

EL FUERTE DE «EL TOLMO» (ALGECIRAS-CÁDIZ), PUENTE ENTRE DOS CONTINENTES.

Ángel Sáez Rodríguez / Lcdo. en Geografía e Historia. UNED de Algeciras.

EL TOLMO EN LA DEFENSA DEL ESTRECHO

La presencia militar inglesa en Gibraltar desde principios del siglo XVIII, supondría la mayor convulsión para el sur de España desde el final de la conquista castellana de Al-Andalus. El establecimiento de un punto fuerte enemigo en tan notable enclave convirtió en permanente el estado de tensión que, ocasionalmente, venían viviendo sus pobladores al aparecer por el horizonte las velas de sus naves, ya se tratase de fuerzas corsarias o regulares. La alteración de las líneas comerciales españolas a su paso por el Estrecho ante la presencia inglesa tendría especial repercusión en las posesiones norteafricanas, que en tiempos de guerra tenían sus vías de suministro a expensas de la siempre superior potencia naval contraria. La limitada capacidad de ataque de las aguas gibraltareñas quedaba suplida por la amplia Bahía de Algeciras ante la inexistencia de buques de guerra españoles con puerto en la misma que pudieran inquietar al enemigo, dada la falta de muelles capaces en sus costas.

Los reiterados y malogrados intentos hispanos por recuperar la plaza de Gibraltar durante el XVIII harían de estas tierras, hasta entonces parcialmente olvidadas por encontrarse los intereses de la monarquía hispana ocupados en otros frentes, un centro de atención sin precedentes desde el siglo XIV. Esto no se limitaría al frente terrestre del norte del Peñón, desde donde se produjeron los ataques, sino que se extendieron a las costas inmediatas y complementaron los dispositivos de defensa hasta entonces existentes.

La tradicional preocupación por los desembarcos piráticos berberiscos, por los esporádicos asaltos holandeses y por los más contundentes ataques ingleses y turcos, se hacía ahora permanente al contar la armada británica con un punto de recalada estable en aguas andaluzas. En respuesta a la tradicional condición de los campogibraltareños de víctimas de la rapiña de todos los navegantes de estas aguas, el despoblado litoral irá viéndose guarnecido por puntos fuertes cada vez más frecuentes. Así,

Comunicaciones

por ejemplo, en 1669, antes de la pérdida de Gibraltar, se dicta una orden real para la construcción de un fuerte en la Ensenada de Bolonia que evitase el abastecimiento de madera por parte de los ingleses⁽¹⁾. En el mismo emplazamiento se levanta, a comienzos del XIX, la Batería del Ancón de Bolonia o Fuerte del Camarinal, con parecida misión. Los ingleses, para evitar tales molestias, lo destruirían en 1808. Por otra parte se establece una cadena de fortificaciones que, conectadas con la anterior y pasando por Tarifa y la Bahía de Algeciras, se interna en el Mediterráneo. Para nuestra Comarca destacan la Isla de Las Palomas (Tarifa), Punta Carnero e Isla Verde (Algeciras) y la Línea de Contravalación (San Roque), al margen de otras variadas fortificaciones con la categoría de fuertes completos en ocasiones, baterías provisionales otras, cuerpos de guardia de infantería y caballería y torres de vigilancia o almenaras⁽²⁾.

Las plazas norteafricanas bajo pabellón español vieron aún más comprometida su situación ante esta permanente presencia hostil. Ceuta se liberaba, en marzo de 1727, del tragicómico cerco padecido durante más de treinta años por los moros, a tiempo de contemplar el segundo asedio de Gibraltar por España. Años después, durante la nueva guerra que enfrentó a España y Gran Bretaña en 1740, llamada “de la oreja de Jenquins”, temió su gobernador, don José de Vega Maldonado, el desabastecimiento al que la armada inglesa podría condenar a la plaza. No habría de provenir tanto de un bloqueo sistemático sino de la simple superioridad de su flota aun en aguas españolas. El apresamiento por una fragata enemiga de un mercante con destino a la plaza norteafricana, en 1740, confirmó el mencionado riesgo. La captura tendría lugar en aguas de Algeciras, concretamente entre Punta Acebuche y Punta Botija, a la altura de la batería de El Tolmo. Dicho punto fuerte, batería provisional dotada de parapeto, debía dar cobijo a las embarcaciones que, hostigadas por el enemigo en tiempo de guerra o por la piratería norteafricana, buscaran cobijo a su amparo (Figura 1). Sin embargo, el navío inglés no sólo hizo caso omiso a la presencia de la artillería española, sino que bombardeó la posición hasta destruirla y obtener su presa, la *Galera de Invierno*. Este punto era denominado en el siglo XVII como Cala de Quebrantabotijos o Quebrantabotijas -aunque ya en la Edad Media recibía el nombre de Cabeza del Tormo⁽³⁾- y considerado como el más peligroso de toda la costa circundante por los desembarcos de corsarios berberiscos, que hacían frecuentes cautiverios. De ahí que un informe de comienzos del siglo XVII plantease la necesidad de construir allí una torre almenara con tres guardas que diesen aviso de la presencia de embarcaciones enemigas y permitiesen a los escasos pobladores de las inmediaciones ponerse a buen recaudo para no acabar vendidos como esclavos en África⁽⁴⁾. El punto debió ser someramente fortificado a raíz del establecimiento inglés en Gibraltar. En 1730 contaba con un destacamento de guarnición, aunque su artillería debía ser poco eficiente⁽⁵⁾.

La ensenada de El Tolmo es la mejor cala para fondeo de buques en el tramo de costa más o menos rectilínea que media entre la Isla de Las Palomas de Tarifa y Punta Carnero, que da paso a la Bahía de Algeciras (Figura 2). Con 20 a 48 pies de fondo, se encuentra protegida de los vientos más fuertes reinantes en el Estrecho por accidentes geográficos. Los de levante se ven frenados por la Punta del Acebuche y los del norte y nor-noreste por Punta Botijas. Hacia el interior, unos ásperos cerros, secos y despoblados y siempre batidos por esos vientos, lo que los hace inviables para prácticas agropecuarias distintas a la ganadería extensiva o la recolección temporal de algunos productos silvestres. Las aguas bajan rápidas por profundas torrenteras que excavan y erosionan con rapidez los cursos que, dados sus acusados perfiles y cortos cauces, se pierden pronto en el mar. Los arroyos del Laurel y del Culantrillo, cuyos topónimos sugieren un entorno pretérito quizás más fresco y sombrío, son los principales. Algún acebuche y alcornoques todavía más raros motean de verde pardo un paisaje circundante que, tras cubrirse de color en la época de lluvias, se agosta rápidamente. Inmediatamente al norte, el Cerro del Centinela sugiere el establecimiento permanente de vigilantes que divisasen la salida de la Bahía de Algeciras al Estrecho, antes de que la línea de almenaras de los austrias los hiciese innecesarios: Guadalmesí, El Fraile y Punta Carnero, para continuar con la de Getares ya en la propia Bahía.

Como se indicó, la Armada Real Española padecía una situación dramática al inicio de la Guerra de Sucesión y carecía en el extremo sur de la Península de bases navales desde las que controlar sus rutas comerciales y sus propias costas. El número

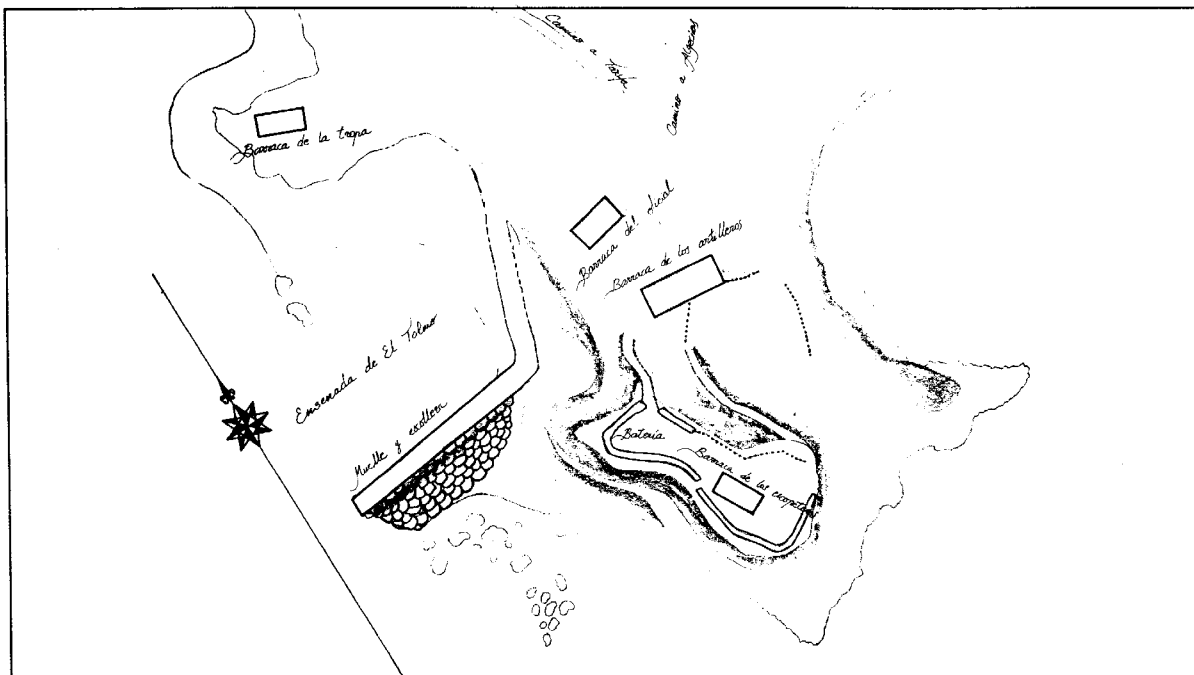


Figura 1. Batería provisional de El Tormo, perteneciente al Ejército Español, antes de su destrucción por la Armada Británica en 1740.

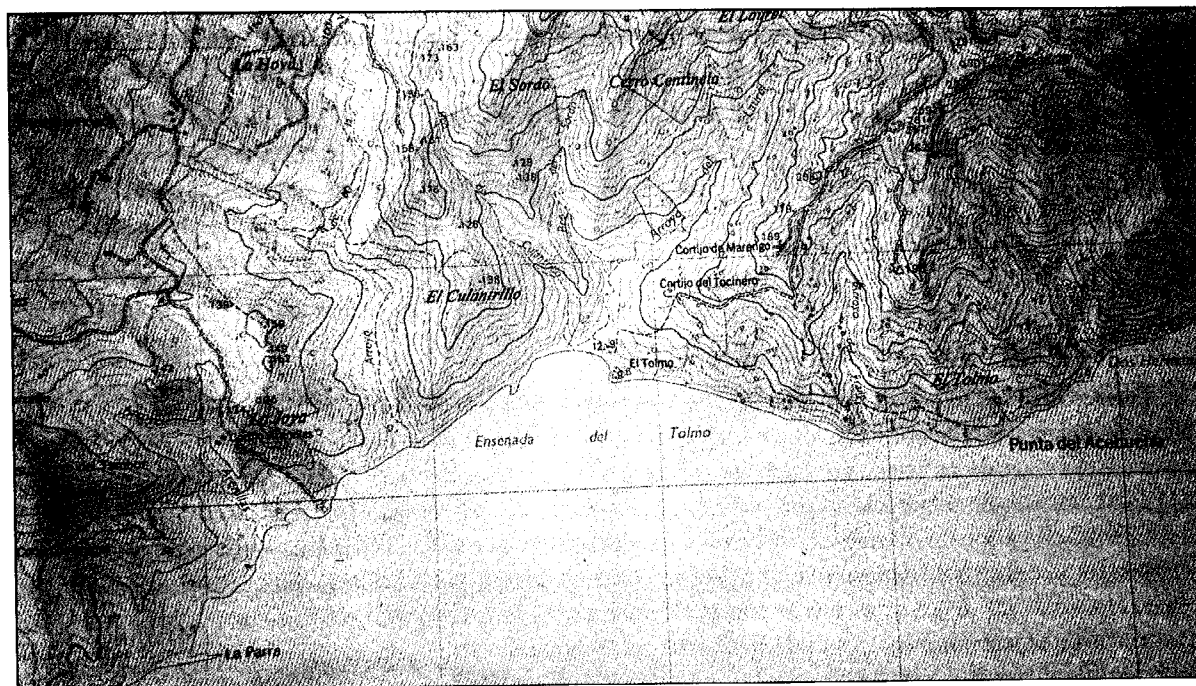


Figura 2. La Cala de El Tormo, en el Estrecho, entre Tarifa y Algeciras.

Comunicaciones

de efectivos navales era también insuficiente y la necesidad de dotar la Armada del Mar Océano -para proteger el tráfico de Indias-, la Armada de Flandes, la escuadra volante de las costas atlántica y cantábrica y las escuadras del Mediterráneo impedía que sus fuerzas aumentaran al ritmo que hubiese sido deseable y preciso. Sus escasos contingentes empezaban, no obstante, a verse ampliados y fortalecidos en estas fechas por el programa de construcción naval auspiciado por don José de Patiño, quien, tras dieciséis años en el ejercicio de los cargos de Intendente General y Secretario de Marina, procuraría el reingreso de España a la condición de potencia marítima. Patiño había impulsado el desarrollo con una concepción moderna de los puertos marítimos, de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, organizando la Armada desde 1732 en sendas escuadras con base en los mismos. La cuarta era la de América, apoyada por el astillero y base de La Habana. El poderío inglés, no obstante, continuaría siendo formidable y siempre superior al español⁽⁶⁾.

La comunicación marítima del continente con Ceuta había partido habitualmente de Gibraltar. Su pérdida, en 1704, impediría no sólo su uso, sino que, en época de guerra, el transporte que partiese de la naciente Algeciras siempre se vería amenazado por las embarcaciones enemigas surtas en las inmediaciones del Peñón. Desde 1721, con motivo de un viaje de inspección de D. Jorge Próspero de Verboon a Ceuta y la Bahía de Algeciras, el Ingeniero General de los Ejércitos Españoles expuso la conveniencia de reconstruir esta última ciudad principalmente para contrarrestar el poderío inglés desde Gibraltar. Su intención comprendía también el dominio del Estrecho desde ambas orillas, convirtiéndose Algeciras en elemento clave para el sostenimiento de Ceuta. El Marqués de Verboon expone que: *"siendo su terreno tan ameno y tan fértil como lo es, y tan cercano a Ceuta, podrá esta plaza estar abastecida de todo género de comestibles, de carne fresca y otra, de legumbres, hortaliza, fruta, leña y todo lo demás, y aún de materiales para las obras, que ahora se han de traer a todo coste de Cádiz y Málaga y algo de las costas de Marbella y Estepona, que además de causar esto en Ceuta grande carestía, suele muchas veces faltar un todo por los temporales del mar, habiendo de venir de lejos y con riesgo de ser apresados por los Moros"*⁽⁷⁾. La navegación desde El Tolmo, sin embargo, resultaría, no sólo ligeramente menos distante de Ceuta, sino que se podría hacer fuera del alcance de los vigías gibraltareños, que desde el Hacho de la Roca -Nuestra Señora de Guadalupe- dominaban toda la Bahía y buena parte del Estrecho⁽⁸⁾.

Cabe también considerar la plaza de Tarifa como otra alternativa al mantenimiento de los embarques de provisiones con destino a Ceuta, dada su proximidad, pero la experiencia había demostrado su inviabilidad. La abundante documentación civil y militar de la época reitera las dificultades que entrañaba el ataque de embarcaciones entre Tarifa y su isla en cualquier época del año. Abierto su fondeadero de levante a los vientos del segundo cuadrante (sudeste) y el de poniente a los del tercer cuadrante (sudoeste), hacía peligrar la presencia de embarcaciones ante el mal tiempo habitualmente reinante⁽⁹⁾.

VAIVENES DEL PROYECTO PARA UN NUEVO FUERTE

En enero de 1740 se inician, por parte del Gobernador de Ceuta don Pedro de Vargas Maldonado, las gestiones para el restablecimiento de la batería destruida por los ingleses y la construcción de un muelle en la ensenada de El Tolmo que permitiese el atraque de los buques que habían de enlazar con la plaza norteafricana⁽¹⁰⁾. Dirige su petición inicial al Conde de Mariani, comandante militar del Campo de Gibraltar, quien da traslado de la misma al Duque de Montemar. Éste, Ministro de la Guerra, ordena en el mismo mes que se proceda al levantamiento de los planos de la cala, inmediata respuesta que no es síntoma de una posterior celeridad en los trámites burocráticos; no tanto por la lentitud en el transporte de los mensajes y en las respuestas que siguen a cada escrito, sino por la inevitable complejidad que parece inherente a toda gestión oficial. Ésta se dilatará durante casi dos años, sin que en su tardanza influya inicialmente el aspecto financiero, que desde un principio queda resuelto al asumir el coste del proyecto la Caja de Obras de Ceuta. Ha de destacarse que al igual que la iniciativa para realizar las obras proviene de la demanda del mando militar ceutí, siempre se parte de la idea de que todo lo que allí se haga

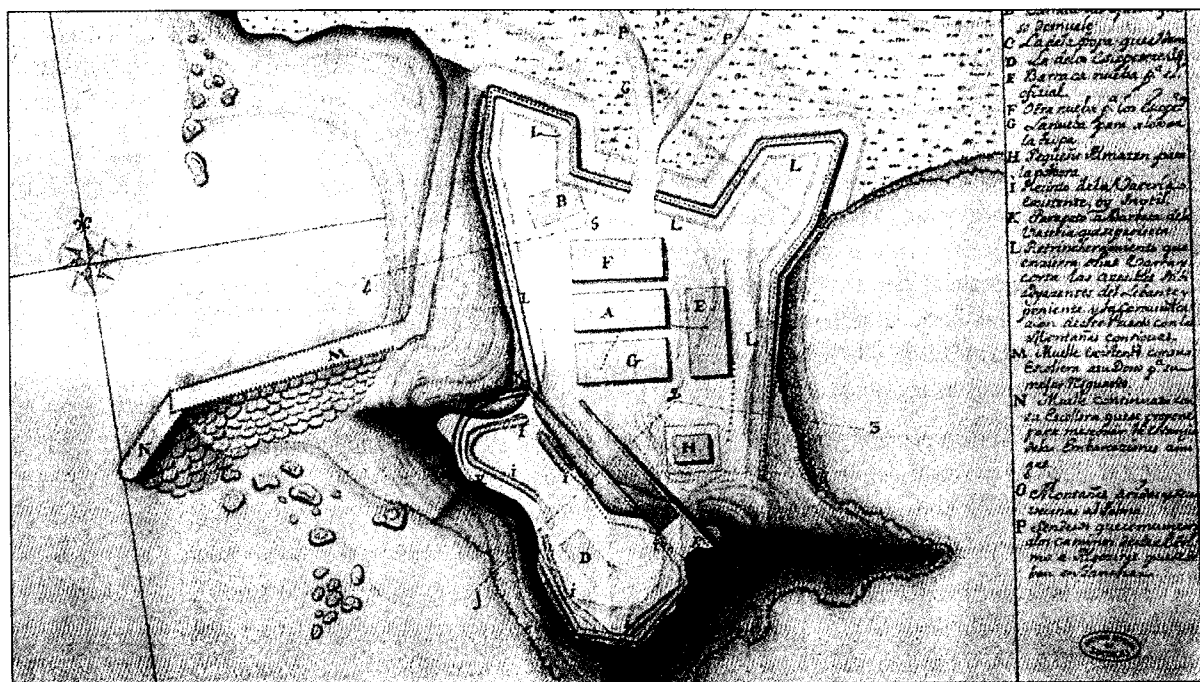


Figura 3. Proyecto del Ingeniero Comandante de Ceuta, Don Lorenzo de Solís, para la batería de El Tolmo. 1740.

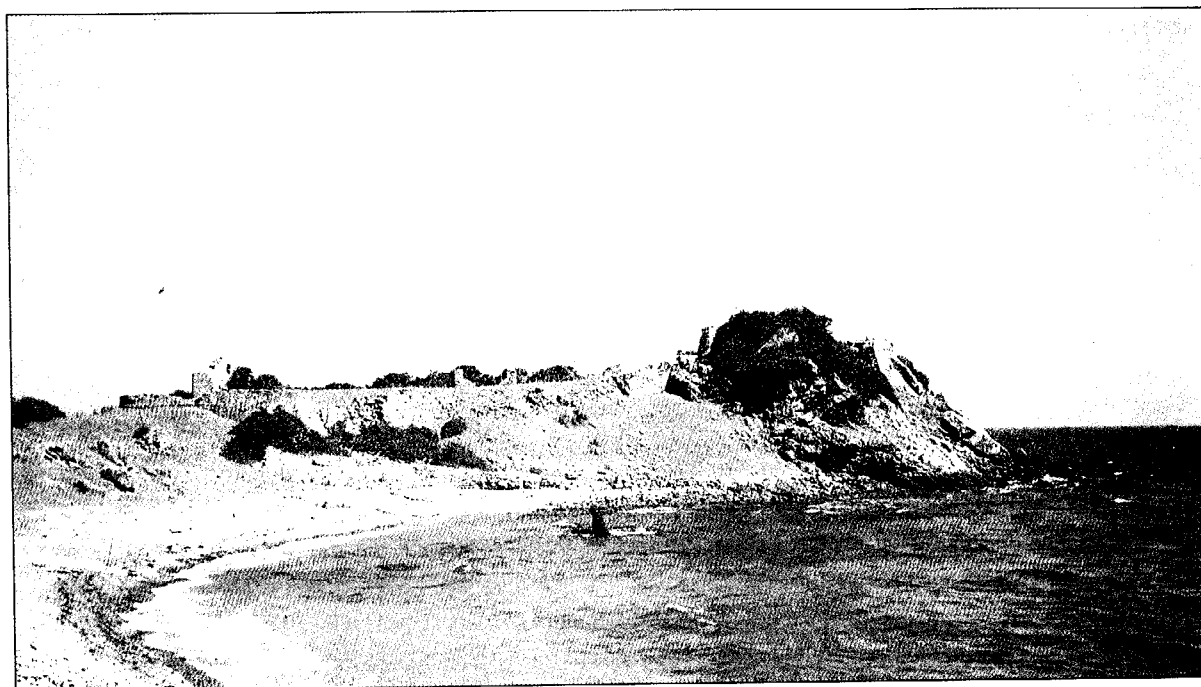


Figura 4. La Cala de El Tolmo desde el noroeste.

Comunicaciones

será con cargo a esta plaza, incluso el establecimiento provisional de dos cañones que refuercen el punto mientras se aborda el proyecto definitivo. El Comandante del Campo de Gibraltar será en todo momento cumplimentado por los mandos ceutíes como máxima autoridad del lugar en cuestión, a pesar de que prácticamente no intervenga en el proyecto. Así, el ingeniero director de la obra solicitará su visto bueno y lo mantendrá puntualmente informado de sus acciones⁽¹¹⁾.

Mariani había participado en el segundo asedio de Gibraltar, al mando de una batería de 30 piezas. Su discreta actuación a las órdenes del Conde de las Torres habría de continuar como comandante en jefe de las fuerzas españolas ante Gibraltar durante el conflicto que ahora nos ocupa, firmando su correspondencia en el Campo de Tessé⁽¹²⁾. La intervención del conde de Mariani en el intercambio de correspondencia se explica por pertenecer el lugar en cuestión a la jurisdicción del Campo de Gibraltar y ser, por tanto, su responsable último. Este aspecto queda evidenciado por la solicitud expresada por el Gobernador de Ceuta al Marqués de Uztariz sobre la conveniencia de que Mariani nombre un destacamento que guarde el puesto, quedando aquél encargado de dotarlo de artillero y cañones⁽¹³⁾.

El día 26 de febrero responde el conde de Mariani al duque de Montemar que, en cumplimiento de sus órdenes, encargará levantar el plano del proyecto a ejecutar en El Tolmo a un ingeniero militar. La tarea recaería en el Ingeniero Comandante de Ceuta Don Lorenzo de Solís, a quien el Duque de Montemar hará pasar a la Península en el mes de septiembre con el objeto de levantar el plano de El Tolmo, diseñar el proyecto de la obra y componer su presupuesto (Figura 3).

Tras un intercambio epistolar inacabable, en el que participan diversas instancias de la administración, el rey acaba aprobando el plan en octubre de 1740⁽¹⁴⁾, contemplando algunas modificaciones respecto al inicial. La obra fue aprobada por un presupuesto de 18.375 reales, un 25% más de lo inicialmente proyectado (14.700 reales) porque se considera preciso emplear argamasa de cal en vez de barro en sus muros para darle la mayor consistencia. Se dispondrá, además, de otros 900 reales para la mejora del muelle, encargándose *su ejecución antes que entren las aguas del otoño*⁽¹⁵⁾. Como veremos, tal plazo habría de alargarse sensiblemente.

Don Lorenzo de Solís, sumamente ocupado por sus obligaciones en Ceuta, apenas si pudo realizar el proyecto base y dar cuenta, posteriormente, de su realización y de las nuevas propuestas de mejora. En la plaza norteafricana fue responsable de la conclusión de las murallas de Poniente y Levante, epílogo esencial en las obras de fortificación de la ciudad de principios del XVIII. Igualmente, en el año en que se construye el fuerte que nos ocupa, completó las fortificaciones de la cara norte del segundo recinto defensivo ceutí. De las mismas fechas son el muro y las baterías que cubren el flanco sur⁽¹⁶⁾. En 1753 lo volvemos a encontrar en América, dedicado a sus tareas habituales. Allí construye, como ingeniero director, el fuerte de San Fernando en Cartagena de Indias, cuyo terrado consta de una batería a barbata cerrado por su gola por dos baluartes que encierran una cortina⁽¹⁷⁾. Todo ello reproduciendo de forma general el modelo ensayado en El Tolmo.

El Real Cuerpo de Ingenieros, al que pertenecía Solís, contaba escasamente con treinta años de existencia desde su creación por Felipe V y el nombramiento del primer Ingeniero General de los Ejércitos, Plazas y Fortificaciones en la persona de Don Jorge Próspero de Verboom⁽¹⁸⁾. Los ingenieros no padecían menos que el resto de los militares los habituales retrasos en el cobro de sus soldadas, lo que con frecuencia los mantenían en la indigencia. Costó trabajo encargar a un oficial de este Cuerpo la realización de las obras de El Tolmo, toda vez que tales atrasos en cobrar la paga se verían complicados en este caso al tener que mantenerse, el tiempo que durasen éstas, lejos de su lugar habitual de residencia y en los ásperos descampados de la costa andaluza, en unas barracas levantadas al efecto. Don Ignacio de Sala, Ingeniero Director de los Ejércitos de Su Majestad y de las fortificaciones de Andalucía, comunica al Ministro de la Guerra la imposibilidad de conferir tal misión al oficial ingeniero del Campo de Gibraltar, Don Juan Foucault, por argumentar *éste primeramente su indisposición y luego su summa miseria*⁽¹⁹⁾. Sala relata que *se halla este Oficial tan indezente que no puede salir a la calle, no siendo extraño que suzeda esto a un Ingeniero que alcanza quarenta y nueve meses sin sueldo, como los que están acá, aunque con la*

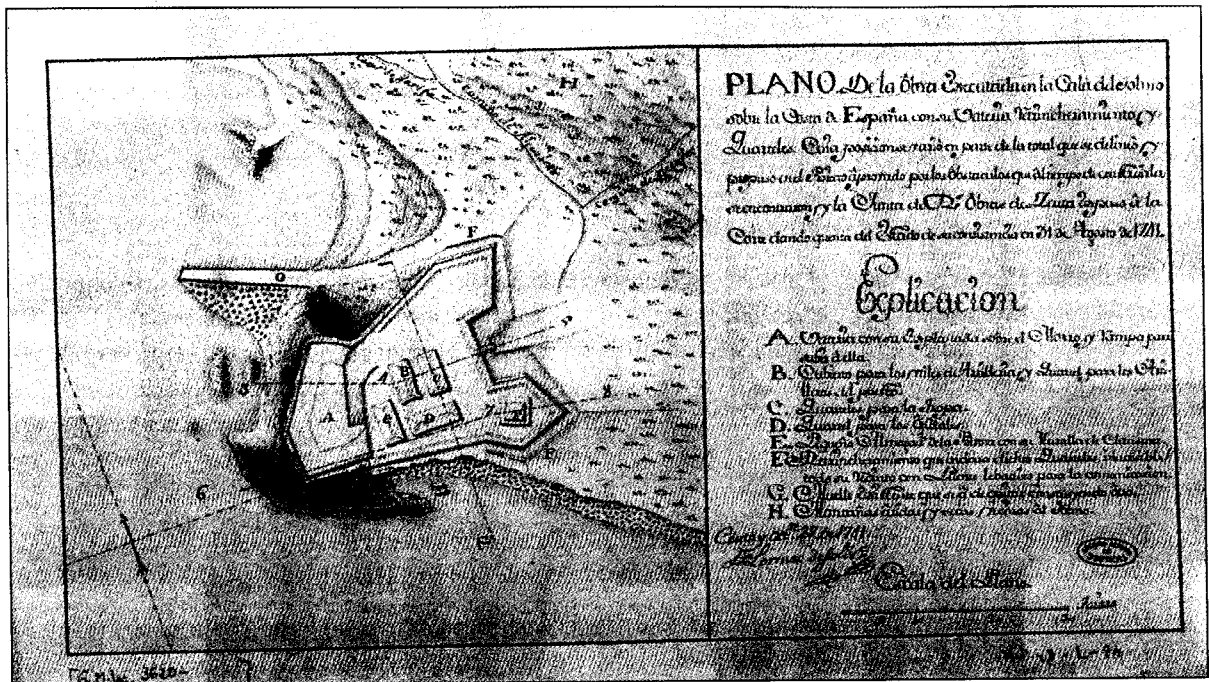


Figura 5. La obra según quedó terminada en otoño de 1741.

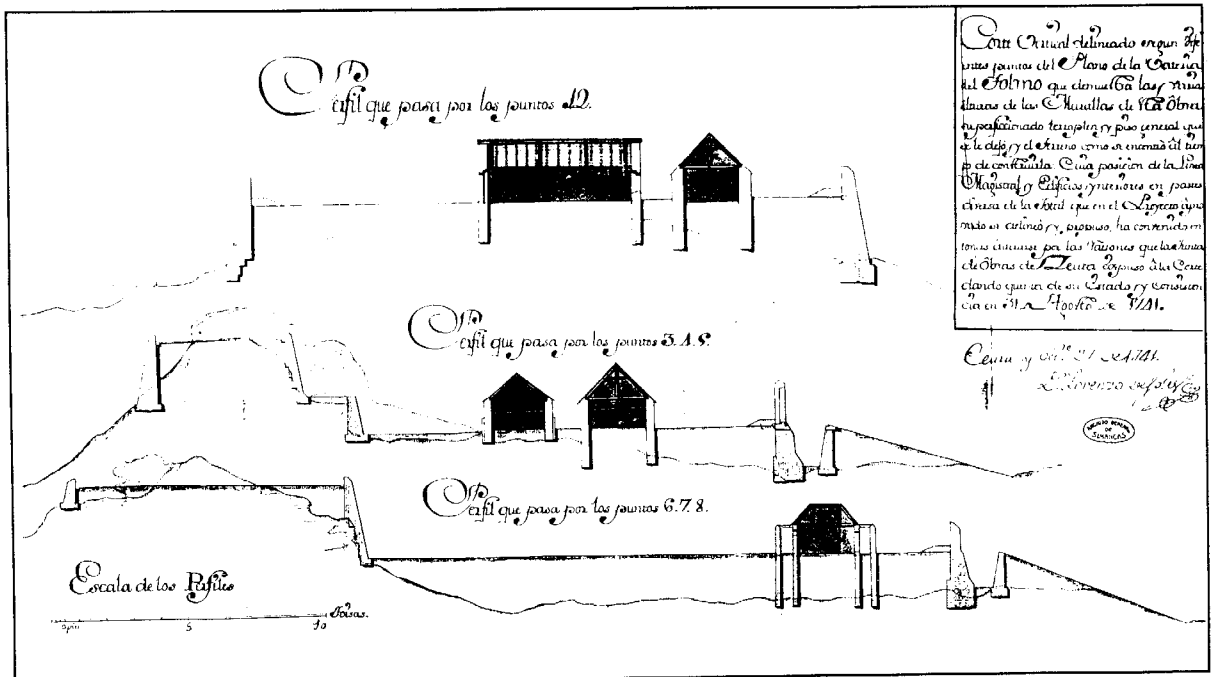


Figura 6. Diferentes perfiles de la batería según el plano expuesto en la Figura 3.

Comunicaciones

diferencia que en Cádiz an encontrado estos oficiales quien les fta, y en el Campo no, escrito en el que posiblemente cargue un poco las tintas porque el problema afecta a sus subordinados e, indirectamente, a sí mismo, pero que expone una situación cuanto menos llamativa. Del propio perjuicio ante tal estado de cosas, expone a continuación al Duque de Montemar que se encuentra a punto de salir para Ayamonte así para el reconocimiento de los reparos precisos que necesita aquel Castillo, como para formar el Proyecto conforme V.E. se sirvió prevenirme, y aunque en la misma carta me decía V.E. podría llevarme los Ingenieros Subalternos que necesitasse,, como no se les a dado socorro alguno, me contentaré con llevarme uno a quien deveré costear todo quanto necesitasse para el viage.

Finalmente el encargo recae en el teniente del Regimiento de Nápoles, don Domingo Sánchez, instruido por Solís respecto al trabajo a desarrollar y para quien solicita una gratificación de un cuarto de plata diario mientras durase la obra⁽²⁰⁾. El teniente Sánchez, consciente del importante servicio que va a desempeñar, no duda en reclamar para sí el ascenso al grado de capitán con mando en una de las compañías de su regimiento en las que existe tal vacante. Intenta, en su escrito al Duque de Montemar, justificar tal petición tanto en ciertas promesas anteriormente recibidas como *en recompensación de mis trabajos y sinrazones padecidas y, asimismo, para que se animen mis camaradas, beyendo algo atendidos mis pocos servicios y aplicazion*⁽²¹⁾.

Entretanto, tenía lugar la licitación pública de las obras, anunciadas por sendos edictos tanto en Algeciras como en Ceuta y recayendo la adjudicación de las mismas en los algecireños Joseph de Molina y Francisco de León.

D. José del Campillo y Cossío, ministro de Hacienda, había reunido también en sus manos, en octubre de 1741, los departamentos de Guerra y Marina e Indias. De inmediato abre una agria polémica epistolar con la Junta de Obras de Ceuta-compuesta, entre otros, por su Gobernador Vargas Maldonado y por el Ingeniero Comandante Solís- a quienes acusa de permitir una malversación de fondos públicos en las obras de El Tolmo en escritos como el siguiente:

A la Junta de Reales Obras en Ceuta

He recibido la de V.E. y V.S. de 27 del pasado con el Plano, Perfiles y Relacion de la Bateria que se concluye en la Cala del Tolmo en que exponen haverse gastado 64.000 reales de vellon inclusas las gratificaciones de los empleados puestos por essa junta y Pagas subministradas a don Domingo Sanchez que dirige la referida Obra Y quedando yo en hazerlo frente al Rey, no puedo dexar de significar a V.E. y V.S. en vista de los antecedentes de este expediente, que me admira mucho la diferencia considerable que se encuentra en su mayor coste, pues tanteada la obra con todas las mejoras que parecieron a esse Ingeniero Comandante en 18.375 reales sube ya a quasi quatro vezes mas sin(?)averse aun concluido y es mas irreparable que la Junta (?)aya continuado este gasto, sin la aprobacion de S.M. por lo que encargo a V.E. y V.S. adbiertan al expressado Ingeniero proceda con mas reflexion en los sucesivo, y averigue si en los referidos gastos ha havido malversacion como parece naturalmente exponiendome con que facultad se han subministrado las Pagas al enunciado don Domingo y quanto importaban, despidiendose desde luego a todos los empleados en la direccion de la citada obra, pues para lo que falta que hazer en ella hasta su perfeccion, bastara pase a aquel parage el Ingeniero subalterno destinado a esta Plaza previniendo V.E. y V.S. igualmente al Ingeniero Comandante execute y remita luego los Proyectos y tanteos que refiere en su Relacion sobre el Muelle y Camino del Tolmo para que en su vista resuelva S.M. lo que fuesse servido.

14 de noviembre de 1741

Las explicaciones dadas por los integrantes de la Junta de Obras de Ceuta resultan poco esclarecedoras, a juzgar por el tenor de los numerosos escritos intercambiados. Cabe exponer en su descargo que, al parecer, el presupuesto elaborado

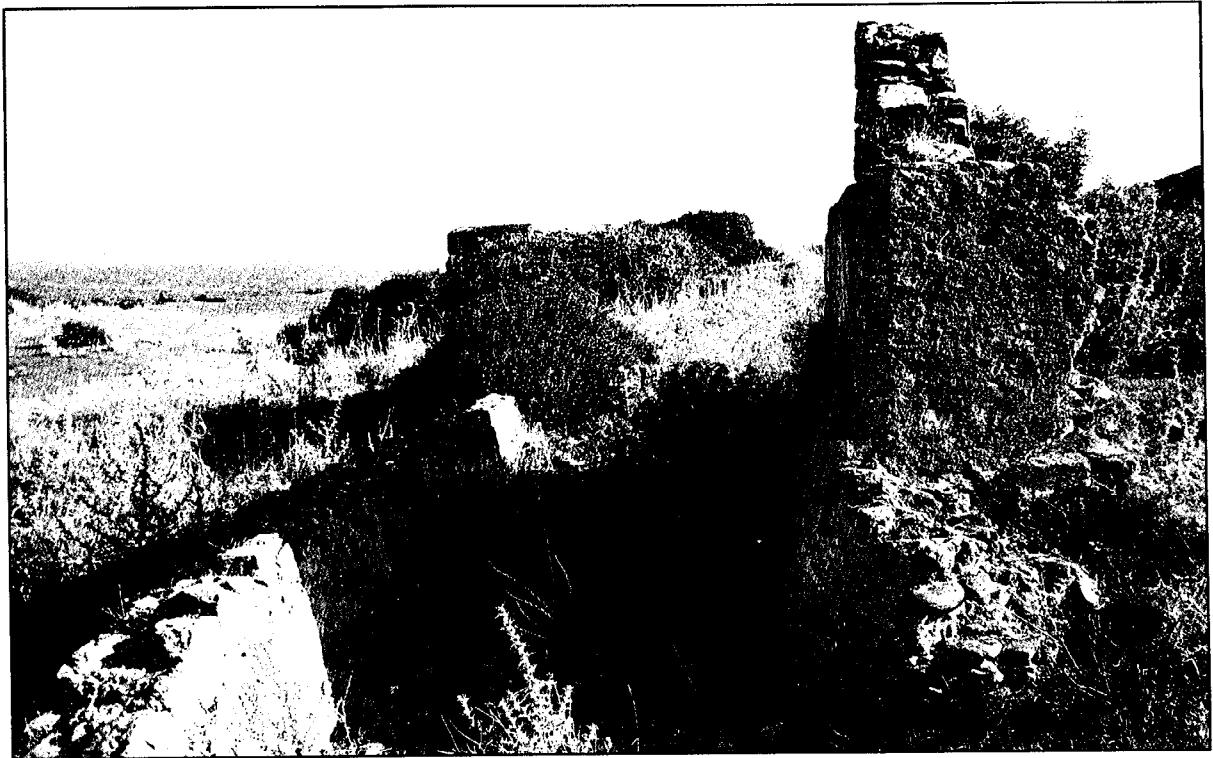


Figura 7. Estado actual del foso en el ángulo noroeste del fuerte. A la derecha la escarpa, a la izquierda la contraescarpa, a cuyo dorso se ha perdido el material de relleno que conformaba el glacis perimetral.

por don Lorenzo de Solís alcanzaba a cubrir tan solo los materiales para la obra, sin contar los gastos de mano de obra. Tal vez el Ingeniero Comandante de Ceuta no contempló tales gastos de personal porque, habitualmente, sus proyectos en la plaza norteafricana contaban con mano de obra de presidiarios o militares, que no los generaban. Coinciden en este sentido las alusiones expuestas en el proyecto para la mejora del muelle de El Tolmo, donde menciona la posibilidad de contar con albañiles voluntarios de Ceuta y, respecto al trabajo de herrería y carpintería, *siempre tendra mas combenienza al Real Serbizio y a la durazion de esta Maquina el que los artesanos de este taller la maniobren tanto por lo practico que se encuentran quanto porque estan de todos modos costeados travajen o no, añadiendoles una pequeña Gratificazion.*⁽²²⁾

Alguna consecuencia debió tener, igualmente, la ineptitud de los asentistas o adjudicatarios de las obras. El teniente encargado de las mismas no cesó de lamentar *su mala conducta y peximo gobierno economico*, lo que impidió tanto su conclusión más temprana como el ahorro de los fondos empeñados en esta construcción. El mismo Solís expuso las dificultades para *contener el desorden y desbarato continuado de dichos asentistas*⁽²³⁾.

EL FUERTE DE «EL TOLMO»: UN MODELO DE FORTIFICACIÓN COSTERA

La obra que el Real Cuerpo de Ingenieros diseña y construye en la Ensenada de El Tolmo resulta modélica dentro de los cánones establecidos para las fortificaciones abaluartadas del siglo XVIII. Se levanta sobre un minúsculo cabo que proyecta la costa sobre el mar gracias a la pequeña mole rocosa que sustenta propiamente la batería, de donde proviene su

Comunicaciones

nombre⁽²⁴⁾ (Figura 4). A poniente queda la ligera ensenada conservada a su resguardo, sensiblemente ampliada por el muelle primitivo. Algo más allá, Punta Botijas o Quebrantabotijas completa el abrazo de estos secos parajes al mar que, sosegado en sus corrientes, brinda eficaz acogida a los navegantes en apuros.

El elemento esencial del conjunto era la plataforma artillera tallada en la roca viva y avanzada sobre el mar (Figura 5). La batería, de 250 m² de superficie, constaba reglamentariamente de 4 piezas de gran calibre: los habituales cañones de a 24. Eran piezas pesadas -con casi tres toneladas cada una- y de largo alcance para la época, con unos 150 mm. de calibre, cuya denominación proviene del peso de su proyectil de hierro (24 libras, unos 10 kgrs.). Otros 4 cañones de a 8 -106 mm.- completaban la dotación. En tiempo de guerra viva, como se decía por entonces, habría de duplicarse su armamento, hasta alcanzar las 16 piezas.

A espaldas del morro anterior, hacia el interior, un recinto murado de más de 500 m², a 5 metros sobre el nivel del mar, albergaba los cuarteles necesarios para acoger adecuadamente a su guarnición de soldados de infantería, artilleros y sus oficiales correspondientes, así como un almacén para la pólvora y los pertrechos de artillería e incluso una capilla. La vigilancia habitual correspondía a la fuerza de escopeteros, pero en caso de guerra debía verse reforzada por una compañía de infantería⁽²⁵⁾. Todo el conjunto se encontraba debidamente amurallado, cerrado por dos baluartes en sus ángulos norte y sur y una cortina de muralla, entre ambos, con la puerta de acceso centrada. Un puente levadizo salvaba el foso que defendía buena parte de su perímetro, que estaba continuado de forma natural por los acantilados de las fachadas costeras (Figura 6).

Las cortinas de piedra, rematadas por empalizadas de madera, alcanzaban una altura máxima de cuatro metros en su cara norte y protegían adecuadamente el recinto de cualquier ataque proveniente de tierra o mar. Para rechazar un posible desembarco enemigo en las inmediaciones se contemplaba el empleo de algunas piezas dirigidas hacia el interior, dado que las alturas inmediatas controladas por fuerzas hostiles podrían poner en aprietos a los defensores. Cabe señalar que, aunque esta posición fue diseñada esencialmente para repeler agresiones desde el mar, la eficiencia de su plataforma artillera permitía orientar sus piezas en cualquier sentido. Esto era debido a que el parapeto carecía de merlones que obstaculizasen el libre giro de los cañones en cualquier dirección. Lo habitual, no obstante, sería disponer del control del territorio circundante.

El proyecto hubo de modificarse ligeramente sobre la marcha, ya que las tareas de replanteamiento del terreno lo aconsejaron. Tan sólo afectó a la ubicación del almacén de pólvora y a uno de los barracones para la tropa, sin que quedase afectado en absoluto su potencial militar.

EL FUTURO DE «EL TOLMO»

Según quedó expuesto, el Marqués de Villarías ordenó que el fuerte estuviese construido antes de que comenzasen las lluvias del otoño de 1740, pero sólo estuvo casi terminado para un año más tarde. No obstante, quedaban elementos esenciales del proyecto por ser solucionados. La aridez del entorno hacía del puesto un lugar siempre falto de agua al llegar el verano. Tal problema ya se había puesto de manifiesto durante el transcurso de las obras de construcción, cuando el agua dulce para consumo humano y para hacer la mezcla hubo de ser traída frecuentemente de lejos. Se sugiere entonces la construcción de unas pequeñas balsas en los torrentes cercanos que evitasen la rápida pérdida del agua de lluvia, reduciendo el problema.

El acceso al fuerte constituía la segunda obra pendiente. Los caminos que por el norte conducían a Algeciras, por el oeste a Tarifa y por el este a Getares, habrían de servir de vías de acceso rápido de tropas de apoyo en caso de necesidad. El proyecto de obras contemplaba, como última fase del mismo, el ensanche de todos estos caminos para garantizar su función auxiliar. El desequilibrio presupuestario derivado de la ejecución de la obra principal dejó sin efecto la propuesta original, por lo que habría de ser retomado posteriormente. La adecuación de estos caminos carreteros permitiría cumplir la misión que, en definitiva, tenía el fuerte, garantizar el fácil avituallamiento desde estas poblaciones a los buques que harían la travesía hasta

Ceuta. El reto no se limitaba a sostener la plaza norteafricana con lo *preziso para su subsistencia*, que no era poco, sino que también *se lograra que los Patronos frecuenten mas su comerzio quitados todos los Riesgos que les amenaza cada día y de que estan llenos de Terror Panico en grave Perjuizio de los abitantes, y Guarnizion de Zeuta, y de el Real Serbizio*⁽²⁶⁾.

El nuevo muelle era necesidad igualmente perentoria y su construcción se proyecta a comienzos de 1742, con un presupuesto de materiales por valor de 19.436 reales⁽²⁷⁾. Existía uno pequeño, pero se pretendía aumentar el espacio protegido en la ensenada para poder acoger más navíos. Allí podrían refugiarse con especial eficacia de los terribles vientos del este y sudeste, tan frecuentes en el Estrecho. Habría de rehacerse desde el principio, clavando en el lecho marino *estacas de Pino de Jerez, y su excollera a su do(r)so que será de larga Duración, y de varata costa*.⁽²⁸⁾

Sin embargo, ninguna obra de remodelación o ampliación serviría para evitar un deterioro tan temprano como injustificado de esta notable construcción. Solís encontró *de buena consistencia su manufactura, aunque con alguna pequeña imperfeccion aparente que fazilmente se enmendó*⁽²⁹⁾. En septiembre de 1741 su subalterno, el teniente Sánchez, predijo que quedaría *respectable, soberbia y útil*, pero de inmediato comenzaron a registrarse notables desperfectos que acabaron arruinándola.

En efecto, el informe del estado del nuevo fuerte del mes de octubre de 1741 evidenciaba ciertos desperfectos que habían sido obviados en el anterior, del mes de septiembre: el terraplén del foso al pie de la muralla y la rampa de comunicación del fuerte con el muelle quedaron derrumbadas por efecto de las lluvias del invierno anterior (Figura 7). En febrero de 1743 se informa de los daños sufridos durante ese invierno y el anterior, que podrían repararse *en ocasion de Lizenziar algunos Desterrados que Cumplen su Condena como se hizo el año proximo passado en un terraplen y otras menudas reparaciones que se ofrezieron y practicaron con todo ahorro*⁽³⁰⁾.

El Marqués de Ensenada, nuevo superministro a quien también sobrevivirán las obras de El Tolmo, expone que, *pareciendo que el mal procede de defecto en la construccion y calidad de la Obra*, debe elaborarse un nuevo proyecto de reforma, tras aludir de nuevo a la posible malversación de fondos públicos acaecida en 1741⁽³¹⁾. Estas mejoras habían de ascender a 15.828 reales, incluyendo aspectos tan simples y elementales como una cocina adecuada a un fuerte aislado de estas características. Solís sugiere que las obras sean concedidas a un asentista, a pesar de su elevado precio y la ingrata experiencia, para que se hiciera responsable durante al menos tres años de las carencias que pudieran acusar las obras⁽³²⁾. Cabe destacar de la posterior *Relacion de Reparos y mejoras* que algunos de los desperfectos obedecen en exclusiva al mal trabajo realizado en la construcción del nuevo fuerte y no sólo a los desperfectos ocasionados por su uso o por la erosión de las aguas torrenciales tan propias de la zona. Así, el hundimiento de la plataforma artillera (el mismo mal que se proyectó subsanar respecto a la antigua batería provisional), la falta de pendiente para la evacuación de las aguas pluviales o el afianzamiento del firme *de manera que los tiros de cañon no las arruine*⁽³³⁾.

En mayo de 1746 los desperfectos de que se informa a la superioridad corresponden al espigón, que quedó deshecho a causa de un temporal. El proyecto de reconstrucción asciende a 5.730 reales, está firmado por el ingeniero de la Comandancia del Campo de Gibraltar, don Bartolomé Viallet, y por su Comandante General, el mariscal de campo don Diego Ponce de León⁽³⁴⁾. A este ingeniero corresponderá su reconstrucción, resultando su liquidación favorable a la Real Hacienda, dado que sólo se emplean 5.392 reales y un maravedí de los 5.730 reales previstos. Quedaba por extraer medio metro de arena del fondo de la ensenada para darle mayor calado, lo que no podría hacerse hasta la llegada de la primavera⁽³⁵⁾. Por una vez se cumplían los presupuestos previstos. Quizás porque, en esta ocasión, no se recurrió a asentista alguno.

Las circunstancias internacionales volvieron a centrar la atención española en Gibraltar y en el perjuicio sufrido por nuestra navegación en sus inmediaciones. El Tercer Pacto de Familia alineó a España junto a Francia en la Guerra de los Siete

Comunicaciones

Años que, ya a punto de concluir, venía resultando muy favorable para las armas británicas. La lamentable cesión española a las provocaciones inglesas supuso diversos descalabros para los intereses hispanos, como la temporal pérdida de Manila y La Habana. La accidentada historia expuesta a propósito de El Tolmo habría de repetirse en breve. Al finalizar 1761, es decir, veinte años después de su construcción, el fuerte se encontraba de nuevo en una situación lamentable, hecho impropio dado su elevado coste inicial y el mantenimiento a que se vio sometido. Por entonces se reclaman reparaciones por importe de 40.357 reales, reiniciándose las peticiones a los ministros de Estado y de Guerra -don Ricardo Wall, en 1761- y de Hacienda -Marqués de Esquilache, en 1762-, ya en tiempos del rey Carlos III. Los argumentos esgrimidos por el nuevo gobernador de Ceuta, don Juan Vanmarck, son los ya conocidos de velar por el seguro aprovisionamiento de la plaza. El itinerario burocrático de solicitudes, acuerdos y comunicados hubo de ponerse de nuevo en funcionamiento ante la desesperación de Vanmarck, quien expresaba a un ministro sus quejas acerca del funcionario de la Real Hacienda en Ceuta:

...y no omito poner en su superior consideración que en cualquier caso que ocurra, por muy importante que sea al real servicio, siempre experimentaremos atrasos por la oposición de este Ministro de Hacienda, que a todo halla réplicas y motivo de dilaciones...⁽³⁶⁾

La historia de estas fortalezas aparece en nuestros archivos por capítulos coincidentes con las fechas en que España estuvo en guerra con Inglaterra, momentos en que se efectuaban exhaustivos reconocimientos de las defensas costeras ante el peligro de la base gibraltareña. Los conflictos bélicos con Francia no generaban tal información porque su poder naval difícilmente podía poner en aprietos nuestras costas meridionales.

Efectivamente, con motivo de la firma del Primer Tratado de San Ildefonso, que supone una nueva alianza franco-española en 1796, sabemos que el fuerte sólo montaba dos cañones de a 24 y tres de a 18, dotación claramente insuficiente para la potencia artillera de los buques a que podría hacer frente. Asimismo, carecía de su capitán y apenas alcanzaba un cuarto de la dotación que precisaba⁽³⁷⁾. Como venía siendo habitual, las defensas costeras padecían una extrema vulnerabilidad.

El final de la breve e intensa vida del fuerte de El Tolmo llegaría, como ocurriera a otras fortificaciones de esta costa, de manos de los zapadores ingleses en 1810. Es bien conocido el episodio por el que las fuerzas acantonadas en Gibraltar, ante el repentino cambio de alianza protagonizado por los españoles, aprovechan para dismantelar la serie de puntos fuertes del litoral campogibraltareño. Las posteriores reseñas siempre insisten en la total destrucción del enclave, su necesaria reconstrucción, las ventajas de su ensenada o la conveniencia de su aprovechamiento para garantizar los suministros con destino a Ceuta. En 1821, el proyecto para su rehabilitación alcanzaba ya los 350.000 reales⁽³⁸⁾, lo que nunca se llevó a cabo tanto por razones políticas como económicas.

Sus ruinas no han hecho sino continuar desmoronándose en los dos últimos siglos, testigos excepcionales del paulatino alejamiento del riesgo de confrontación bélica con Gran Bretaña y de la internacionalización del mar al que se asomó en tiempos de Felipe V.

NOTAS.

- (1) SÁNCHEZ BELÉN, J.A.: «La presencia inglesa en el Estrecho a fines del siglo XVII»; *Actas del Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Vol. 3; U.N.E.D., Madrid, 1988; pág. 41.
- (2) Las almenaras campogibraltareñas han sido abordadas, entre otros, por los siguientes estudios: PALAO, G., *The guns and towers of Gibraltar*; Gibraltar, 1975; SÁEZ RODRÍGUEZ, A.J., «Aproximación a las torres almenaras de la Bahía de Algeciras», *Actas del Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Vol. 2; U.N.E.D., Madrid, 1988, págs. 389-400; en la misma colección de actas, VALDECANTOS DEMA, R., «Torres de vigía de la Bahía de Gibraltar», págs. 425-452; SARRIÁ MUÑOZ, A., «Organización de la defensa costera de Tarifa en el siglo XVIII»; *Almoráima - Revista de Estudios Campogibraltareños*, Vol. 13, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1995, págs. 311-318 y *Tarifa a comienzos del siglo XVIII. Una sociedad conflictiva en la encrucijada de Gibraltar*, Málaga, 1996, págs. 298-309; SÁEZ RODRÍGUEZ, A.J.; «Almenaras en las costas de Tarifa» I y II. *Aljaranda - Revista de Estudios Tarifeños*, Vols. 20 y 21; Tarifa, 1996, págs. 19-25; del mismo autor, «Defensa costera y almenaras en el Campo de Gibraltar», *Actas del II Ciclo de Conferencias Universitarias del Campo de Gibraltar*, Vol. I de Cuadernos del Instituto, Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 1996, págs. 149-165.

- (3) El *Libro de la Montería* señala, en 1344, que en invierno hay jabalíes en la Cabeza del Tormo y en el Arroyo de Quebrantabotijas. *Libro de la Montería* de Alfonso XI, Edición de Casariego-Gutiérrez de la Vega, Biblioteca Cinégetica Española, Madrid, 1976.
- (4) Los guardas de esta torre, como los restantes del término de Gibraltar, tenían asignado un salario de 40 reales mensuales, mientras que los de Tarifa sólo cobraban 35. Las diferentes remuneraciones entre diversos puntos se interpretan, dentro de un mismo término municipal, como indicador del especial peligro que revestían algunos; en este caso es simple indicio de la difícil situación de las arcas municipales de Tarifa, que a fin de cuentas era quien mantenía estas guardas. A.G.S., Negociado de Mar y Tierra, Legajo 819, año 1616 (Apud, Aparici García, J., S.H.M., *Colección de Documentos Copiados en el Archivo de Simancas como Datos para escribir la historia del Cuerpo de Ingenieros por el Coronel Don José Aparici García, Sección Primera. Fortificación*, Tomo XXIII, "Relación de las torres que hay en la costa del mar del Andalucía desde la Torre del Pinosco de la Canela en la barra de Ayamonte hasta la Torre de la Chullera, que parte término con el Reyno de Granada y las guardas y artilleros y atajadores que son menester en cada torre y caletas, que entran en tierra de la mar donde se ponen escuchas por no poder las torres descubrir estas caletas, y el sueldo que se les ha de dar a cada uno en cada un año, conforme a las averiguaciones y distritos de las dichas torres que se han hecho por orden del Consejo de Justicia y lo que montan las ciudades que tienen situados para pagar sus guardas y lo que monta todo en esta", fol. 437v.).
- (5) En 1730 contaba con un subteniente y 11 soldados de guarnición pertenecientes a la Compañía de Escopeteros de Getares, cuyo cuartel se encontraba en las inmediaciones de esta playa algecireña. Esta unidad militar cubría el término de Algeciras desde su límite sur con el de Tarifa hasta el Real de Getares, siendo apoyado en su cometido por fusileros de los Regimientos de Galicia y Toledo, de guarnición en el Campo de Gibraltar. No hay indicios de la existencia de artillería en estos años en El Tolmo, lo que de confirmarse denotaría el abandono de su misión principal para cumplir otras de simple vigilancia fiscal. Esta ocupación toma creciente importancia en la documentación oficial con el transcurso de esa centuria, agravándose en el XIX. Los puestos que cubrían los Escopeteros de Getares, *por estar demasiado apartados y ser todos a proposito para fraudes*, tal vez fuesen también vigilados por tropas foráneas, *interpoladas* entre las algecireñas, por desconfianza del mando de San Roque hacia éstas en su represión eficaz del contrabando. A.G.S., Negociado de Guerra Moderna, año 1730 (Apud, Aparici García, J., S.H.M., *Colección de Documentos...*, Docº. Nº. 3732, Rollo 34, San Roque, 1730; folio 6).
En 1740 su guarnición pertenecía al Regimiento de Asturias (A. G. S., Negociado Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta del Conde de Mariani a don Pedro de Vargas Maldonado*, Campo de Tesse, 19 de julio de 1740) y a los Escopeteros de Getares, que permanecieron en el Tolmo hasta 1755 (GRAU, R., "Escopeteros de Getares, los primeros de Andalucía", *Diario Europa Sur*, 20 de octubre de 1996, pág. 29).
- (6) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo; «Desafío en el mar. La Real Armada española en el siglo XVIII»; *Historia 16*; vol. 172; Madrid, 1990; págs. 37 y siguientes.
- (7) VERBOON, J. P.; Carta al Marqués del Castellar de septiembre de 1726(?); copia en el S.H.M., Rollo 34, Docº. Nº 3734, fol. 8v. También PARDO GONZÁLEZ, J.C.; La fortaleza inexistente. Proyectos de Jorge Próspero Verboon sobre Algeciras; Vol. 6; Instituto de Estudios Campogibraltareños; Algeciras, 1995; pág. 87.
- (8) *Solicitando establecer un pequeño muelle y batería en la Cala del Tolmo, para que en ella queden resguardadas las embarcaciones que la provehen de sus abastos, y las demas que la conducen víveres para su abundancia por ser menos expuesta la navegacion desde aquella puerta que de las Algeciras (...) porque dedicados los enemigos a las presas, todos los barcos que se lanzasen de las Algeciras irian muy arriesgados de ser apressados con motivo de haver de passar a la inmediacion de sus embarcaciones, y siendo estas de todas especies facilmente pueden cojer las nuestras en todos tiempos*; A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta del Conde de Mariani al Duque de Montemar*, San Roque, 8 de enero de 1740.
- (9) S.H.M., Docº. Nº. 3740, Rollo Nº. 34, MEDRANO, Lorenzo y PÉREZ, Juan, *Proyecto de las defensas de la Plaza de Tarifa, su Isla unida y de sus dos fondeaderos*, Tarifa, 5 de julio de 1818, fol. 2.
- (10) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta del Secretario de Estado, Sebastián de la Cuadra, Marqués de Villarias, al Duque de Montemar -Ministro de la Guerra-*, El Pardo, 7 de enero de 1740.
- (11) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de D. Lorenzo de Solís al Duque de Montemar*, Ceuta, 16 de septiembre de 1740.
- (12) El mariscal francés Tessé, que dirigiera el asedio de 1705, dejó su nombre en la batería instalada en el Cachón de Jimena, en la costa norte de la Bahía, y en el campamento militar instalado tierra adentro, en dirección a San Roque.
- (13) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de Pedro de Vargas Maldonado al Marqués de Uztariz*, 8 de enero de 1740, fols. 1v. y 2.
- (14) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta del Duque de Montemar -Ministro de la Guerra- al Conde de Roydeville*, 16 de octubre de 1740.
- (15) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta del Marqués de Villarias -Secretario de Estado- al Duque de Montemar*, San Ildefonso, 18 de octubre de 1740. Las paredes solían levantarse de piedra y barro con enfoscado de cal. El mortero con cal como aglutinante resultaba notablemente más sólido, por lo que se muestra como lo más propio para una fortificación y se adopta en este caso. Para ello era preciso construir un horno de cal, como recogen los escritos estudiados, a pesar del sensible incremento del costo final.
- (16) MADÓZ... op. cit pág. 278.
- (17) CAPEL, H., SÁNCHEZ, J.E. y MONCADA, O., *De Palas a Minerva La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII* Ed. Serbal/SCIC, Barcelona, 1988, págs. 64 y 65.
- (18) TORNAY DE CÓZAR, F. *La Línea de Gibraltar. 1730-1810 (Origen histórico militar de La Línea de la Concepción)*, La Línea de la Concepción, 1981 pág. 53. PARDO GONZÁLEZ, J.C., op. cit., págs. 11 y ss.
- (19) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de D. Ignacio Sala -Ingeniero Director de los Ejércitos y de las fortificaciones de Andalucía- al Duque de Montemar*, Cádiz, 2 de mayo de 1741.
- (20) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de D. Lorenzo de Solís al Duque de Montemar*, Ceuta, 13 de abril de 1741.
- (21) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de D. Domingo Sánchez al Duque de Montemar*, Algeciras, 17 de marzo de 1741. Compruébese que la mencionada petición se efectúa antes de su nombramiento oficial para la ejecución del proyecto del fuerte. El interesado, conocedor de las eternas dilaciones que sufrían todas las gestiones oficiales en estos tiempos, habría decidido ganar tiempo exponiendo sus reclamaciones cuanto antes.
- (22) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Informe de don Lorenzo de Solís a don José del Campillo*, Ceuta, 31 de enero de 1742.
- (23) A.G.S., Guerra Moderna, Docº. Nº. 3620, *Carta de la Junta de Obras de Ceuta al Duque de Montemar*, Ceuta, 1 de septiembre de 1741.

Comunicaciones

- (25) SOLÍS, Lorenzo de, *Relazion y Consistenzia de la Cala y Fortificazion del Tolmo, situada sobre la costa de España y al Poniente de la Villa de Algeciras, a distancia de dos leguas mejoras que nezesita para que sea mas util y provechosa para continua comunicacion de la Plaza y Pressidio de Zenta con la peninsula de España, las que tendran modificado coste al Respetto de su Importancia*, Ceuta, 27 de octubre de 1741, A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620.
- (26) Idem. nota 25.
- (27) SOLÍS, Lorenzo de *Relación de los Materiales nezarios para la mejora del muelle del Tolmo en la costa de España segun demuestran el Plano Total y parcial con su perfil anexos que en consecuencia de orden del Exmo. Sr. D. Joseph del Campillo de catorce de noviembre de 1741 se Executo en acuerdo de la Junta de Reales obras de esta Plaza* A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, Ceuta, 31 de enero de 1742.
- (28) Idem. nota 25.
- (29) Idem. nota 23.
- (30) A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, *Carta de la Junta de Obras de Ceuta a Don José del Campillo*, Ceuta, 8 de febrero de 1743.
- (31) A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, *Carta del Marqués de la Ensenada a la Junta de Obras de Ceuta*, 26 de abril de 1744.
- (32) A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, *Carta de la Junta de Obras de Ceuta al Marqués de la Ensenada*, Ceuta, 17 de junio de 1744.
- (33) A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, *Carta de don Lorenzo de Solís al Marqués de la Ensenada*, San Roque, 4 de junio de 1745.
- (34) VIALLET, Bartolomé y PONCE DE LEÓN, *Diego Relazion de los gastos precisos que se nezesitan hacer en el espigon que se hizo en el Tolmo el año de quarenta que el temporal pasado desbarato totalmente el que tenia...* A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, San Roque, 20 de mayo de 1746.
- (35) A.G.S., Guerra Moderna Doctº. Nº. 3620, *Carta de don Diego Ponce de León, Comandante General del Campo de Gibraltar, y su ingeniero, don Bartolomé Viallet, al Marqués de Ensenada*, San Roque, 4 de octubre de 1746.
- (36) A.G.S., Guerra Moderna, Doctº. Nº. 3620, *Carta de don Juan Vanmarck al ministro de Estado y Guerra don Ricardo Wall*, Ceuta, 30 de diciembre de 1761.
- (37) VILLALONGA, Ramón de, *Reconocimiento de la costa del Campo de Gibraltar desde el Castillo de Fuengirola hasta Comil*, S.H.M., Rollo 35, Doctº. Nº. 949, San Roque, 15 de septiembre de 1796, fols. 19v. y 20.
- (38) SIERRA, Josef de, *Memoria que hace relacion y clasificacion de las Plazas, Castillos y Baterias de la Provincia de Andalucía*, S.H.M., Rollo 32, Doctº. Nº. 547, Cádiz, 23 de enero de 1821.