Bahía de Algeciras-Ronda: la dinámica de un camino estratégico en la Edad Media

José Beneroso Santos y Manuel López Fernández

Recibido: 23 de marzo de 2026 / Revisado: 15 de abril de 2026 / Aceptado: 17 de abril de 2026 / Publicado: 5 de octubre de 2026

RESUMEN

En este trabajo se analiza una de las principales vías de comunicación del territorio que hoy conforma el Campo de Gibraltar, históricamente articuladas entre la bahía de Algeciras y el ámbito de Ronda. Este espacio presenta particularidades derivadas de su marco geográfico y climático, factores que determinaron de manera decisiva los desplazamientos, especialmente los de carácter estratégico y militar. La investigación se apoya en un trabajo cartográfico y de campo orientado a identificar vestigios que permitan reconstruir el trazado real de este itinerario y sus variaciones, otorgando a la toponimia (y de forma destacada a la menor) un papel central en la confirmación de esta red viaria.

Palabras clave: Algeciras, camino, Ronda, Guadiaro, Genal.

ABSTRACT

This study analyses one of the main communication routes in the territory that today constitutes the Campo de Gibraltar, historically linking Algeciras Bay with the Ronda region. This area has distinctive features arising from its geographical and climatic conditions, factors that decisively determined travel patterns, particularly those of a strategic and military nature. The research is based on cartographic and fieldwork aimed at identifying remains that allow the actual route of this itinerary and its variations to be reconstructed, giving place names (and notably minor ones) a central role in confirming this road network.

Keywords: Algeciras, road, Ronda, Guadiaro, Genal.

1. A modo de introducción

En el tránsito del mundo antiguo al medieval, el espacio analizado mantenía aún una densa red de caminos principales y secundarios de origen romano, algunos acondicionados para el tráfico rodado, aunque de forma irregular. Sobre esta infraestructura heredada se articuló buena parte de la movilidad en los siglos posteriores, complementada por numerosos senderos y caminos secundarios, en muchos casos de tradición prerromana, que enlazaban no solo el litoral con el interior aprovechando las cuencas fluviales, sino también distintos puntos del territorio, facilitando el tránsito regional.

En este contexto destacaban tres grandes ejes viarios: la calzada que comunicaba *Malaca* con *Gades*; las vías que, desde *Carteia*, se dirigían hacia *Hispalis*, entre ellas la que seguía la cuenca del Palmones; y aquellas que conectaban la propia *Carteia* con *Arunda* (Ronda) a través de los valles del Guadiaro o del Genal, algunas con variantes o trazados alternativos. Junto a estos itinerarios principales existían caminos de carácter estacional, utilizados en función de las condiciones climáticas y de la época del año.

La elección de unas rutas u otras dependía no sólo de factores ambientales, sino también de consideraciones estratégicas, como la rapidez del tránsito, la seguridad frente a posibles emboscadas o la necesidad de avanzar de manera inadvertida. Así



Lámina 1. "Carte des Routes d'une partie de l'Andalousie comprise entre le Meridien de Grenade, celui de Cadix, le Fleuve de Guadalquivir et le detroit de Gibraltar". Segunda hoja. Mapa de Pierre Lartigue. París, 1808

se explica el uso recurrente de un ramal, preferentemente estival (empleado por Cneo Pompeyo en su huida desde *Munda* hacia *Carteia* y, más tarde, por los hombres de Tariq ibn Ziyad en persecución de las tropas visigodas tras su derrota), que partiendo del entorno de la bahía de Algeciras ascendía por los valles del Guadarranque y del Hozgarganta hacia la cuenca del Guadalquivir, pasando por *Oba* y *Ocuri*, desde donde enlazaba con *Arunda* (Beneroso, 2023, *passim*; 2024: 370).

Estos recorridos secundarios, a menudo estrechos y poco conocidos, permitían sortear obstáculos, aprovechar cruces naturales y vados, así como asegurar el acceso y control de recursos esenciales, reflejando una movilidad estrechamente adaptada a las condiciones del territorio. El relieve y los factores ambientales resultaban determinantes. Los itinerarios más frecuentados salvaban las alineaciones montañosas mediante pasos concretos, que actuaban como puntos estratégicos. La estacionalidad condicionaba los desplazamientos de larga distancia, en particular las campañas militares, generalmente concentradas entre comienzos del verano y principios del otoño.

En conjunto, estas vías se integraban en una red, operativa desde la Antigüedad y aún en buena parte durante la Alta Edad Media, formada por caminos principales, variantes y senderos secundarios que vertebraban el territorio y articulaban la conexión entre la Bahía y el interior, aprovechando especialmente las cuencas fluviales (Beneroso, 2024).

Este trabajo se centra en uno de estos itinerarios, probablemente el más utilizado en el período estudiado, que, partiendo de la bahía de Algeciras, se dirigía hacia el valle del Guadalquivir (en particular hacia Écija y Córdoba) y tendía a converger en Ronda, auténtico nodo viario entre el litoral y la Serranía. Sin restar importancia a otros recorridos secundarios o estacionales, todo

indica que este camino antiguo (conocido en la historiografía moderna como Camino de Gibraltar a Ronda, Camino del Inglés o, simplemente, Camino de la Serranía) constituyó uno de los ejes preferentes para los desplazamientos de largo recorrido; muy en particular para el tránsito de contingentes numerosos al ofrecer mayores posibilidades de circulación, abastecimiento y control del territorio.

Se trata, por tanto, de un itinerario de notable importancia histórica, aun escasamente estudiado, cuya reconstrucción ha requerido un análisis cartográfico detallado, la identificación de pasos naturales, vados y puntos de control (a menudo reflejados en la toponimia menor) y la verificación directa sobre el terreno, realizada principalmente a pie, con el fin de comprender su lógica espacial y condicionantes físicos.

2. El camino antiguo de Gibraltar

El estudio parte de un trayecto inicial que, según el momento histórico considerado, podía arrancar en *Carteia*, Algeciras o Gibraltar, todos ellos integrados en el entorno inmediato de la Bahía. Desde esta zona se articulaban tres grandes itinerarios (el Camino Antiguo de Gibraltar, el Camino de los Arrieros o de los Contrabandistas y la Cañada Real del Tesoro o de Gibraltar) que, con recorridos parcialmente coincidentes, convergían en Ronda; de ellos, únicamente se analizará el primero.

Este itinerario, que partía de las proximidades de la bahía de Algeciras, discurría en gran medida por un trazado de calzada romana, atravesando zonas de escasos desniveles hasta alcanzar las cotas serranas, a lo largo del interfluvio entre los valles del Guadiaro y del Genal. En su recorrido se encontraban localidades como Gaucín, Benarrabá, Algatocín, Benalauría, Benadalid y Atajate, conformando un eje paralelo a la dorsal principal de la Serranía. Algunas de estas poblaciones presentan indicios de ocupación anterior (cartaginesa, romana o visigoda), aunque fue en época andalusí cuando adquirieron mayor relevancia histórica y territorial.

2.1. El "rescate" del tramo inicial

En el entorno de *Carteia*, importante nudo viario, confluían diversas vías que conectaban con la calzada *Malaca–Gades*. Asimismo, Taraguilla, relativamente cercana a la ciudad, se consideraba el inicio de varios de estos trayectos. Sin embargo, durante los meses lluviosos esta zona se inundaba debido a la amplia extensión que alcanzaba el estuario del Guadarranque, dificultando el tránsito y obligando a que este tramo se evitase con frecuencia mediante caminos secundarios cercanos, como el que bordeaba Cantarrana y La Albina y que probablemente enlazaba con el trazado de El Almendral después de cruzar el arroyo Madre Vieja, todavía en fase de estudio.

Tras rebasar las antiguas ventas de la Alhambra y de Miraflores, el itinerario continuaba hacia la finca de La Solana, villa romana apenas estudiada, y cruzaba el arroyo Madre Vieja por la vadera de Pasadahonda. Desde allí, avanzaba por El Almendral, ascendía hasta el ventorrillo de la Venena y seguía hacia Albarracín, los arroyos de las Colmenas y de la Caracolera, la Venta de Albalate, las estribaciones de la sierra del Arca y el cortijo de La Barranca, hasta alcanzar el puerto de La Burra.

El trazado dejaba a la izquierda la Charca de las Palomas y se dirigía hacia el cortijo de La Alcaidesa, atravesando la Loma de los Castillos y dejando a la derecha el cortijo de Rozas de España, para continuar hacia Mojones Blancos. Siguiendo el arroyo y venta de Audón o Abdón y la Venta Nueva, se alcanzaban los pozos y la vadera de Majarambú, que permitían salvar el Hozgarganta y avanzar hacia Montenegral.

Desde allí, el camino se abría en distintos sentidos. Hacia el interior occidental, la ruta seguía el Guadiaro por la Cañada del Cólera, recorriendo Sambana hasta Jimena, uno de los principales cruces viarios. Para dirigirse al litoral, tomaba dirección a Patragina, siguiendo primero el Hozgarganta y luego el valle del Guadiaro, dejando a la derecha el cerro de la Atalaya y, más adelante, Sierra Almenara, hasta continuar por los cortijos del Membrillo y del Cañuelo, pasando junto a la vadera de Fileliy, hasta alcanzar finalmente el

vado de la Serrana (actual Guadiaro), donde conectaba con la calzada *Malaca–Gades*, si se bordeaba la costa.

Cuando la intención era adentrarse en la Serranía de Ronda, el camino proseguía hacia el norte en dirección a la desaparecida venta de Los Nogales, junto a la confluencia de los ríos Guadiaro y Genal. En este entorno se documentaron en 2006 restos de cerámica romana posiblemente vinculados a un alfar, lo que refuerza su consideración como punto clave de conexión con los itinerarios serranos.

Desde este punto partían rutas secundarias hacia zonas no estrictamente serranas. Una conducía a la antigua *Lacippo*, en el cerro de Alechipe (Casares), pasando por Pajarete y Ferrete hasta Sierra Bermeja. Desde *Lacippo* arrancaba un ramal a *Oba*. Otro itinerario, muy activo en época musulmana, se orientaba hacia el sur, pasando por Zarabanda, Papudo y Montilla, en dirección al litoral y la desembocadura del Guadiaro.

Este tramo inicial integraba varias rutas hacia la Serranía, constituyendo el eje principal de penetración y adquiriendo especial relevancia en campañas militares musulmanas, en el contexto que aquí se analiza.

2.2. El trayecto serrano

Fue, sin duda, el itinerario más utilizado por los grandes ejércitos para desplazarse desde la Bahía al valle del Guadalquivir, y en particular a Córdoba a través de Écija. Desde Los Nogales, se avanzaba por la cañada de los Pescaderos hasta el ventorrillo de San Antonio en las inmediaciones de Gaucín. En concreto, tras abandonar Los Nogales por la Venta de la Carrasca y atravesar el cerro de las Beatas y Los Pernales, el recorrido seguía el arroyo Arrequeque —o el cercano de Copaipa—, pasando por la Huerta del Hacho llegaba al ventorrillo de San Antonio, donde el camino se bifurcaba.



Lámina 2. Antigua venta de Los Nogales, junto a la confluencia de los ríos Guadiaro y Genal, punto de paso obligado y cruce histórico de caminos. Imagen de Carlos Gozalbes

Uno de los ramales descendía hacia El Colmenar y continuaba por el valle del Guadiaro hasta Ronda, atravesando las angosturas del río y la Cañada del Real Tesoro. El otro, el principal, el Camino de Gibraltar, en gran parte coincidente con la actual A-369, avanzaba primero hacia Gaucín. Una vez alcanzada esta cota (612 m), el tramo hasta Ronda presentaba desniveles moderados: hasta Atajate (750 m) y luego continuando hasta Ronda (723 m), con altitudes intermedias entre 650 y 725 m —como Algatocín (725 m) o Benadalid (700 m)—, lo que confirma esta apreciación. Así, en unos 40 km entre Gaucín y Ronda, el desnivel positivo acumulado rondaba los 100 m, apenas 2,5 m por kilómetro, lo que indica que, tras superar el ascenso desde Los Nogales hasta Gaucín, el itinerario ofrecía un tránsito relativamente cómodo y amplio en muchos tramos, y preferente también en invierno, favoreciendo el movimiento de tropas y mercancías.

Desde Gaucín, el itinerario seguía muy próximo a la actual A-369, atravesando Algatocín y Benadalid, dejando ligeramente al margen Benalauría, y continuaba por Atajate hasta Ronda. Afinando el recorrido, tras abandonar el ventorrillo de San Antonio, avanzaba por El Tejar, el ventorrillo de las Conchas, la Fuente del Lobo y Las Enredaderas, bordeando el puerto del Espino, Las Pilas y El Charco (cerca del enclave de *Vesci*), para proseguir hacia la Casa de Azanaque, la Venta de Santo Domingo, el puerto de la Horca y la Fuente Romana, siguiendo luego Los Labrados. A la derecha quedaban el Castillejo del Frontón y Cuatro Torres (Castillo de Benadalid).

El camino continuaba por la Venta de San Isidoro y bordeaba el Cerro de Gondal por la izquierda, a diferencia de la carretera actual, hasta Atajate. Tras superar esta población, el itinerario discurría próximo al trazado moderno de dicha carretera, aunque descendía ligeramente en algunos tramos, pasando por Cañada Honda, el arroyo de Audaza o Audalaz y la Fuente del Espino. Dejando a la izquierda el Cerro de Doña María y Encinas Borrachas, seguía por La Perdiguera, atravesando el arroyo de los Olivillos hasta el Tajo del Abanico y el arroyo de Sijuela (*al-Siyula*). En caso de crecidas, podía desviarse antes del Cerro de Santa María, ganando altura por Encinas Borrachas. Desde el Tajo del Abanico enlazaba con la ruta de arrieros y contrabandistas, que seguía el cauce del Genal, hasta Ronda.

Desde Atajate existía, además, una ruta alternativa por Audalázar, siguiendo la actual MA-7307, dejando Jaraestepar a la derecha y pasando por Puentezuela y el Llano de la Fuente de las Arenas (importante descansadero en El Havaral), hasta reincorporarse a la ruta principal en el arroyo de los Olivillos.

3. Camino, tránsito y control territorial en época medieval: la estrategia benimerín

Es necesario insistir en que el Camino Antiguo de Gibraltar a Ronda funcionó a lo largo del tiempo como un corredor estratégico entre la bahía de Algeciras y el valle del Guadalquivir, con Córdoba como referencia principal. Este itinerario atravesaba la Serranía de Ronda por distintos pasos, adaptándose a la orografía, y constituyó, ya desde época tardoantigua, una ruta de primer orden para la movilidad militar y el control territorial. Su trazado ofrecía ventajas estratégicas frente a otros itinerarios más accidentados y, en todo caso, garantizaba el acceso a recursos esenciales (agua, leña y pastos) indispensables para el despliegue de tropas y sus apoyos logísticos.

A lo largo del itinerario se localizan numerosos enclaves de época romana, muchos de ellos asentados sobre estructuras indígenas previas. En época medieval, aunque los estudios son aún limitados, se documentan varios núcleos visigodos en la zona: Loma de Enmedio, con necrópolis asociada, situada a unos 4 km del actual núcleo de Gaucín, entre esta localidad y el valle del Genal; *Vesci*, en Cerro Gordo (Algatocín); El Montecillo (Atajate); y el existente en Ronda. Resulta significativo que Gaucín, Benadalid y Atajate desempeñasen un papel defensivo a lo largo del camino en época visigoda, sirviendo después para



Lámina 3. Panorámica del último tramo del camino Bahía de Algeciras-Ronda. Imagen de José Beneroso

delimitar el *limes* cuando la región quedó bajo tutela bizantina.

Con la llegada de los contingentes arabo-bereberes a partir de 711, estos itinerarios adquirieron una funcionalidad renovada. Tras la primera incursión bereber contra las tropas visigodas derrotadas, que buscaron refugio en *Astigi* (Écija), Tariq reorganizó sus efectivos en Algeciras, incorporando nuevos contingentes, antes de avanzar hacia el interior y sitiar la plaza (Chalmeta, 1994: 143–147), que contaba con importantes defensas. Para desplazarse se sirvió de este itinerario, cuyo trazado facilitaba el transporte y manejo de los ingenios de asedio *(manjaniq*), dirigiéndose a *Arunda* (y no a *Acinipo*, ya entonces completamente despoblada), para llegar a Écija, donde había un puente desde tiempos romanos para cruzar el Genil.

Esta ruta, además de facilitar el avance rápido desde el área del Estrecho hacia el interior, funcionó como un eje de control territorial musulmán sobre las poblaciones locales. Desde época temprana, el poblamiento bereber asentado en este ámbito (mayoritariamente adscrito a la confederación *hawwara*, origen del topónimo Havaral) se articuló en torno a este corredor, integrándose progresivamente con contingentes llegados en oleadas posteriores procedentes del norte de África, especialmente a partir del siglo XI.

En el tránsito del mundo tardoantiguo a la Alta Edad Media, las antiguas *villae* fueron cediendo su lugar a nuevas unidades de explotación y a formas de organización del poblamiento rural más acordes con las necesidades defensivas y de control del territorio. En estas fases iniciales, como ha señalado de forma reiterada Acién en su obra (véase, por ejemplo, 1989: *passim*), la estructura del hábitat se articuló fundamentalmente en torno a fortificaciones (*husun*), alquerías (*qura*) y torres (*buruj*), que actuaban como elementos vertebradores del espacio y de las relaciones sociales (Beneroso, 2024: *passim*).

Este camino se consolidó así como la principal arteria de comunicación de la Serranía, jalonada por una serie de enclaves defensivos estratégicamente situados. Entre ellos destacan el castillo del Águila (Gaucín) (integrado ya en época califal en

la *kura* de *al-Yazirat al-Jadra)*; la fortaleza conocida popularmente como Cuatro Torres y El Frontón (Benadalid); y el enclave de *al-Tasas* (Cerro del Cuervo, Atajate), desde el que se controlaba un territorio cerrado, de difícil organización. Fuera del ámbito estrictamente serrano, pero muy próximo al trazado del camino, cabe plantear la existencia de un enclave defensivo anterior a la fortaleza medieval de Casares, que habría desempeñado un papel relevante como punto de control del territorio y de captación de excedentes productivos.

De estos núcleos dependía una densa red de poblados rurales, localizados mayoritariamente en la margen derecha del río Genal, entre los que se cuentan Benamaya, Benamajón, Benamahabú, Benajayón, Benajacín, Benamedá, Aljarames, Benaestepar, Alharía o Benanharim, así como en la vertiente del Guadiaro, con asentamientos como Azanaque, Salitre, Fuensanta o Alfacara, y en su curso bajo, Benarrofaique; muchos de ellos aún pendientes de estudio detallado. A este entramado se sumaban atalayas y torres de vigilancia —como las de Benarrabá (El Porrón), Algatocín, Santa Cruz (Atajate), La Hedionda (Guadalcobacín), Sijuela o Torre Gorda, en la Sierra del Oreganal—, en numerosos casos resultado de la evolución progresiva de antiguas estructuras de origen romano. Véanse, entre otros autores, Carlos Gozalbes (2013) y Bartolomé Nieto *et alii* (2006:158)

De este modo, durante el emirato y el califato omeya, la utilización del itinerario se inscribió en una lógica progresivamente más estructurada, asociada tanto a campañas militares como al mantenimiento de la autoridad central en un territorio marcado por una acusada fragmentación geográfica, circunstancia que dificultaba su articulación política y favorecía la pervivencia de formas dispersas de resistencia local.

En época de los reinos de taifas y, posteriormente, bajo dominio almorávide y almohade, el itinerario se integró en un sistema defensivo y logístico de mayor complejidad, característico de un espacio fronterizo sometido a una tensión casi permanente. Diversas construcciones de control y vigilancia jalonan su trazado durante estos periodos, entre ellas destacan las tres documentadas en el trayecto del Tajo del Abanico; el Castillejo del Frontón (Benadalid); las atalayas del Burro y de El Marchal (Gaucín); así como los enclaves de Auxina (Jimena) y Torre de la Horra (Casares), ya en el bajo Guadiaro, o la destacada Torre del Paso (Cortes), situada fuera del itinerario principal, en el curso alto de este río. La Serranía de Ronda y el Campo de Gibraltar actuaron como áreas de retaguardia activa, fundamentales para la concentración de fuerzas, el abastecimiento de las plazas fortificadas y la materialización de respuestas rápidas ante incursiones cristianas o tensiones internas.

Este papel estratégico del camino se intensificó con la llegada de los benimerines a la Península en el último cuarto del siglo XIII. Las campañas emprendidas entre 1275 y 1285 evidencian que el control del Estrecho no podía limitarse a las plazas costeras, sino que requería el dominio efectivo de los ejes de penetración hacia el interior, especialmente hacia el valle del Guadalquivir. En este contexto, los corredores viarios entre Algeciras, Ronda y los espacios interiores adquirieron un valor central; facilitaban la movilidad de las fuerzas, sostenían la operatividad de las campañas y permitían una presencia flexible en un escenario marcado por alianzas inestables y tensiones fronterizas persistentes. No obstante, algunas fuentes andalusíes permiten retrotraer la presencia de incursiones cristianas en este espacio. El cronista andalusí Ibn ʻIdari menciona una campaña del conde Nuño Pérez de Lara que, partiendo de Toledo, alcanzó las tierras de Ronda y el llano de Algeciras hasta llegar al mar, causando muertes y cautiverios. Sitúa el episodio en 1169; Ibn Sahib al-Sala transmite la misma noticia en términos similares y la fecha entre septiembre de 1169 y septiembre de 1170 (Sánchez de Mora, 2003: 172).

La primera campaña benimerín de 1275 ilustra con claridad la relevancia adquirida por el eje serrano. Tras el desembarco en Tarifa y la toma de Algeciras, las incursiones hacia la Albuhera, Jerez y la campiña cordobesa

sólo se explican por el uso de un corredor capaz de atravesar la Serranía de Ronda con rapidez y seguridad. Los sucesivos repliegues sobre Algeciras y las nuevas salidas hacia el valle del Guadalquivir en ese mismo año indican que no se trataba de un itinerario circunstancial, sino de una vía ya consolidada para el tránsito de ejércitos y de su aparato logístico.

La campaña de 1277 confirma esta línea de actuación. El paso explícito por Ronda señalado por las fuentes permite constatar el uso continuado del eje serrano como vía principal de penetración hacia el interior. Desde allí, las fuerzas benimerines se proyectaron hacia tierras sevillanas y el valle del Guadalquivir, para replegarse después sobre Algeciras y reanudar las acciones sobre Jerez y Córdoba, consolidando el papel de Ronda como centro de redistribución operativa de los movimientos militares.

En las operaciones de 1282 y 1283 esta lógica se consolidó. Los desplazamientos desde Algeciras hacia Zahara de la Sierra, Écija, Córdoba o Málaga, así como los retornos periódicos a las tierras de la Bahía, reflejan un conocimiento profundo del territorio y un uso sistemático del camino serrano. No se trataba ya de incursiones aisladas, sino de movimientos reiterados que exigían un control efectivo de los pasos y la seguridad en las líneas de comunicación, confirmando que los benimerines atribuían un valor creciente a este itinerario como eje estratégico de su proyección militar y logística.

La campaña de 1285 supuso un momento decisivo. Tras el ataque a Jerez en primavera y la prolongación de las operaciones hasta finales del verano, la paz con Sancho IV no implicó la cesión de enclaves estratégicos como Algeciras o Ronda al reino nazarí de Granada. Este episodio evidencia la complejidad de las relaciones entre benimerines y nazaríes, donde los acuerdos de paz no suponían necesariamente cesiones territoriales inmediatas y reflejaban la tensión constante entre presencia militar y negociación diplomática. Cabe señalar, además, que el interés sostenido por Ronda se prolongó más allá de estas campañas.



Lámina 4. Tramo de camino empedrado, probablemente de origen medieval, conservado en las cercanías de Ronda. Imagen del autor

Probablemente incorporada al ámbito benimerín desde los primeros momentos de su intervención en la Península, la ciudad permaneció bajo su control, pese a sufrir ataques directos de las fuerzas nazaríes ya en 1279, hasta su entrega a Granada en 1361.

Era tal la importancia de esta ruta que, en 1309, tras la toma de Gibraltar, Guzmán el Bueno recibió órdenes de asegurar los enclaves del Campo de Gibraltar y proteger los caminos interiores. La comunicación entre Algeciras y la plaza recién conquistada estaba siendo hostigada por fuerzas musulmanas desde la Serranía, lo que lo llevó a intervenir en Gaucín y cercar el castillo del Águila, ocupado por el caudillo El Abbas. En el transcurso de estas operaciones, condicionadas por la orografía y la resistencia local, Guzmán encontró la muerte, lo que pone de relieve la relevancia estratégica de Gaucín en este itinerario, cuyo control resultaba ser determinante para la defensa de la zona de la Bahía.

Durante el asedio a Gibraltar en junio de 1333, Alfonso XI de Castilla se enfrentó a las

tropas benimerines y nazaríes, comandadas por Muhammad IV de Granada, quien estableció su campamento en la vega de San Enrique, junto a un ramal del Camino de Gibraltar y frente al vado del Guadiaro, posteriormente conocido como La Serrana, para socorrer la plaza. Desde allí, las fuerzas musulmanas avanzaron hacia la línea de costa y continuaron de forma paralela hasta cruzar Los Puertos, dirigiéndose al encuentro de las tropas cristianas. El combate se concentró entre el istmo y Sierra Carbonera, aunque las acciones se extendieron hacia el Guadarranque y culminaron en el Palmones, hasta donde los cristianos persiguieron a los musulmanes. Alfonso XI consideró necesario atrincherarse, construyendo una cava en el istmo para impedir que los musulmanes auxiliaran Gibraltar. Ante la imposibilidad de recuperar la plaza, se retiró finalmente hacia Sevilla. (López, 2009) Este enfrentamiento, conocido como de Sierra Carbonera, constituye un episodio de la Batalla del Estrecho y evidencia la relevancia estratégica y logística del corredor serrano y fluvial en este conflicto.

Por último, cabe señalar que este itinerario mantuvo su dinámica funcional a lo largo de los siglos siguientes. En este marco, Ronda conservó un papel central como enclave de control territorial, lo que explica los sucesivos cambios de soberanía, con breves retornos al poder benimerín en las primeras décadas del siglo XIV y su incorporación definitiva al reino nazarí en 1361 (o 1362), confirmando su condición de plaza disputada de primer orden. Esta lógica de dominio y competencia por el territorio se proyectó, además, durante las campañas cristianas contra el reino de Granada a lo largo del siglo XV.

Conclusiones

El estudio de la vía que unía la bahía de Algeciras con Ronda pone de manifiesto que los caminos de la Serranía no constituían simples itinerarios de paso, sino elementos fundamentales en la organización del espacio fronterizo medieval. La reconstrucción de sus recorridos iniciales permite apreciar la complejidad microtoponímica y la funcionalidad múltiple de estas vías, que combinaban tránsito comercial, comunicación entre plazas fortificadas y una clara capacidad de defensa y control militar. El dominio de los pasos serranos aseguraba la conexión entre el Estrecho y el valle del Guadalquivir, sostenía una red de puestos de vigilancia y control, y facilitaba la presión sobre los reinos cristianos, al tiempo que contribuía a la vigilancia y contención de las tensiones con las autoridades nazaríes. De este modo, los corredores de la Serranía de Ronda funcionaron como ejes militares estratégicos de largo recorrido, cuya posesión condicionó de manera decisiva el equilibrio político y estratégico en el extremo occidental de al-Andalus durante los siglos XIII y XIV, con especial relevancia del Camino Antiguo de Gibraltar.

La presencia benimerín desde el último cuarto del siglo XIII subraya la importancia estratégica de este itinerario. Las campañas documentadas evidencian un uso sistemático del camino serrano tanto para el movimiento de tropas como para el abastecimiento de las plazas fortificadas y la penetración en la campiña del Guadalquivir. Ronda y Algeciras, como enclaves disputados, articularon un eje operativo que conectaba el litoral con el interior, garantizando la logística y facilitando la proyección del poder benimerín sobre los poderes locales y sobre el propio reino nazarí.

En conjunto, la gestión de este corredor, el conocimiento detallado del terreno y el control efectivo de los pasos clave convirtieron esta vía (y, en menor medida, otros itinerarios secundarios) en un elemento decisivo para la comunicación, la defensa y la consolidación territorial en el sur peninsular durante la Baja Edad Media.

Bibliografía

- Acién, M. (1989). "Poblamiento y fortificación en el sur de al-Andalus. La formación de un país de *husun*". *Actas III Congreso Arqueología Medieval Española*, vol. I, Ponencias. Oviedo: Universidad de Oviedo, págs.135-150.
- Beneroso, J. (2023). *Guadarranque, julio de 711. La batalla que cambió la historia de España*. Tarifa: Imagenta.
- Beneroso, J. (2024). *Invasión y conquista arabo-bereber de la península Ibérica en 711. De Guadarranque a al-Andalus*. Tarifa: Imagenta.

- Gozalbes Cravioto, C. (2013). *Los caminos de la Serranía de Ronda en los viajeros románticos: El camino inglés*. Congreso de Historia de Ronda. Inédito.
- Jurado Sánchez, J. (1989). *Caminos y pueblos de Andalucía (S. XVIII)*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas S.A.
- López Fernández, M. (2009). *La reconquista en la frontera del Estrecho (1250-1462)*. Málaga: Sarriá.
- Manzano Rodríguez, M. Á. (1992). *La intervención de los benimerines en la Península Ibérica*. Madrid: CSIC.
- Nieto González, B. *et al*. (2006). *Historia de Ronda. Desde la romanización a la época musulmana. Ronda*: Excmo. Ayuntamiento de Ronda.
- Sánchez de Mora, A. (2003). *La nobleza castellana en la Plena Edad Media. Linaje de Lara (ss. XI-XIII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

José Beneroso Santos
Consejero de Número de la Sección I del IECG. Doctor en Historia por la UNED.
ORCID:0000-0002-0411-1096

Manuel López Fernández
Consejero de Número de la Sección I del IECG y de la Asociación Ibérica de Historiadores Militares. Doctor en Geografía e Historia por la UNED

Cómo citar este artículo
Beneroso Santos, J. y López Fernández, M. (2026). "Bahía de Algeciras-Ronda: la dinámica de un camino estratégico en la Edad Media". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareños (65)*, pp.39-48. https://doi.org/10.66491/almoraima65.art03