocaña el 19 de noviembre de 1809 supuso el principio de la tan ansiada invasión de Andalucía por las tropas napoleónicas del rey José. Tras haberse roto la última línea defensiva de Sierra Morena el día 20 de enero siguiente, las tropas francesas avanzaron simultáneamente por los Puertos del Rey, Muradal y Despeñaperros, encontrando escasa resistencia por parte española, cuyas fuerzas se retiraban precipitadamente. El mismo día 20 los franceses llegaron a La Carolina; las tropas del general Sebastiani entraron el 23 en Jaén y esa misma jornada el mariscal Víctor entraba a su vez en Córdoba. En su avance arrollador, Sebastiani llegaba a Granada el 28 y el 5 de febrero entraría en Málaga; Víctor, por su parte, llegaba a Sevilla el día 1 y el 5 estaba ante la isla gaditana. En tan sólo 15 días, los franceses habían ocupado casi toda Andalucía excepto Cádiz y se esperaba de forma inminente su llegada al Campo de Gibraltar, donde los primeros franceses aparecieron los días 13 y 14 de febrero en Tarifa y Algeciras.

Coincidiendo con la llegada de las avanzadas napoleónicas y ante el temor de que pudieran hacer uso de las fortificaciones españolas de la Línea de Contravalación contra el Peñón, ingenieros británicos procedieron el día 14 a su voladura, continuando después con la completa destrucción de las baterías españolas situadas en el arco de la bahía de Algeciras y litoral hasta Tarifa¹.

Todavía hoy se especula abiertamente sobre del origen de la orden por la cual se procedió a aquellas demoliciones, aceptándose la teoría -ante la aparente falta de documentos y no sin el recelo de ciertos historiadores- de que se hizo con el previo consentimiento de las autoridades españolas, pero sin descartarse la posibilidad de que la orden fuera dictada por iniciativa propia del entonces teniente-gobernador de Gibraltar: el mayor-general Colin Campbell. Así se manifestaba el historiador británico George Hills², quien consideraba esa posibilidad como la más probable mientras no existieran otras fuentes primarias que pudieran explicar si dicha demolición se solicitó o fue autorizada por alguna autoridad española o británica. Para Hills, con el tiempo surgieron tres teorías diferentes: Campbell ordenó la demolición por su propia autoridad, con instrucciones del gobierno británico o a petición del general Castaños. Los autores españoles, por lo general, han favorecido la segunda opción, mientras que para algunos británicos la destrucción de las baterías de la Línea se hizo a requerimiento del gobierno español. No han faltado, por último, historiadores que, lejos de opiniones interesadas, asumen que la destrucción de las fortificaciones españolas se hizo con el previo consentimiento de la Regencia, tal y como también afirmaba el investigador gibraltareño Tito Benady, aportando para ello nuevos datos sobre el particular que parecían no dejar lugar a dudas³.

No obstante, aún queda por aclarar cómo acaecieron los hechos, lo que intentaremos hacer en estas páginas, asignando su responsabilidad a cada uno de los actores que intervinieron en la destrucción.

ANTECEDENTES PREVIOS AL INICIO DE LA DEMOLICIÓN

Al poco de su llegada al Peñón en el mes de noviembre de 1809, el mayor-general Colin Campbell, como nuevo comandante en jefe de la guarnición, elevó al ministro de la Guerra y Colonias británico, Lord Liverpool, su parecer respecto a las líneas

¹ Una descripción de las diferentes fortificaciones españolas en Ángel J. Sáez Rodríguez. "Las Líneas españolas. Los fuertes costeros del Campo de Gibraltar en el siglo XVIII". *Actas de las VIII Jornadas Nacionales de Historia Militar, Milicia y sociedad en la baja Andalucía (siglos XVIII y XIX)*, Cátedra General Castaños. Madrid, 1999, pp. 411-440.

² George Hills. *Rock of Contention. A History of Gibraltar*, London, Robert Hale, 1974, pp. 367-368. George Hills era un presentador de la *BBC World Service*, historiador español y miembro de la *Royal Historical Society*.

³ Tito Benady. Tito Benady. "Españoles en Gibraltar en el siglo después de Utrecht". *Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar*, (Los Barrios, 1996), *Almoraima*, 17 (1997), 183-190, pp. 187 y 190, nota 30.

españolas y al resto de dependencias militares situadas en torno a Gibraltar. La existencia de las fortificaciones españolas siempre había incomodado a las autoridades del Peñón y, sin duda, su parecer no iría en contra de esta opinión. Sin esperar a recibir instrucciones desde Londres, la ruptura del frente de Sierra Morena y la presencia del enemigo a una distancia de catorce días de marcha del Campo de Gibraltar, indujo a Campbell (que también actuaba como teniente-gobernador de Gibraltar) a contactar con el general Francisco Javier Castaños, quien por aquel entonces acababa de ser nombrado capitán general de Andalucía y preparaba su marcha a Sevilla cesando en el destierro que sufría en Algeciras tras la derrota de Tudela, para plantearle la necesidad de preparar las obras de fortificación españolas del istmo y en torno al Peñón con el objeto de su eventual destrucción por medio de minas ante la amenaza que podrían suponer para Gibraltar en el caso de que hicieran uso de ella los franceses.⁴

El 20 de enero, el general Castaños se dirigía desde Algeciras al mayor-general Campbell expresándole que:

La Junta Suprema me ha pedido que tome el mando de Andalucía ante el temor de una invasión. = Obedezco, marchó, y aunque soy consciente de la inutilidad de mis esfuerzos me atenderé a la suerte de los últimos españoles que no quieren sufrir el yugo del tirano. = A través del Sr. Viale⁵ S.E. [Su Excelencia] se habrá informado de mis sentimientos, confío en que han merecido su aprobación en la misma manera que estoy de acuerdo con las ideas de S.E. acerca de cómo preparar los hornillos en los fuertes y obras de la línea para hacerlos estallar cuando tengamos la desgracia de que los enemigos penetren y he expresado mi opinión al general Pozo.⁶

Aquel mismo día, tras tener ya la aprobación inicial del general Castaños por medio del cónsul Emmanuel Viale, Campbell ordenó inmediatamente al comandante de ingenieros de la guarnición de Gibraltar, el teniente-coronel Sir Charles Holloway, que se preparara para minar los fuertes.⁷ No obstante, aún sería necesario el permiso del comandante general del Campo.

En efecto, realizados los primeros preparativos, el día 22 de enero el teniente-gobernador Campbell hizo llegar a la Comandancia General del Campo un oficio asegurando que Castaños había aceptado la sugerencia británica de destruir los fuertes, las baterías y los almacenes inmediatos al Peñón y la Bahía, por la amenaza que suponía para Gibraltar la proximidad de los franceses. Campbell pedía que se dejara pasar a un cuerpo de minadores para llevar a cabo la destrucción. La respuesta no se demoró. Al día siguiente, el comandante general interino del Campo de Gibraltar, José del Pozo y Sucre, mariscal de campo e ingeniero director subinspector de la provincia de Andalucía, contestó que “no estando en aquel día tan apuradas las circunstancias, ni siendo posible al enemigo el penetrar en el Campo con la rapidez que acostumbra, sometería su reclamación al Gobierno”.⁸

⁴ Public Record Office (PRO). Colonial Office (CO). 91/51. Campbell to Liverpool. Gibraltar, 23 de enero de 1810.

⁵ Emmanuel Viale era un comerciante genovés-gibraltaño, empleado por el general Castaños en 1808 para acercarse al entonces gobernador de Gibraltar, Sir Hew Dalrymple, y ejerciendo posteriormente como agente confidencial entre ambos. Viale fue nombrado cónsul del reino de las Dos Sicilias en Gibraltar en febrero de 1809. Vid. Jason R. Musteen. *Becoming Nelson's Refuge and Wellington's Rock: The ascendancy of Gibraltar during the age of Napoleon (1793-1815)*. Florida State University, College of Arts and Sciences, 2005, p.258.

⁶ PRO. CO. 91/51. *Castaños to Campbell*. Algeciras, 20 de enero de 1810.

⁷ PRO. CO.91/51. *Holloway to Campbell*. Gibraltar, 18 de febrero de 1810.

⁸ Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Política Exterior, legajo 2484, fondo H. “*Extractos de Expedientes: letra A*”. Estos extractos encontrados en una carpeta del año 1852 tenían como función ilustrar el conflicto sobre los límites de Gibraltar. Sin embargo, no se hace referencia ni a la persona que hizo este informe, ni si los datos han sido extraídos de la documentación oficial. Vid. Concepción Anguita Olmedo. “Las relaciones hispano-británicas durante la Guerra de la Independencia”. *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América: actas de las XII Jornadas Nacionales de Historia Militar. Sevilla, 8-12 de noviembre de 2004. Vol. 1. De Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*. Cátedra General Castaños, Deimos, Madrid, 2005, 341-360, p. 357.

Campbell daría cuenta de lo anterior al ministro Liverpool el mismo día 23. En su carta, a la que adjuntaba copia del escrito del general Castaños traducido con fecha del 22 por el cónsul Viale, el teniente-gobernador manifestaría a su superior que habiéndose puesto en contacto con el general Castaños, ya como comandante en jefe de Andalucía, éste había dado su consentimiento para preparar el minado de las fortificaciones españolas pero que se había “considerado conveniente por el gobernador de Algeciras retrasar esta operación hasta que se obtenga la aprobación de la Junta, proponiéndose entonces llevarla a efecto por el Departamento de Ingenieros de esta guarnición.”⁹

Tan sólo dos días después, el 25 de enero, el teniente-gobernador Campbell insistió en sus propósitos ante el comandante general del Campo. Los franceses estaban ya en Córdoba y una aproximación a Gibraltar podía resultar peligrosa. Campbell pedía permiso para que los minadores colocaran las cargas en la Línea, aunque aseguraba que no se destruirían las obras hasta que el peligro fuera inminente. El día 28, a pesar de la negativa española, el gobernador comunicó sus intenciones de mandar un destacamento de artillería para recoger las piezas que se hallaban en Tarifa, Estepona y Marbella, y que servían para defender la costa española de los ataques del enemigo, especialmente de los corsarios y piratas. De esta forma, el mayor-general Campbell cumplimentaría las órdenes que al respecto había dado la Junta Suprema Central el 1 de enero. Por tercera vez, el comandante del Campo José del Pozo le instó para que esperara a que el peligro fuera real. El 30 de enero, finalmente, el teniente-gobernador de Gibraltar aceptó esperar las órdenes del gobierno español y no retirar la artillería de la costa.¹⁰

Mientras esto acaecía en el Campo de Gibraltar, el día 29 el general Castaños había enviado desde la Isla de León una nueva nota dirigida al teniente-gobernador Campbell para informarle del cese en sus funciones de la Junta Central, que aquel mismo día había nombrado un Consejo de Regencia y su designación como miembro del mismo. Le informaba igualmente que la instalación de dicho Consejo estaba prevista para el 2 de febrero y que ya aquella misma tarde el representante del gobierno británico Frere¹¹ había ido a verle.¹²

Por otro lado, el 28 de enero había llegado a Cádiz, procedente de Sevilla, Bartholomew Frere, secretario de la embajada británica y quien desde el mes de noviembre anterior había asumido interinamente las funciones de ministro plenipotenciario del gobierno británico. En Cádiz encontró dos escritos que le había remitido el teniente-gobernador Campbell los días 21 y 24, relativos a la necesidad de guarnecer con tropas británicas a la plaza de Ceuta y a la destrucción de las fortificaciones españolas frente al Peñón. En respuesta a los mismos, también el día 29 Frere comunicaba a Campbell la petición de la Junta de Gobierno y Defensa de la plaza de Cádiz para que un refuerzo de tropas británicas arribara a la plaza gaditana y colaborara en su defensa ante la inminente llegada de los franceses. En relación al asunto de Ceuta, para Frere los españoles ya habían dado muestra de una gran confianza al solicitar y permitir la entrada de tropas británicas en Cádiz, por lo que no viendo inminente peligro para la plaza española del norte de África, entendía que debían ser prudentes y evitar renovar los recelos y clamores contra los británicos.¹³

Un día más tarde, el 30 de enero, Frere volvía a escribir al teniente-gobernador informándole de haber participado a Lord Wellington sobre la petición española de reforzar la plaza de Cádiz. Al tiempo, daba cuenta a Campbell de la disolución de

⁹ PRO. CO. 91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 23 de enero de 1810.

¹⁰ Concepción Anguita Olmedo, op. cit, p. 358.

¹¹ El escrito hace mención a Mr. Hookham Frere, si bien debe tratarse de un error puesto que en aquel momento el ministro plenipotenciario del gobierno británico en España era interinamente Bartholomew Frere, secretario de la embajada y hermano menor de John Hookham Frere, que cesó en 1809 tras ser reemplazado por Richard Wellesley.

¹² PRO. CO.91/51. *Castaños to Campbell*. Isla de León, 29 de enero de 1810. Copia.

¹³ PRO. CO.91/51. *Frere to Campbell*. Cádiz, 29 de enero de 1810. Copia.

la Junta Central el día anterior y del nombramiento de un Consejo de Regencia. En su misiva, Frere le informaba también de su entrevista con el general Castaños, ya como miembro de dicho Consejo, al que comunicó la petición que le había hecho la Junta de Defensa para guarnecer Cádiz. En su encuentro, sin embargo, no mencionó a Castaños el asunto de Ceuta, puesto que el nuevo regente no mostraba temor por su seguridad, pero sí debió recordarle al día siguiente el de la destrucción de las fortificaciones españolas en torno a Gibraltar, pues a las 10 de la noche incorporaba a su carta del 30 una extensa posdata en la que tras volver sobre la petición de la Junta de Defensa de reforzar la plaza y la aprobación de la Regencia sobre el particular, escribía que había detenido al transporte por un corto periodo de tiempo “para enviar por él la orden que el general Castaños me ha prometido esta tarde para el minado de las obras de fortificación frente a Gibraltar”. Sin embargo, Castaños no la envió a tiempo, por lo que Frere anotó a las 11 de la noche en su misma carta que la enviaría con otro transporte al día siguiente. Para entonces, en Cádiz se esperaba la llegada del enemigo para el 1 de febrero.¹⁴

El último despacho de Castaños dando cuenta de su designación como miembro del Consejo de Regencia no llegó a Gibraltar hasta la mañana del día 31. Su traducción por el cónsul Viale se incluyó en el escrito que, ese mismo día, Campbell remitiría a Londres dando cuenta de los últimos acontecimientos en el gobierno de España y de su proceder tocante a las fortificaciones españolas:

He tenido el honor de recibir ayer su carta del 21 último relativa a las líneas españolas frente a esta fortaleza y tengo la satisfacción de manifestarle que no se dio ningún paso para su destrucción. Esa medida está en algún grado aprobada por el general Pozo, gobernador de Algeciras, y el asunto está ahora ante el Gobierno actual del que es miembro el general Castaños. Por lo tanto, no encontraré ninguna dificultad en la obtención de la autorización necesaria, ya que el general es de mi manera de pensar en lo que respecta a la importancia para el enemigo de esas fortalezas, las cuales son de gran fuerza, acasamatadas y conectados por líneas, dan amplia cobertura, no derivan de una obra provisional que pudiera ser levantada y desde la elevación de los fuertes de San Felipe y Santa Bárbara la ciudad de Gibraltar está completamente bajo la influencia de sus fuegos. = Por las últimas noticias el ejército francés está en los alrededores de Córdoba, habiendo efectuado el paso de Sierra Morena con poca oposición el 20 y 21 de los corrientes, pero es probable que sus primeros movimientos sean hacia Cádiz. = Todavía desisto de ganar la preparación de las obras para su destrucción, lo que haré hasta el momento en que la proximidad del enemigo lo haga realmente necesario o cuando esté facultado para hacerlo por el gobierno español. = Le ruego a Su Señoría asuma que evitaré estudiadamente toda acción que pueda dar lugar a los celos por parte de los españoles sobre el tratado de amistad.¹⁵

Un día más tarde llegaban a Gibraltar los escritos del representante del gobierno británico. A tenor de ellos, y no habiendo salido aún el correo hacia Londres, el 1 de febrero Campbell volvía a escribir un nuevo despacho al ministro Liverpool participándole de las instrucciones que había dado para el envío de tropas de la guarnición del Peñón hacia la isla gaditana y adjuntándole las dos cartas remitidas por Frere desde Cádiz, en una de las cuales mencionaba la orden que esperaba del general Castaños para la demolición de las fortificaciones españolas. En aquel momento, ya se sabía en Gibraltar que la columna francesa de Sebastiani había alcanzado Granada en su avance por el Este de Andalucía.¹⁶

Mientras tanto, ante la tensa situación creada en la isla gaditana y el motín incipiente contra los miembros de la antigua Junta Central, la instalación del Consejo de Regencia se había adelantado al día 31 de enero.¹⁷ Como presidente de dicho Consejo se nombró, precisamente, al capitán general Francisco Javier Castaños, del que no

¹⁴ Así hubiera sido si en su arrollador avance el ejército francés no se hubiera detenido en Carmona en espera de la capitulación de Sevilla.

¹⁵ PRO. CO.91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 31 de enero de 1810.

¹⁶ PRO. CO.91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 1 de febrero de 1810.

¹⁷ “Diario de las Operaciones de la Regencia desde 29 de enero de 1810 hasta 28 de octubre del mismo año, por D. Francisco de Saavedra”. Vid. Anónimo. *Elogio Histórico del Excelentísimo Señor Don Antonio Escaño*. Madrid. Real Academia de la Historia. 1852. Doc. nº 25, p. 219.

hemos encontrado constancia documental de que enviara a Frere la orden escrita para demoler las fortificaciones frente al Peñón. Fuera como fuese, dicha orden no habría llegado a Gibraltar antes del día 2 de febrero, fecha en la que Campbell habría obtenido, por fin, el permiso del comandante general del Campo para proceder al minado de los fuertes. Así fue, conocedor de la nueva aprobación de Castaños por la carta de Frere fechada el 30, el teniente-gobernador de Gibraltar envió al capitán de ingenieros George Thomas Landmann, con rango de teniente-coronel de ingenieros en el ejército español y que hablaba castellano,¹⁸ para que negociara personalmente en Algeciras con el comandante general del Campo el que diera las órdenes necesarias para la destrucción de las fortificaciones. En contra de lo esperado y no sin mucha dificultad, Landmann tuvo éxito en su misión, por lo que no fue sino a partir de ese momento cuando se evitó toda oposición por parte española.¹⁹

Al respecto, el teniente-coronel José González de Molina, capitán de la compañía de Escopeteros de Getares y comandante de la Línea de Gibraltar en la época que tuvo lugar su destrucción, declararía años más tarde que “en el tiempo estado hizo entender al comandante general del Campo que los ingleses querían demoler todas las fortificaciones de la Línea; que inmediatamente dicho general manifestó al gobernador de la plaza, no podía acceder a semejante operación mientras no fuese informado del asunto y le diese sus órdenes el gobierno del Reino, y que después de varias contestaciones le dijo el mismo general al declarante: que no se podía resistir y que por lo tanto hiciera la vista gorda (palabras textuales) y dejase obrar a los ingleses”.²⁰

Para entonces, 2 de febrero, el comandante general del Campo quizás fuera ya el teniente-general Adrián Jácome y Ricardos, enviado por la recién instalada Regencia con el encargo de recoger soldados dispersos y de soplar el fuego en la Serranía de Ronda. Sin embargo, Jácome no aparece en la documentación consultada como comandante general hasta el 4 de febrero, aunque también es cierto que el mariscal de campo José del Pozo, por su lado, deja de documentarse al frente de la Comandancia a partir del día 1.²¹

MINADO DE LOS FUERTES Y DESTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS ESPAÑOLAS

Obtenido el permiso de las autoridades españolas, el teniente-gobernador Campbell ordenó comenzar los trabajos de minado en las líneas y los fuertes de la Contravalación aquel mismo día 2 de febrero. Inmediatamente se tomaron las disposiciones necesarias por parte del comandante de ingenieros de la guarnición, el teniente-coronel Holloway, quien ordenó al también teniente-coronel Henry Evatt²² y al segundo capitán George Judd Harding, del cuerpo de Reales Ingenieros, que procediesen con la demolición por minado de los fuertes de Santa Bárbara y de San Felipe, lo que

¹⁸ El capitán Landmann sería enviado a Cádiz posteriormente como comandante de ingenieros en el destacamento británico que a las órdenes del brigadier-general Barnard Foord Bowes saldría de Gibraltar. PRO. CO.91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 8 de febrero de 1810.

¹⁹ *The Royal Military Calendar or Army Service and Commission Book*. Third Edition, Vol. V, London, 1820, p. 28 y George Landmann. *A universal gazetteer: or, Geographical dictionary of the World*. London, 1835, s/n.

²⁰ Así consta en un documento fechado el 29 de agosto de 1822 en el que el comandante de armas del Campo, Tomás Retortillo, refería la declaración original del coronel graduado González de Molina en una sumaria informativa sobre la fabricación de varios chozones construidos sobre las ruinas del cuartel de la Sangre situado en el campamento de Gibraltar. Vid. Juan Quiroga y Espinosa de los Monteros. *Disertación sobre la frontera de Gibraltar, de carácter militar e histórico-crítico en que se aclara la cuestión de límites terrestres y marítimos y se preparan los fundamentos para su arreglo en el pendiente debate entre los gobiernos de España e Inglaterra*. Algeciras, 1866.

²¹ *Villa de Casares. Expediente que comprobará los heroicos servicios hechos a la Patria por la villa de Casares en la gloriosa sublevación de la sierra contra los franceses desde el año de 1810 hasta de presente*. Algeciras, Por Don Juan Bautista Contilló, 1813, p.4.

²² Este mismo oficial del cuerpo de Ingenieros fue el enviado en marzo de 1810 como comandante de ingenieros de la guarnición británica que salió de Gibraltar para defender Ceuta bajo el mando del mayor-general John Fraser.

empezaron a hacer en la mañana del día 3 con todos los minadores de la guarnición.²³

En efecto, bajo la dirección del teniente-coronel Evatt y del capitán Harding, se destacó a los fuertes de Santa Bárbara y de San Felipe un fuerte destacamento de minadores perteneciente a las dos compañías del cuerpo de Reales Artificieros Militares acuarteladas en el Peñón. Durante los trabajos se cubrió al destacamento con una fuerza de 500 a 800 soldados de la guarnición.²⁴

Una vez iniciado el minado y después de haber informado a Liverpool el día 4 de las municiones y suministros que había franqueado al gobernador de Málaga sin haber hecho mención en ese escrito a la orden de la Regencia para volar las fortificaciones españolas, el 6 de febrero Campbell volvía a escribir a Londres en respuesta a un despacho del 16 de enero sobre el asunto de Ceuta. Ahora sí, en una postdata a esta carta, fechada a las 10 de la noche del día siguiente, el teniente-gobernador de Gibraltar daría cuenta al ministro de la Guerra de que “el minado de las líneas españolas frente a esta plaza comenzó el 2 de los corrientes, habiéndose recibido la autorización del Consejo de Regencia para este fin a través de los representantes del general Castaños”.²⁵

Mientras tanto, los ingenieros británicos continuaban trabajando en los fuertes de la Contravalación. Como debía actuarse con celeridad, se intentó utilizar un modo que lograra la ruina lo más rápido posible con el menor gasto de materiales. Así, pese a que no era el sistema más habitual cuando se trataba de destruir obras por quienes estaban en posesión de ellas en caso de verse obligados a abandonarlas y dejarlas inútiles para el enemigo, consta que se hicieron varios intentos para ejecutar una galería desde el interior del fuerte hasta la parte posterior o trasdós del revestimiento exterior de los muros de la escarpa, pero la arena se introducía tan rápidamente en el frente de la galería que al final acababa derribando el terraplén. Finalmente, los ingenieros británicos abandonaron ese plan y adoptaron como medio para colocar las minas el perforar pozos o chimeneas en el relleno de arena, arcilla y cal, por detrás del muro de la escarpa y formar cámaras u hornillos en la parte posterior de la mampostería. Esta era la forma más habitual y fácil, por lo general, de ejecutar, ya que en la mayoría de los casos el relleno en la parte posterior de la mampostería estaba tan bien consolidado que no se requerían castilletes para contener los lados de la chimenea.²⁶ Para llevarlo a efecto, el capitán Harding ordenó que se perforaran pozos desde la parte superior del parapeto hasta el nivel del fondo del foso y por el extremo interior de cada contrafuerte, en cuya mampostería se excavó una cámara u hornillo que se cargaría con ocho barriles y medio de pólvora. Por último, el pozo se rellenaría con arcilla y arena, debiéndose encender la carga por medio de una mecha o salchicha²⁷ llevada a través de la chimenea desde su base hacia la parte superior del parapeto.²⁸

²³ PRO. CO.91/51. *Holloway to Campbell*. Gibraltar, 18 de febrero de 1810.

²⁴ Thomas W.J. Connolly. *History of the Royal Sappers and miners, from the formation of the Corps in march 1772 to the date when its designation was changed to that of Royal Engineers, in October 1856*. Vol. I, London, 1857, p. 177.

²⁵ PRO. CO.91/51. *Campbell to Lord Liverpool*, Gibraltar, 6 de febrero de 1810. Cit. Tito Benady, op.cit, p. 190.

²⁶ VV.AA. *The Military Sciences. Framed from contributions of officers of the different services*. Vol. I, London, 1853, p. 305.

²⁷ Cilindro de pólvora puesto dentro de un pedazo de tela común o encerada, redondo y cosido, de la figura de una verdadera salchicha, cuyo diámetro suele ser de una pulgada y media, y su longitud la que se necesite, según las distancias de las comunicaciones que ha de comprender desde donde se da fuego a la mina hasta el hornillo u hornillos.

²⁸ John T. Jones. *Journal of Sieges carried on by the Army under the Duke of Wellington in Spain between the years 1811 and 1814, with Notes*. Second Edition, Vol. I, London, 1827, p. 393. Vid. también *The United Service Journal and Naval and Military Magazine*. Part. I, London, 1831, p. 489.

Avanzados los trabajos de minado de los fuertes, el 10 de febrero comenzó la demolición de los muros de mampostería de contención del glacis o explanada, de las banquetas de piedra y de los alojamientos de la guardia de las líneas españolas que cruzaban el istmo entre Santa Bárbara y San Felipe, labor que se encomendó a los oficiales y empleados del astillero gibraltareño, los cuales fueron asistidos a partir del día siguiente por comerciantes y habitantes del Peñón que se ofrecieron voluntarios, así como por una partida de minadores, todos los cuales arrasaron en apenas dos jornadas el muro o banqueta que conformaba la Línea.²⁹

Aquel mismo día, el teniente-gobernador Campbell, temiendo que el enemigo pudiera, en cierta medida, obstruir la navegación de la Bahía en caso de posesionarse de las baterías españolas a su alrededor, ordenó también su destrucción. En virtud de ello, el 11 de febrero la Marina Real Británica comenzó la demolición de los fuertes costeros entre Gibraltar y Tarifa. La misión se encomendó como oficial superior al honorable capitán Charles Elphinstone Fleeming, comandante del *HMS Bulwark*, un navío de línea de 74 cañones perteneciente a la escuadra del Mediterráneo al mando del vice-almirante Collingwood, que por aquel entonces se encontraría en aguas de la Bahía. Para verificarlo, Fleeming envió a su vez al teniente James Ashley Maude, comandante del *HMS Wizard*, una balandra de la Marina Real Británica armada con 16 cañones, con la orden de destruir todas las baterías españolas entre Tarifa y Gibraltar.³⁰

No siendo suficiente, el día 12 Campbell solicitó también al comandante en jefe de la escuadra portuguesa del Estrecho,³¹ el comodoro y jefe de división Rodrigo José Ferreira Lobo, el envío de hombres a Punta Mala para que ayudaran a la destrucción de aquel fuerte situado en la Bahía. Ese mismo día, el comodoro Ferreira Lobo, a bordo del *Vasco de Gama*, otro navío de línea de 74 cañones que se hallaba fondeado en la bahía de Algeciras, le respondía que sólo podía enviarle 400 de sus hombres para el trabajo solicitado. Al mismo tiempo, preguntaba si éstos no necesitarían herramientas adecuadas para realizarlos y dónde le serían entregadas si fueran necesarias.³² Ferreira Lobo destacó seguidamente a sus 400 hombres poniéndolos a las órdenes del capitán de Mar y Guerra, José Joaquim da Rosa Coelho, comandante del navío *Vasco da Gama*. Este oficial de la marina portuguesa dividió inmediatamente a su destacamento en diversas partidas que envió a destruir las baterías y cuarteles de Punta Mala, Mirador (junto al río Guadarranque) y Punta Cabrita o Punta Carnero, donde también arruinaron la torre almenara.³³

Aquel mismo día 12 el teniente-gobernador Campbell daría cuenta al ministro Liverpool de todo lo acaecido hasta entonces sobre el particular:

Tuve el honor de manifestarle en mi última comunicación que se había recibido el permiso del gobierno español para el propósito de destruir las líneas delante de Gibraltar y [ahora] tengo la gran satisfacción de manifestar que las órdenes dadas al respecto están casi terminadas, las minas están tan avanzadas que la pólvora puede ser introducida en el curso de

²⁹ PRO. CO.91/51. *Holloway to Campbell*. Gibraltar, 18 de febrero de 1810.

³⁰ John Marshall. *Royal Naval Biography; or Memoirs of the Services of all the Flag-officers, superannuated Rear-admirals. Retired-captain, Post-captains, and Commanders, whose names appeared on the Admiralty List of Sea-Officers at the commencement of the year 1823 or who have since been promoted. Addenda to post-captains of 1814*. Vol. IV, Part I, London, 1833, p. 426.

³¹ La escuadra portuguesa del Estrecho estaba constituida en 1810 por el navío *Vasco da Gama*, las fragatas *Amazona*, *Fénix* y *Princesa Carlota* y por tres bergantines, bajo el mando de Rodrigo José Ferreira Lobo, persona arrogante y con escasos conocimientos náuticos, antiguo capitán de artillería. Vid. Saturnino Monteiro. *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa: 1808-1975. Volumen 8, de Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*. Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa, 1997, p. 27.

³² Marcos Carneiro de Mendoça. *D. João VI e o império no Brasil: a independéncia e a missao Rio Mayor*. Biblioteca Reprográfica Xerox, Vol. 19, Río de Janeiro, 1984, p. 106.

³³ *Gibraltar Chronicle*, 10 de marzo de 1810. Cit. *Correio Braziliense ou Armazem Literario*. Vol. IV, Londres, 1810, pp. 421-422.

este día si es necesario, pero siendo el clima desfavorable y estando el enemigo a cierta distancia, se retrasará. Las líneas de comunicación, de una milla inglesa de longitud, construida de mampostería de piedra, están completamente arrasadas. Este trabajo ha sido realizado por hombres del Astillero con la asistencia de la población de esta plaza y una partida del cuerpo de mineros. Estos esfuerzos han sido perfectamente voluntarios y la presteza con que fueron realizados de lo más loable. = El escuadrón portugués en este puerto, al mando del comodoro Lobo, ha ofrecido sus servicios en la misma manera, y serán de uso infinito ayudando en la destrucción de las fortificaciones españolas de la Bahía, que en manos del enemigo serían de lo más molestas a nuestro transporte marítimo y una protección para ellos mismos.

En esa misma carta, Campbell informaba a Liverpool de la ocupación por tropas del Peñón de la Isla Verde, situada al oeste de la Bahía, frente a la ciudad de Algeciras y que dominaba aquel fondeadero. Propuso, si el tiempo lo permitía, erigir en ella una torre Martello (pequeña fortificación circular) que podría ser construida con los materiales procedentes de la voladura de las fortificaciones españolas y, si en su construcción se dejaban minas debajo de ella, igualmente volada en caso de tener que abandonarse la isla. En opinión de Campbell, eso no sería necesario si se aproximaba artillería enemiga, pues el fuerte de la isla iba a ser reforzado en su frente hacia tierra y estaría custodiado por buques de guerra. El teniente-gobernador de Gibraltar confiaba en que la Isla Verde resistiría por un tiempo cualquier ataque que pudiera hacerse contra ella y que, permaneciendo en sus manos, los franceses se cuidarían de llevar cañones a lo largo de aquella costa. Además, las carreteras ya estaban por aquel entonces impracticables después de que el comandante general del Campo, a instancias suyas, hubiera enviado al paisanaje a destruirlas, lo que completaron las fuertes lluvias de los últimos días.³⁴

DESTRUCCIÓN DE LOS FUERTES DE LA CONTRAVALACIÓN

Completado el minado, el 14 de febrero aparecieron en el horizonte los primeros franceses. A las dos y media de la tarde de ese día un destacamento de unos 240 dragones franceses procedente de Medina Sidonia se aproximó a Algeciras, entrando en la ciudad una patrulla de uno 20 hombres al mando de un oficial que, tras reclamar los caudales públicos existentes, se retiró una vez obtenida la entrega de 38.000 reales de vellón y una partida de tabaco.³⁵

Enterado el teniente-gobernador Campbell de que los franceses estaban ya en Algeciras, a sólo 8 millas de distancia por tierra, consideró llegado el momento de proceder a la voladura de las líneas españolas tras haber ordenado la colocación de los barriles de pólvora en los hornillos.

Mientras se colocaban las cargas en los lugares señalados que, según un oficial británico que participó en los trabajos, “eran en las partes que más poder destructivo podrían causar y, en caso de que algo quedara, que se cuarteara hasta los cimientos para que fuese imposible su reconstrucción”, algunos artilleros y artificieros del Peñón se dedicaron a tirar a los pozos, aljibes y lugares comunes lo poco que allí había quedado, la mayoría para ellos inservible, como balas, carcasas, bengalas y repuesto de cañones, “para que no lo pudieran aprovechar los españoles, que estaban atentos a cuanto hacíamos, pero sin intervenir”.³⁶

Acordada la orden de prender las mechas a cierta hora, la contraseña para alertar a los de la plaza consistía en lanzar una bengala, que indicaría que todas las cargas estaban puestas tanto en los dos fuertes y plazas de armas como

³⁴ PRO. CO.91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 12 de febrero de 1810.

³⁵ *Gibraltar Chronicle*. 17 de febrero de 1810 y *Actas Capitulares Ayuntamiento de Algeciras*, 14 de febrero de 1810, Cit. José A. Pleguezuelos Sánchez. *La Guerra de la Independencia en San Roque (1808-1814)*. Colección Albalate, nº2, Servicio de Publicaciones Fundación Municipal de Cultura, San Roque, 2001, p. 95.

³⁶ José A. González Martínez-Albaladejo. “La Línea de la Contravalación de la Plaza de Gibraltar”. *Cuadernos del Archivo Central de Ceuta*, 16 (2007), 115-150, p.145. Cita de una carta dirigida a un amigo por parte de un oficial que estuvo en la destrucción. El autor no refiere la fuente de la que está tomada.

en los muros de la Contravalación. Una vez lanzada la bengala, todo el personal debía estar alejado de las líneas españolas y tan pronto se escuchó el ruido de un disparo de cañón desde la batería de *Queen's Line* se comenzó a prender fuego a todas las mechas, todos a una, para no ocasionar víctimas ni accidentes en los artificieros.³⁷ Pese a ello, al dar fuego a una mina cerca de San Felipe, el soldado artificiero John Barber perdió un brazo, ambos ojos y parte de la barbilla y los dientes.³⁸

Cuando se produjo la explosión, según el mismo oficial al que hicimos referencia anteriormente, “el espectáculo fue grandioso, fenomenal, elevándose una gran polvareda con suma majestuosidad hacia el cielo y lo que mucho antes era una sólida defensa, un valladar majestuoso, imponente, todo estaba a ras de tierra, tirado por el suelo, desperdigado a cientos de metros por efecto de las voladuras”.³⁹ En casi idénticos términos se expresaría tres días más tarde el diario *Gibraltar Chronicle*, para el que la voladura resultó grandiosa y pintoresca, pudiéndose leer sobre el particular que:

El acercamiento de las tropas francesas a estos alrededores hizo absolutamente necesario que los fuertes y las líneas en las proximidades de esta guarnición fueran destruidos para evitar que fueran ocupados por el enemigo. La tarde del 14 los fuertes de San Felipe y Santa Bárbara fueron volados por los aires después de que una gran partida de minadores, bajo la dirección del teniente-coronel Sir Charles Holloway y los demás oficiales de ingenieros, hubiera estado durante algunos días excavando las minas para ello. Cada parte de la guarnición frente a las líneas españolas estaba abarrotada de espectadores para presenciar la explosión, que fue realmente grandiosa y pintoresca y cuyo efecto respondió perfectamente a lo que se pretendía. Todo el frente de los dos fuertes salió proyectado hacia el foso y el conjunto se convirtió en una completa masa de ruinas. Grandes partidas de habitantes, que ofrecieron voluntariamente sus servicios para ayudar a los militares, también se han empleado durante varios días en la nivelación de las líneas entre los fuertes.⁴⁰

Las minas colocadas en los fuertes de la Línea explotaron muy irregularmente, pero por la magnitud de sus cargas hicieron volar el fuerte totalmente en pedazos.⁴¹ En efecto, años más tarde se calcularía que si cada barril (marcado con la Punta de Flecha o *Broad Arrow*)⁴² contenía 90 libras de pólvora (unos 40'8 Kg), cada una de las cámaras u hornillos tendría una carga de 765 libras y, como los contrafuertes están normalmente de 15 a 18 pies de distancia, en la demolición se pudieron utilizar un total de 347 Kg de pólvora cada 4'6 a 5'5 m, lo que era un exceso de carga totalmente innecesario.⁴³

³⁷ *Ibidem*. pp.144-145.

³⁸ Thomas W.J. Connolly, *op. cit.*, p. 177.

³⁹ José A. González Martínez-Albaladejo, *op. cit.* p.145.

⁴⁰ *Gibraltar Chronicle*. 17 de febrero de 1810. Cit. Carlos Posac Mon. “La Guerra de la Independencia en las páginas del periódico ‘Gibraltar Chronicle’ (1808-1814)”. Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Los Barrios, 1996). *Almoraima*, 17 (1997), 295-319. p.301.

⁴¹ John T. Jones, *op. Cit.*, p. 393.

⁴² La Punta de Flecha o *Broad Arrow*, visible en los aros retorcidos de bronce de los barriles de la excavación de Santa Bárbara y que fue identificada erróneamente como una incisión esquemática que representaba una palma de ganso o pato, no es sino la marca real o punzón de recepción oficial del armamento en Gran Bretaña. Todavía hoy todos los pertrechos militares británicos reglamentarios llevan marcado la *Broad Arrow* o Flecha de ordenanza o reglamento.

⁴³ Hector Straith. *A treatise on fortification, deduced from established principles, with observations on the increased effects of Artillery*. Croydon, 1833, p. 193 y *The United Service Journal... op. cit.*, p. 489.

Según Gurriarán Daza,⁴⁴ en la intervención llevada a cabo en el fuerte de Santa Bárbara en 2001 y 2002 se pudo verificar que su destrucción afectó (como era previsible a tenor de lo expuesto) sobre todo a los muros exteriores de la escarpa, de unos dos metros de espesor; es decir, los trabajos de mina se encaminaron de forma concienzuda a inutilizar lo que era la estructura principal de la batería, sin preocuparse, por ejemplo, con el frente de entrada en la gola o de las dependencias interiores (cuarteles, polvorín, etc...). Igualmente, se pudo comprobar que los contrafuertes interiores estaban separados aproximadamente cada cuatro metros y que las cargas parece que se situaron no muy distanciadas en todo el perímetro exterior (cada siete o diez metros), lo que quizás sea indicativo de que, al menos en Santa Bárbara, los hornillos se excavaron cada dos contrafuertes, procedimiento igualmente eficaz siempre y cuando se tuviera cuidado de que las cargas produjeran brechas que se cruzasen entre sí a fin de garantizar la completa demolición de la fábrica.

Por otro lado, la intervención realizada en Santa Bárbara puso de manifiesto que en algunos casos se pudo haber excavado debajo de la zapata del muro para introducir los barriles de pólvora, aunque también se pudieron apreciar zonas en las que el muro se reventó a media altura sin afectar a la cimentación, provocando el desmochado sistemático del fuerte. Así lo sugieren Gurriarán Daza y Salado Escaño,⁴⁵ para quienes “la voladura inglesa buscó el colapso directo de los muros mediante cargas colocadas a media altura, las cuales provocaron su desmochado”. Es decir, que muy posiblemente los pozos o chimeneas no llegaron a profundizarse hasta el nivel deseado, lo que podría confirmar de paso el que las fracturas de los muros que permanecieron en pie los recorran verticalmente en su totalidad, de abajo a arriba, desalineando los bloques partidos y habiendo muchos casos en los que no rompe la cimentación, lo que a juicio de Gurriarán indicaría

efectivamente “que la descarga o fuerza destructora no vino desde abajo”. Fuera como fuese, en la excavación del fuerte pudo constatar que las explosiones fueron tan potentes que no sólo fragmentaron las fábricas, sino que tuvieron la capacidad de desplazar la base masiva de la estructura, desalineando los muros de la escarpa en su conjunto; es decir, dejaron inutilizable la fortificación en su parte más fuerte. Si se quería poner el fuerte de nuevo en funcionamiento prácticamente había que reconstruirlo.

DESTRUCCIÓN DE LOS FUERTES Y BATERÍAS ENTRE GIBRALTAR Y TARIFA

La demolición de los muros de mampostería, banquetas de piedra y cuerpos de guardia de las líneas españolas que cruzaban el Istmo se había llevado a cabo, como vimos, por los oficiales y empleados del astillero desde el día 10, auxiliados por los comerciantes y otros habitantes del Peñón que se presentaron voluntarios al día siguiente. Estas obras se encontraban completamente arrasadas el día 12, después de lo cual las mismas partidas continuaron con la demolición del pequeño fuerte de la Tunara, en la playa de Levante de La Línea.

Según el cronista sanroqueño Lorenzo Valverde, los británicos destrozaron, además, el cuartel general de Buenavista (en Campamento) y otro edificio contiguo que fue hospital de la Sangre durante el bloqueo de Gibraltar en 1782 y que más tarde sirvió de cuartel de caballería, también en Campamento. Asimismo, destruyeron el Parque de Ingenieros, el de Artillería y

⁴⁴ El arquitecto Pedro Gurriarán Daza fue director, junto con Carlos Gómez de Avellaneda Sabio, de los trabajos de excavación en el fuerte de Santa Bárbara realizados entre diciembre de 2001 y julio de 2002, a él debemos la información relativa a los resultados de la excavación.

⁴⁵ Pedro Gurriarán Daza y Juan Bautista Salado Escaño. “Metodología, sistemática y criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico. El caso del fuerte de Santa Bárbara de la Línea de la Concepción”. Actas de las VII Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Castellar de la Frontera, 2002), *Almoraima*, 29 (2003), 561-580, p. 578.

el cuartel de caballería llamado de Tessé en la margen del río Cachón. En el término de pocos días los aliados inutilizaron un caudal inmenso y, no quedando ahí la cosa, después algunos particulares se llevaron a Gibraltar muchas de las piedras de sillería de las ruinas con las que hicieron varias casas,⁴⁶ entre ellas las que hay a la entrada de la calle Ingenieros, por la parte de la plaza de Artilleros, y otras dos en la calle Real, junto al Correo.⁴⁷

Por su lado, ya vimos cómo desde el día 11 de febrero los oficiales y marineros de la Marina Real Británica, auxiliados por varios ingenieros y algunos minadores y por los hombres del escuadrón portugués desde el día 12, venían destruyendo los pequeños fuertes y baterías situados alrededor de la Bahía y en el tramo de costa entre el Peñón y Tarifa. La destrucción de los primeros se hallaba concluida el 18 de febrero, fecha en la que el comandante de ingenieros de Gibraltar, el teniente-coronel Holloway, informaba detalladamente al teniente-gobernador Campbell de lo acontecido desde que recibiera la primera orden sobre el particular hasta ese preciso día:

Obedeciendo sus órdenes del 20 último de prepararme para destruir las líneas españolas, sus fuertes y sus baterías en la vecindad de esta guarnición, y las del 2 de los corrientes para comenzar tales operaciones, se tomaron inmediatamente las disposiciones necesarias y se dieron órdenes al teniente-coronel Evatt y al capitán Harding, de los Reales Ingenieros, para que procediesen con la demolición por minado del Fuerte de Santa Bárbara y San Felipe, lo que empezaron a hacer en la mañana siguiente con todos los minadores de la guarnición. En el 10 de los corrientes los oficiales y gente a sus órdenes del astillero empezaron la destrucción de la línea entre los fuertes, y al día siguiente los comerciantes y otros habitantes de Gibraltar se prestaron voluntarios para prestar sus servicios para el mismo fin, mientras los oficiales y marineros de la Marina Real y los del escuadrón portugués, con varios ingenieros y algunos minadores, procedieron a destruir los fuertes y baterías alrededor de la bahía. = Habiendo quedado terminadas el día 14 del corriente las minas que se estaban construyendo en los fuertes de San Felipe y Santa Bárbara, fueron voladas las mismas de un cañonazo disparado desde la guarnición, como señal para prender fuego a las cargas explosivas; no cabía esperar mayores efectos de una explosión, ya que la totalidad de los muros de las escarpas se derrumbaron hasta el nivel de las zanjas y los fuertes quedaron destruidos. = Tengo el honor ahora de dar cuenta a V.E. de la destrucción de los pequeños fuertes y baterías en torno a la Bahía, cuya operación fue realizada eficazmente por la Marina Real y el escuadrón portugués. = La destrucción de los muros de contención del Glacis, de las banquetas de piedra y de los alojamientos de la guardia de las líneas españolas, así como Fuerte Tunara, en la playa oriental, ha sido totalmente realizada por los oficiales y gente a sus órdenes, procedentes del astillero, juntamente con los comerciantes y otros habitantes de la plaza. = En lo que respecta a las minas que se construyeron para destruir estas importantes fortalezas de Santa Bárbara y San Felipe, tengo que reconocer el celo y las acertadas instrucciones del teniente-coronel Evatt y del capitán Harding, ayudados por el esfuerzo perseverante de los demás oficiales del Cuerpo de Ingenieros y de los grupos que trabajaron a sus órdenes en todo este servicio.⁴⁸

Con su informe, Holloway adjuntaba la relación de las diferentes fortificaciones destruidas en los alrededores de Gibraltar entre el 3 y el 18 de febrero, que fueron las siguientes:

- Las Líneas españolas a través del Istmo, con los fuertes de Santa Bárbara y de San Felipe.
- Fuerte Tunara en la playa Este (batería o fuerte de la Tunara)
- Fuerte Negro en la cabeza de la Bahía (fuerte de Punta Mala)
- Fuerte Rocadillo, ídem (fuerte de San José o del Mirador)

⁴⁶ Lorenzo Valverde. *Carta histórica y situación topográfica de la Ciudad de San Roque (año 1849)*. Instituto de Estudios Campogibaltareños. Algeciras, 2003. p.67. Cit. José A. Pleguezuelos Sánchez, op.cit, p.92.

⁴⁷ Francisco Tornay de Cózar. *La Línea de Gibraltar. 1730-1810 (Origen histórico militar de La Línea de la Concepción)*. La Línea de la Concepción, 1981. p. 173, nota 102.

⁴⁸ PRO. CO.91/51. *Holloway to Campbell*. Gibraltar, 18 de febrero de 1810. Copia. Vid. también PRO. War Office (WO.) 1/290. Cit. *Documentos sobre Gibraltar presentados a las Cortes Españolas por el Ministro de Asuntos Exteriores (Libro Rojo)*. Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1966, p.159.

- Fuerte García en *Sandy Bay* o Bahía Arenosa (fuerte de San García)
- Fuerte Cabrita en la punta del mismo nombre (fuerte de Punta Carnero)
- Torre Cabrita, ídem (torre de Punta Carnero)

En la relación de las obras destruidas hasta el 18 de febrero no se enumeran el pequeño fuerte de San Diego en la Punta del Fraile y el fuerte de El Tolmo,⁴⁹ en la ensenada del mismo nombre entre Tarifa y Algeciras, que también fueron arrasados por la Marina Real Británica al igual que las baterías a barbata que existían en la isla de Tarifa, capaces para 4 piezas cada una. En efecto, pese a que no aparecen citados en la citada relación, sabemos que la destrucción de los fuertes costeros españoles se extendió más allá del arco de la Bahía, abrazando a los existentes en toda la costa hasta la isla de Tarifa, tal y como nos desvela el diario de otro anónimo oficial británico que escribió que “todas las líneas de la fortificación fueron desmanteladas y entre el resto, las de la isla de Tarifa, que consistía entonces en dos baterías semicirculares y un cañón de doce libras en su célebre torre Martello”.⁵⁰ Así fue, pues de hecho nos es conocido igualmente que al hacer estallar una mina “cerca de Tarifa”, murió el artificiero Thomas Hughes.⁵¹

Su voladura debió prolongarse hasta el 20 de febrero, siendo en esa fecha cuando la totalidad de las baterías costeras españolas hasta Tarifa estarían completamente destruidas. Al menos así se desprende de la noticia publicada por el diario londinense *The Times* que, citando noticias de Gibraltar fechadas el mismo día 20,⁵² anunciaba en su edición del 15 de marzo que “la destrucción de todos los fuertes y baterías españolas es ahora completa, excepto en la isla de Algeciras, de la cual hemos tomado posesión”. Más adelante, citando noticias del día 22, el diario continuaba diciendo que:

El *Bulwark* salió esta mañana para Cádiz con el regimiento 88, en convoy, para asistir a la defensa de esa plaza. = Una pequeña isla, en la desembocadura de la bahía de Algeciras, ha sido fuertemente fortificada por los británicos y se encuentra en estado de intimidar al enemigo, que debería hacer su aparición de nuevo en ese lugar, e impedirá eficazmente que puedan hacerse a la mar sus lanchas cañoneras y corsarios. La isla es pequeña y a no más de 200 yardas de la ciudad, pero su situación es dominante.⁵³

Algunos autores incluyen también en la nómina de baluartes destruidos la batería del Ancón de Bolonia o fuerte del Camarinal, en la costa atlántica tarifeña al este de cabo Plata.⁵⁴ Sin embargo, su destrucción por la Marina británica se había producido en 1808, dos años antes y en otro contexto diferente al que estudiamos. Al respecto, en 1821 el ingeniero militar Joseph de Sierra dejó escrito en una de sus memorias que la del Ancón de Bolonia se trataba de “una batería para 4 piezas de a 24 construida de piedra y barro en la penúltima guerra con la Gran Bretaña y en la siguiente en

⁴⁹ Ángel J. Sáez Rodríguez. “El fuerte de El Tolmo, Algeciras: puente entre dos continentes”. Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Los Barrios, 1996). *Almoraima*, 17 (1997), 145-158, p.156.

⁵⁰ Anónimo. *Anecdotes of the British and Spanish heroism, at Tarifa, in Spain, during the late memorable siege of seventeen days when invested by the French marshal Victor, duke of Belluno*. London, 1812, p.14. Vid. también *The Times*. 14 de marzo de 1810, p. 3, que ofrecía la noticia de que “además de la demolición de las líneas y baterías en San Roque, todos los fuertes entre Málaga y Gibraltar fueron destruidos”, si bien en este caso se trata de un error, pues permaneciendo todavía hoy en pie las fortificaciones de la costa malagueña no hay dudas de que la destrucción de las baterías españolas se extendió sólo hacia Tarifa.

⁵¹ Thomas W.J. Connolly, op.cit, p. 177.

⁵² Esa misma fecha del 20 de febrero es la que ofrece el *Gibraltar Chronicle* en su edición del 10 de marzo de 1810, cuando al referirse a la labor realizada por el escuadrón portugués en la destrucción de las fortificaciones españolas en Punta Mala, Torre de Mirador y Punta Cabrita anunció que “el 20 de febrero destruyeron la totalidad de ellas, junto a los cuarteles y una torre, aunque los franceses estaban, ese día, en Tarifa y Algeciras”

⁵³ *The Times*. 15 de marzo de 1810, p. 2.

⁵⁴ Ángel J. Sáez Rodríguez. “Las Líneas españolas...”, op. cit, p. 439 y “Un fuerte en Punta Mala, Bahía de Algeciras”. *Almoraima*, 20 (1998), 63-74, p. 68.

1808 la tomaron los enemigos y precipitaron su artillería por el estorbo que les causaba, habiendo seguido desde entonces abandonada con sus cuerpos de guardia, y un repuesto que fue volado”.⁵⁵ En virtud de ello, la destrucción de la batería de Bolonia habría que situarla en 1808, antes del repentino cambio de alianzas que provocó la ocupación francesa de la Península y, por tanto, cuando la Gran Bretaña aún era enemiga de España. En efecto, en el marco de la guerra abierta entre ambos países, el 31 de mayo de 1808 la balandra de guerra británica *HMS Redwing*, armada con 18 cañones y comandada por el capitán Thomas Ussher, había perseguido hasta la ensenada de Bolonia a un místico y dos faluchos que se refugiaron bajo el fuego de la batería situada en la loma del Ancón, al principio de dicha ensenada. El comandante Ussher, tras echar el ancla poniéndose a tiro de quemarropa de la batería y obligar a los artilleros españoles a que dejaran sus cañones, envió una partida al mando del primer teniente John M. Ferguson, quien bajo un intenso fuego de fusilería destruyó el místico y se llevó los faluchos. El mismo Ussher desembarcó después y junto al teniente Ferguson y cuarenta hombres armados con picas, irrumpieron en la batería, clavaron los cañones tirándolos al mar y volaron el polvorín. En esta rápida acción, la pérdida de los británicos fue sólo la de un contraamaestre muerto y un oficial, tres hombres y un chico herido.⁵⁶

Con todo, las únicas posiciones fortificadas españolas en la costa del Campo de Gibraltar que no fueron arrasadas por los ingleses durante la Guerra de la Independencia fueron las torres almenaras que jalonan el litoral, excepción hecha de la que existía en Punta Carnero, el fuerte de la Isla Verde (ocupado por tropas británicas del Peñón entre el 8 y el 12 de febrero) y el fuerte de Santiago en Algeciras, que si bien tenía la finalidad de defender las aguas de este puerto su poder se contrarrestaba con la posesión de Isla Verde. Su ruina, también durante la Guerra de la Independencia, parece que se debió a la acción de las fuerzas francesas que ocuparon la plaza en 1811 y no a los ingenieros británicos.⁵⁷

Finalmente, el teniente-gobernador Campbell se dirigiría por última vez al ministro Liverpool en relación a este asunto el 22 de febrero, no siendo hasta esa fecha cuando comunicó a Londres la completa demolición de las líneas españolas. Con su escrito, reproducido más abajo, Campbell adjuntó el detallado informe de Holloway, del que también enviaría copia al teniente-coronel Henry Torrens, secretario militar del duque de York, comandante en jefe del Ejército Británico.⁵⁸

En mi última carta del 12 del corriente. Tuve el honor de manifestar a VE que las líneas españolas estaban minadas por completo y listas para recibir la pólvora. Habiendo apareciendo el enemigo en fuerza en Algeciras, a 8 millas de distancia por tierra, consideré oportuno proceder a su destrucción, y ahora tengo la satisfacción de adjuntar el informe del jefe de Ingenieros sobre el asunto, por el que VE percibirá que el trabajo ha sido completado de la manera más magistral. También se adjuntan los planos. Por el parte anexo, cinco fuertes y una torre, situados en la bahía de Gibraltar, han sido destruidos completamente, lo que debe retardar las operaciones del enemigo considerablemente si se intenta algo sobre este punto.

⁵⁵ Joseph de Sierra. *Memoria que hace relación y clasificación de las Plazas, Castillos y Baterías de la Provincia de Andalucía*. Cádiz., 28 de enero de 1821. Servicio Histórico Militar. Sign. 3-5-1-5. Rollo 32. Docº nº547. Fol. 9v.

⁵⁶ William Henry Long. *Medals of the British Navy and How They Were won*. Norie & Wilson, London, 1895, p. 144. El texto inglés menciona seis cañones largos de 24 libras, si bien parece claro que en la batería sólo había cuatro piezas. Al respecto, vid. también Luis de Mora-Figueroa. “Cuatro piezas de avancarga en la caleta del Pulgoso (Bolonia, Cádiz). *Gades*, 14 (1986), 237-248.

⁵⁷ Ángel J. Sáez Rodríguez. “Las Líneas españolas...”, op. cit, p. 425.

⁵⁸ PRO. CO.91/51. *Campbell to Liverpool*. Gibraltar, 22 de febrero de 1810. Vid. también PRO. WO. 1/290.

BIBLIOGRAFÍA

- ANGUITA OLMEDO, Concepción: “Las relaciones hispano-británicas durante la Guerra de la Independencia”, en *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América: actas de las XII Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Sevilla, 8-12 de noviembre de 2004. Vol. 1. De Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América. Cátedra General Castaños, Deimos, Madrid, 2005.
- ANÓNIMO: Anecdotes of the British and Spanish heroism, at Tarifa, in Spain, during the late memorable siege of seventeen days when invested by the French marshal Victor, duke of Belluno. London, 1812.
- ANÓNIMO: Elogio Histórico del Excelentísimo Señor Don Antonio Escaño. Madrid. Real Academia de la Historia. 1852.
- BENADY, Tito: “Españoles en Gibraltar en el siglo después de Utrecht”. Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, (Los Barrios, 1996), en *Almoraima*, 17 (1997).
- CARNEIRO DE MENDOÇA, Marcos: D. João VI e o império no Brasil: a independéncia e a missao Rio Mayor. Biblioteca Reprográfica Xerox, Vol. 19, Río de Janeiro, 1984.
- CONNOLLY, Thomas W.J.: History of the Royal Sappers and miners, from the formation of the Corps in march 1772 to the date when its designation was changed to that of Royal Engineers, in October 1856. Vol. I, London, 1857.
- DE QUIROGA Y ESPINOSA DE LOS MONTEROS, Juan: Disertación sobre la frontera de Gibraltar, de carácter militar e histórico-crítico en que se aclara la cuestión de límites terrestres y marítimos y se preparan los fundamentos para su arreglo en el pendiente debate entre los gobiernos de España e Inglaterra. Algeciras, 1866.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ-ALBALADEJO, José A.: “La Línea de la Contravalación de la Plaza de Gibraltar”, en *Cuadernos del Archivo Central de Ceuta*, 16 (2007).
- GURRIARÁN DAZA, Pedro y SALADO ESCAÑO, Juan Bautista: “Metodología, sistemática y criterios de intervención en el patrimonio arquitectónico. El caso del fuerte de Santa Bárbara de la Línea de la Concepción”, en *Actas de las VII Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Castellar de la Frontera, 2002)*, en *Almoraima*, 29 (2003).
- HILLS, George: Rock of Contention. A History of Gibraltar, London, Robert Hale, 1974.
- JONES, John T.: Journal of Sieges carried on by the Army under the Duke of Wellington in Spain between the years 1811 and 1814, with Notes. Second Edition, Vol. I, London, 1827.
- LANDMANN, George: A universal gazetteer: or, Geographical dictionary of the World. London, 1835.
- LONG, William Henry: Medals of the British Navy and How They Were won. Norie & Wilson, London, 1895.
- MARSHALL, John: Royal Naval Biography; or Memoirs of the Services of all the Flag-officers, superannuated Rear-admirals. Retired-captain, Post-captains, and Commanders, whose names appeared on the Admiralty List of Sea-Officers at the commencement of the year 1823 or who have since been promoted. Addenda to post-captains of 1814. Vol. IV, Part I, London, 1833.
- MONTEIRO, Saturnino: Batalhas e combates da Marinha Portuguesa: 1808-1975. Volumen 8, de Batalhas e combates da Marinha Portuguesa. Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa, 1997.
- MUSTEEN, Jason R: Becoming Nelson’s Refuge and Wellington’s Rock: The ascendancy of Gibraltar during the age of Napoleon (1793-1815). Florida State University, College of Arts and Sciences.
- PLEGUEZUELOS SÁNCHEZ, José A.: La Guerra de la Independencia en San Roque (1808-1814). Colección Albalate, nº2, Servicio de Publicaciones Fundación Municipal de Cultura, San Roque, 2001.
- POSAC MON, Carlos: “La Guerra de la Independencia en las páginas del periódico ‘Gibraltar Chronicle’ (1808-1814)”, en *Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Los Barrios, 1996)*, en *Almoraima*, 17 (1997).

SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel: “Las Líneas españolas. Los fuertes costeros del Campo de Gibraltar en el siglo XVIII”, en Actas de las VIII Jornadas Nacionales de Historia Militar, Milicia y sociedad en la baja Andalucía (siglos XVIII y XIX), Cátedra General Castaños. Madrid, 1999.

SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel: “El fuerte de El Tolmo, Algeciras: puente entre dos continentes”. Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Los Barrios, 1996), en *Almoraima*, 17 (1997).

SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel: “Un fuerte en Punta Mala, Bahía de Algeciras”, en *Almoraima*, 20 (1998).

STRAITH, Hector: A treatise on fortification, deduced from established principles, with observations on the increased effects of Artillery. Croydon, 1833.

TORNAY DE CÓZAR, Francisco: La Línea de Gibraltar. 1730-1810 (Origen histórico militar de La Línea de la Concepción). La Línea de la Concepción, 1981.

VALVERDE, Lorenzo: Carta histórica y situación topográfica de la Ciudad de San Roque (año 1849). Instituto de Estudios Campogibraltareses. Algeciras, 2003.

Villa de Casares. Expediente que comprobará los heroicos servicios hechos a la Patria por la villa de Casares en la gloriosa sublevación de la sierra contra los franceses desde el año de 1810 hasta de presente. Algeciras, Por Don Juan Bautista Contilló, 1813.

VV.AA: The Military Sciences. Framed from contributions of officers of the different services. Vol. I, London, 1853.

_____ : The United Service Journal and Naval and Military Magazine. Part. I, London, 1831.

_____ : Correio Braziliense ou Armazem Literario. Vol. IV, Londres, 1810.