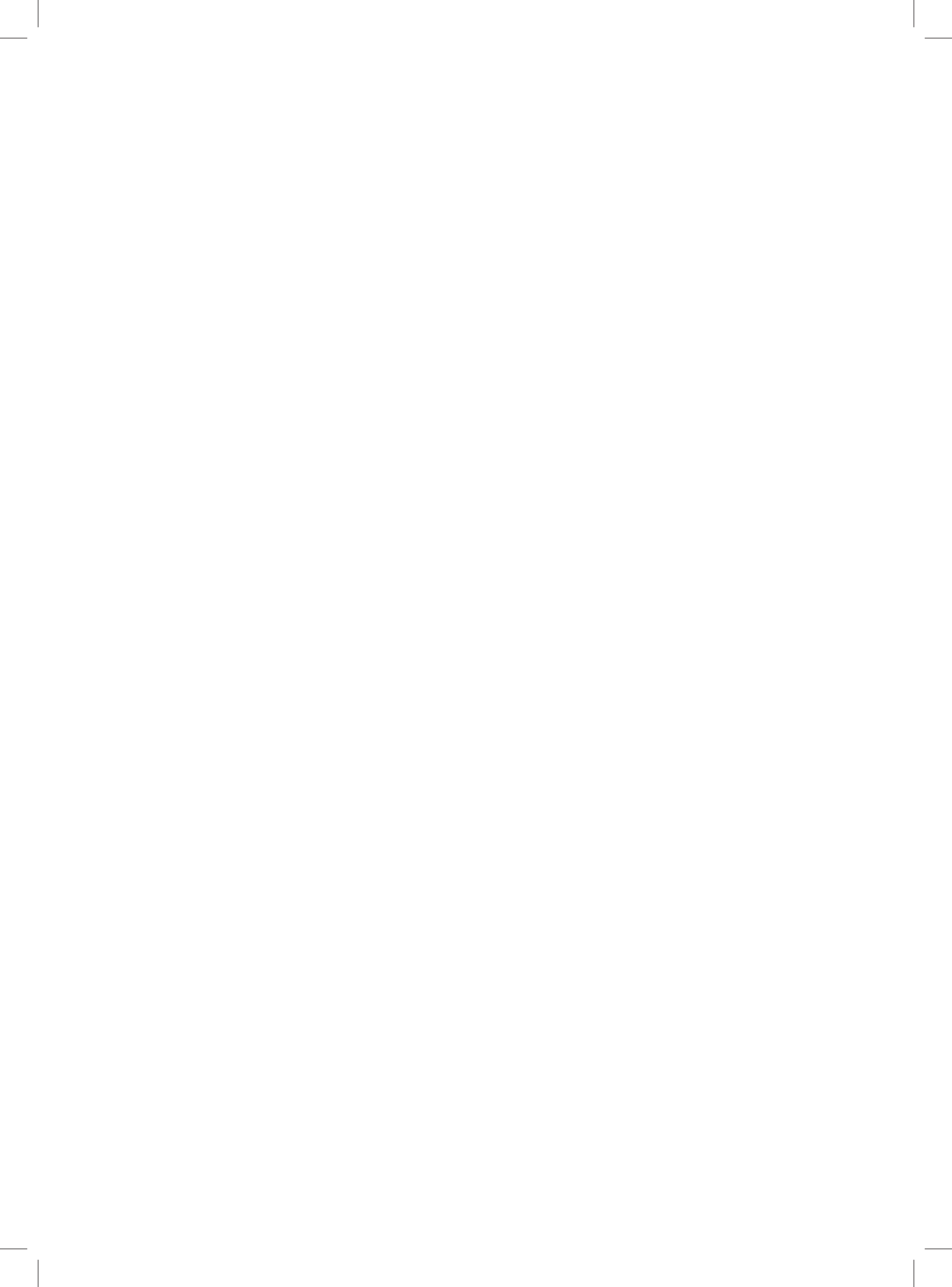


**25 Estampas  
de la Historia  
de  
Algeciras**

**Antonio Torremocha Silva**





**25 ESTAMPAS  
DE LA HISTORIA  
DE  
ALGECIRAS**

**ANTONIO TORREMOCHA SILVA**

© Prohibida la reproducción total o parcial sin expreso consentimiento del autor.

Imprime: Incografic, S.A.L.

I.S.B.N.: 978-84-608-6639-8

Depósito legal: CA 117-2016

Impreso en España / Printed in Spain

## PRÓLOGO

La obra que tiene el lector entre las manos no es solamente un libro de historia. Podría calificarlo como un libro de historias, de experiencias de gentes que vivieron y pasaron por la ciudad de Algeciras a lo largo de su amplio devenir histórico. Algunos fueron reyes, otros mercaderes, militares o pescadores. A todos ellos les unió ese estrecho vínculo que forjaron con la ciudad de Algeciras y que magistralmente el profesor Torremocha nos hace ver proponiendo un conjunto de 25 estampas basadas en hechos y sucesos históricos acaecidos en Algeciras y contados de manera diacrónica.

Dentro de su dilatada experiencia en el mundo de la enseñanza y de la investigación histórica (no olvidemos que fue Director del Museo Municipal de Algeciras, activo académico de la Academia Andaluza de la Historia y Profesor Tutor de Historia Medieval en el Centro Asociado a la UNED en el Campo de Gibraltar), ha publicado más de una veintena de libros de temática histórica y cerca de un centenar de artículos de investigación, lo cual dota al autor de un conocimiento preciso de la ciudad y su comarca.

Todo este bagaje y experiencia hace que sea un referente a la hora de abordar cualquier estudio histórico sobre la comarca, en especial en la época medieval de la que es Doctor por la UNED. No me resisto, por su calidad investigadora, citar el libro que publicó en 2013 titulado *El Puerto de Algeciras. 3000 años de historia*, donde hace un recorrido muy bien documentado por la trayectoria vital del Puerto hasta la creación de la A.P.B.A, elaborando un memento de documentos y sucesos de gran utilidad para el historiador.

El profesor Torremocha ha escrito una compilación de relatos que no por no ser verdaderos, faltan a la verdad; más al contrario, los hechos que relata pudieron pasar tal y como describe el autor aunque eso quizás nunca lo sabremos.

La obra consta de 25 estampas o micro relatos, a veces con una necesaria introducción histórica para que el lector que no conozca los hechos no se sienta perdido entre la maraña de ideas, hechos y juicios de valor que escribimos los historiadores. Con un estilo denso pero a la vez ameno y riguroso, Antonio Torremocha consigue establecer un sólido puente entre realidad y ficción; sin embargo, apenas el lector comience la lectura de las primeras estampas, se dará cuenta que en realidad no existe esa dualidad entre ficción o no ficción porque todo es puro relato. Tal es la capacidad narrativa de nuestro autor que conseguirá transportarnos a través de figuras retóricas literarias a un mundo imaginario y a la vez real. El uso topotésico que utiliza en la descripción de lugares idealizados, no puede ser más real si lo comparamos, por ejemplo, con los restos y edificios de la época conservados.

Me gustaría señalar también la capacidad que muestra el profesor Torremocha a la hora de describir los personajes, impregnándoles, al modo de una verdadera etopeya, de las distintas cualidades morales que sugiere el estudio pormenorizado de las fuentes históricas. A éste respecto, no me resisto a señalar la conversación que, camino del exilio, el rey hammudí Al-Qasim tiene con sus hijos, refiriéndoles la historia de su propio linaje o la deleznable orden real que se vio obligado a cumplir Esteban de Matraera dando muerte a Gómez Carrillo quien debía asumir el gobierno de la Algeciras de mediados del siglo XIV.

El lector encontrará en el libro diálogos llenos de armonioso sentimiento donde por encima de todo prima el rigor histórico, verdadero objetivo y fundamento del libro. Son diálogos perfectamente escogidos al objeto de centrar al lector en el suceso histórico que se está contando. Es por esto que les animo a que presten atención a los mismos pues a su calidad narrativa hay que añadir el trasfondo a la vez humano e histórico de las situaciones creadas.

Los ambientes se recrean con gran precisión, ubicando elementos conocidos por los documentos que nos han llegado de las distintas épocas. Les animo a que se fijen en el ambiente creado en la casa del Comandante

General del Campo de Gibraltar en los alrededores de la actual Plaza Alta cuando el 15 de enero de 1807 el coronel Dolz se presentó con los planos de la futura Plaza Alta.

Los capítulos guardan entre sí una cuidada coherencia que demuestra la indudable capacidad de síntesis crítica que aporta el autor presentando una elección de los temas que, sin ser exhaustiva, creo que es suficientemente representativa de la historia local.

Las dos primeras estampas abarcan la Antigüedad utilizando para contar la fundación de la ciudad de *Traducta* la donación constatada por epigrafía de un personaje conocido, Fabia Fabiana y para la tardoantigüedad el uso de un personaje de ficción, un comerciante de nombre Heraclio aunque les recomiendo que presten atención a las escenas de la comida y de la pesca de atunes.

Nos adentra el autor en la Edad Media de la mano de once estampas que recogen la importancia que Algeciras, (*Al-Yazira al-Jadra* y *al-Binya*) tuvo en esta convulsa época para la Península Ibérica en general y el estrecho de Gibraltar en particular. La conquista de la antigua *Traducta* por Tariq, la algarada vikinga, la fundación de *al-Binya* o la conquista cristiana están presentes, narradas de manera impecable.

Fíjense en las dudas y temores que le asaltan al conde Don Julián al descubrir las verdaderas intenciones de los musulmanes o el sentimiento de lucha por su ciudad mostrado por los jóvenes algecireños ante el ataque vikingo. De reseñar también los terribles padecimientos que sufrió Juan Martínez durante su cautiverio en Algeciras o la escena desarrollada en la Sala de Embajadores de la Alhambra de Granada donde se gestó el destino de la ciudad:

*Yo creía que podríamos transformar de nuevo aquel puerto en el emporio que antaño fue cuando lo poseían mi abuelo y, luego, mi padre dijo con amargura el emir (se refiere a Muhanmad V) como si hablara consigo mismo, pero no ha sido posible hacer renacer la ciudad. Extensas son las murallas de sus dos recintos fortificados y muy numerosa ha de ser la guarnición que debemos disponer para que los cristianos no la vuelvan a conquistar.*

— *¿Me llamáis, señor para que fortifique esa ciudad portuaria como un día me encargasteis que os hiciera el más bello palacio del mundo?*

—*Adujo Aben Cencind pensando que el sultán le quería mandar que acometiese las obras de fortificación de Algeciras.*

—*No, mi buen arquitecto. No te he hecho abandonar tu mansión en el Albaicín para que proyectes y erijas nuevas fortificaciones en esa ciudad que ya doy por perdida. Muchos dinares serían necesarios para hacer de Algeciras un enclave inexpugnable y muy numerosa ha de ser la guarnición encargada de su defensa. Gibraltar, ahora que nos pertenece, mi fiel Aben Cencind, será nuestro puerto en el Estrecho. Es una fortaleza de altura fácil de defender y poco costoso su mantenimiento. Te ordeno que viajes hasta Algeciras con un destacamento de zapadores y procedas a demoler las murallas, sacar todo lo que de valor haya en la ciudad, cegar su puerto e incendiarla para que nadie pueda volver a ocuparla.*

Se adentra el autor en la Edad Moderna señalando el contencioso suscitado tras la destrucción de la ciudad por las ciudades colindantes y la entrega a Gibraltar de sus términos. Interesante la referencia exhaustivamente documentada que hace sobre la oportunidad perdida en 1439 de reconstruir la ciudad.

Prosigue con la visita del ingeniero Verboom presentando una acertada introducción histórica sobre la Guerra de Sucesión y la conquista de Gibraltar en 1704 por las tropas anglo-holandesas señalando la entronización de la imagen de nuestra Señora de Europa en la ermita de San Bernardo y la erección en 1724 de la iglesia de Nuestra Señora de la Palma para acabar con la concesión del título de ciudad el nueve de febrero de 1755.

La Contemporaneidad ocupa las últimas nueve estampas utilizando magníficamente los diálogos de personajes históricos como recurso de la narración como el producido entre los comandantes franceses y españoles en vísperas de la conocida como Batalla de Algeciras con la captura del navío *Hannibal* o en la génesis del Paseo de Cristina, donde pone en boca del Comandante General Canterac y los representantes del Ayuntamiento la preocupación por el cuidado de los jardines:

—*No puedo negar que en el presente año se carece de presupuesto para acometer el mantenimiento del paseo, pero hemos hallado una solución salomónica: vamos a ceder el cuidado de los parterres del paseo a los vecinos.*

—*¿Conceder a particulares la propiedad de estos terrenos públicos, señor alcalde? —Se alarmó el coronel Carrillo.*

*—No exactamente, mi coronel —terció el presidente de la corporación municipal—. Entregaremos un arriate o parcela a cada vecino que la solicite para que la cultive, riegue y cuide. Deberá hacerse cargo del mantenimiento del parterre que le haya tocado en suerte con unas condiciones.*

*— ¿Cuáles serán esas condiciones don José Mateos?— Demandó el Comandante General.*

*—Se concederán los terrenos en calidad de usufructo, sin ningún derecho de propiedad de los mismos. Los vecinos podrán sembrar y cultivar en ellos, pero tendrán prohibido dedicarlos a otros menesteres, ni construir chozas u otras edificaciones, ni cederlos a un tercero.*

*—No parece mala idea, señores —aseveró don José Canterac—. Es una buena solución, al menos temporal, siempre que se respeten las condiciones impuestas por la corporación local.*

*—No debe Su Excelencia preocuparse —intervino de nuevo el alcalde—. El Ayuntamiento se compromete a vigilar los parterres y a retirar el uso de los mismos al vecino que infrinja las condiciones estipuladas.*

A veces el autor no pierde ocasión para utilizar el relato de manera reivindicativa, señalando las carencias en infraestructuras de comunicaciones que tradicionalmente ha tenido Algeciras a lo largo de la historia, especialmente en los últimos dos siglos por ejemplo en la estampa dedicada a la génesis del Puerto, o la dedicada a la pesca.

A partir del siglo XX, el autor prescinde voluntariamente de los diálogos para hacer más descriptivo su relato, perdiendo un poco de narrativa pero dotando al texto de mayor consistencia histórica utilizando documentos y fuentes de gran valor histórico.

Con este libro, Antonio Torremocha nos ayuda a analizar y comprender muchos aspectos relevantes de la historia de Algeciras que no por conocidos no dejan de sorprendernos. Es una manera sutil de acercar la historia de una forma amena al público en general y a cuantos se sientan atraídos por la historia de Algeciras. Su lectura llega a ser fascinante en algunas estampas no sólo por la calidad de la narrativa, sino por el rigor histórico empleado.

Para finalizar, me gustaría volver a mis palabras de inicio: en todo el libro fluye un constante encuentro entre realidad y ficción. Hay pasajes en

los que uno puede llegar a sentirse fascinado por la fuerza y emotividad que se desprenden de los diálogos. Puedo asegurarles que para un historiador no es fácil adecuar la verdad y el rigor histórico a la ficción por medio del diálogo como recurso; y esto el doctor Torremocha lo ha conseguido de manera magistral.

Deseo fervientemente que el lector disfrute de la lectura de éste libro tanto como lo he hecho yo; también que aprenda tanto como yo lo he hecho. Quizás al final de su lectura podamos encontrar respuesta a la tan repetida pregunta: ¿Quién dijo que aprender historia no puede ser divertido?

Algeciras a 9 de marzo de 2016

Salvador Bravo Jiménez  
*Doctor en Historia Antigua y Arqueología Histórica*  
*Profesor-Tutor del Centro Asociado de la UNED en*  
*el Campo de Gibraltar*

# I

## FABIA FABIANA Y UNA FACTORÍA DE SALAZÓN DE PESCADO EN *IULIA TRADUCTA*

Al iniciarse el año 49 antes de Cristo, Roma se hallaba al borde de la guerra civil. César —que se decía descendiente de los reyes de Alba Longa—, vencedor de los celtas y procónsul de las Galias, había sido conminado a abandonar su cargo y entregar el mando del ejército ante el temor de las autoridades de la República a que diera un golpe de estado. El poderoso miembro de la *gens Iulia* se negó a renunciar a sus atributos militares a sabiendas de que sus enemigos lo detendrían y encarcelarían si retornaba a Roma sin el apoyo de la milicia.

El Senado, controlado por los *optimates*, la facción aristocrática y más conservadora de la institución, proclamó el estado de emergencia y concedió al general Cneo Pompeyo —antiguo aliado de César— poderes excepcionales. Éste trasladó inmediatamente sus tropas a Roma y se puso a las órdenes del Senado. Entretanto, Julio César tuvo noticias de la asunción de los citados poderes por Pompeyo el 10 de enero y entendió que aquella resolución senatorial iba expresamente dirigida contra él.

Como respuesta a la actitud de la más alta magistratura del Estado y del propio Pompeyo —que alegaban defender la legalidad y los valores

del pueblo de Roma, aunque no hacían otra cosa que salvaguardar los intereses del antiguo partido de Sila—, César ordenó que la Legión XIII *Gemina*, a su mando, avanzara y cruzara el río Rubicón, frontera natural entre la provincia de la Galia Cisalpina e Italia.

Dicen que César pronunció en aquella ocasión la célebre frase: *Alea iacta est*, que quiere decir: la suerte está echada.

La guerra civil había comenzado.

Al finalizar la primavera del año 47 antes de Cristo, la próspera ciudad de *Carteia*, antigua base naval cartaginesa y, desde su ocupación por Roma, el puerto más importante de la provincia Bética —después de *Gades*— era un hervidero de rumores. El senado local, dominado por las poderosas y ricas familias de los *Numerii*, los *Vibii* y los *Minii*, proclives a la causa pompeyana, temía una violenta reacción de los cesarianos encaminada a tomar la estratégica urbe que, desde el inicio de la Guerra Civil, había mostrado su apoyo al sector del Senado Romano que enarbolaba la bandera de la legitimidad republicana.

Mientras que la población de la vecina *Gades*, controlada por la noble e influyente familia de los Balbos, había optado muy pronto por apoyar la causa de César el cual, para ganarse el afecto de los ricos comerciantes y mercaderes de la ciudad, había concedido a sus habitantes la ciudadanía romana en el año 49, los moradores de *Carteia*, aunque existían sectores cercanos a los ideales cesarianos, se vieron inmersos en la guerra defendiendo la causa de Pompeyo.

En el mes de junio del 47 atracó en el puerto del río Guadarranque la flota de Cneo Pompeyo con este general y su hijo Sexto a bordo, además del senador Sexto Quintilio Varo y del prestigioso general Tito Labieno.

En la primavera del año siguiente Cesar tomó la iniciativa de la guerra y dirigió sus tropas a *Hispania* donde pensaba que se dirimiría el conflicto, mientras enviaba la escuadra a *Gades* para que apoyara a los Balbos y sometiera a las ciudades del mediodía que aún estaban del lado de su enemigo.

Desde aquella antigua, rica y noble ciudad portuaria, donde los propietarios de los poderosos consorcios industriales (dueños de las industrias de salazón de pescado del Estrecho) y de las empresas de comercio marítimo eran los pilares en los que se apoyaban los cesarianos en *Hispania*, la escuadra navegó hasta la actual bahía de Algeciras enfrentándose a

la de Sexto Quintilio Varo en la desembocadura del río Guadarranque, a la vista de los atemorizados carteenses. Varo, que había ordenado bloquear el puerto de *Carteia* hundiendo una hilera de anclas en las que encallaron las naves de Didio que iban en la delantera, logró vencer a la potente escuadra cesariana y la ciudad del Estrecho continuó siendo de los pompeyanos, aunque por poco tiempo.

El 17 de marzo del año 45 los ejércitos de Julio César y de Cneo Pompeyo se enfrentaron en Munda, no lejos de la actual Osuna, siendo vencido el segundo de ellos que tuvo que huir herido y buscar refugio en *Carteia* donde aún contaba con algunos aliados entre las más nobles familias de la ciudad. Sin embargo, los carteenses, conocedores de lo acontecido en Munda y viendo perdida la causa pompeyana, se inclinaron del lado de César obligando a Cneo Pompeyo a abandonar la población en una nave que se dirigió a Oriente. El general vencido buscó refugio en un apartado lugar del Mediterráneo Oriental donde, al cabo, fue asesinado.

Sin embargo, un año antes de que sucedieran estos acontecimientos nadie dudaba ya de la victoria cesariana.

El Senado Romano, temeroso de las reacciones del general y consciente del poder que había adquirido, se apresuró a legitimar la posición que había alcanzado nombrándolo dictador por tercera vez en la primavera del año 46 por un plazo de diez años. Para mostrar ante el pueblo de Roma el origen real de su estirpe, en los últimos años de su vida vistió como los reyes de Alba Longa: botas rojas de cuero de media caña y túnica púrpura. A los ojos de todos, la senda que conducía a la Dictadura y, de ahí, al régimen monárquico había quedado expedita para Cayo Julio César. El fin de la República, pensaban, estaba cercano.

Para evitar el golpe de estado que, aseguraban algunos, acabaría con la destitución de los senadores que habían estado en el bando de Pompeyo y con la entronización del ambicioso y poderoso patricio de la *gens Julia*, un grupo de senadores lo convocaron a una reunión en el Foro para leerle una petición. Cuando Julio César ascendía las gradas del teatro de Pompeyo, los conspiradores, entre los que se hallaba Julio Bruto, hijo de su amante Servilia Cepionia, saltaron sobre él y lo asesinaron dándole veintitrés puñaladas.

Tras la muerte de César sus ideales políticos fueron asumidos por Octavio Augusto, sobrino nieto e hijo adoptivo del héroe de las Galias.

En el año 43 Augusto formó, con Marco Antonio y Lépido, una dictadura militar que se concretó en el llamado Segundo Triunvirato. Este régimen se fue deshaciendo con el paso de los años, asumiendo finalmente Octavio Augusto todos los poderes de la República (tribuno de la plebe, cónsul, Pontífice Máximo y *princeps senatus*).

En el año 27 antes de Cristo fenecía la República y nacía el largo y convulso Principado o Imperio Romano.

Una vez asumido el poder absoluto y pacificada Roma, Octavio Augusto se ocupó en reorganizar el ejército y la administración, domeñar las provincias que aún se hallaban escasamente romanizadas como la zona norte de *Hispania* y llevar a cabo un ambicioso plan de obras públicas, sin olvidar la fundación de nuevas colonias. Una de ellas se ubicaría en el litoral occidental de la bahía donde se alzaba el monte Calpe y la antigua ciudad de *Carteia* y recibiría el nombre de *Iulia Traducta*.

*Carteia*, considerada por las nuevas autoridades romanas una ciudad habitada por seguidores del fallecido Pompeyo y proclive a la República, que había apostado hasta casi el final de la Guerra Civil por la causa del enemigo de César, debía ser castigada de alguna manera por sus veleidades. Quizás fuera ése el principal motivo por el que el todopoderoso Augusto decidiera fundar una nueva población, frente a la “desleal” *Carteia*, como parte de su programa de romanización de un territorio, como era el litoral del Estrecho, que tradicionalmente se había mostrado hostil a la causa de César.

La nueva colonia, que portó en su nombre el de la *gens Julia*, a la que pertenecía Augusto, fue fundada en el año 29 antes de Cristo con soldados licenciados trasladados (de ahí el apelativo latino *traducta*) de la orilla africana que habían estado establecidos en los entornos de las ciudades de *Tingi* (Tánger) y *Zilis* (Arcila) y, también, con colonos llegados desde Roma que aportarían el elemento de romanización que el nuevo régimen deseaba implantar.

Con la fundación de la colonia de *Iulia Traducta* en la orilla sur del río, cuyo nombre latino desconocemos, pero que fue rebautizado después de la invasión musulmana como río de la Miel (*wadi al-Asal*), Octavio Augusto aspiraba a instaurar un modelo de *urbs* (ciudad) y una nueva sociedad de acuerdo con sus ideales en una zona muy castigadas por las guerras civiles que, sin duda, estaría dividida y resentida con la persona

del *Princeps* y, también, poder asentar a los soldados licenciados de las legiones después de un largo período de guerras y enfrentamientos civiles, el último de los cuales mantenido con Marco Antonio.

La nueva fundación se dotaría de los elementos característicos de una *urbs*, entre ellos la acuñación de moneda con la doble finalidad de favorecer las transacciones comerciales y servir de propaganda al nuevo régimen. La ceca de *Iulia Traducta* comenzó a batir monedas entre los años 13 y 12 antes de Cristo. Los valores emitidos fueron el dupondio, el as, el semis y el cuadrante, lo que demuestra la pujanza económica de la nueva ciudad dedicada, sobre todo a la pesca y a la producción de salazón de pescado, pero también a la construcción naval, al cultivo de la vid y de los cereales, como lo prueba la existencia de monedas acuñadas con un racimo de uvas o una espiga de trigo en el reverso.

Se han hallado monedas batidas en la ceca de *Iulia Traducta* en diversas ciudades hispanas, aunque faltan en los territorios norteafricanos de Mauritania Tingitana. Esta carencia de numerario en la otra orilla se puede explicar porque, siendo el Norte de África una zona con una fuerte proyección económica de *Gades* y *Carteia*, los comerciantes de *Iulia Traducta*, pese al origen mauritano de buena parte de sus habitantes, evitaron entrar en competencia en un mercado consolidado por mercaderes gaditanos y carteienses. Se han hallado monedas de *Traducta* en los entornos de Sevilla, en Granada, Almería, Galicia, Asturias y Portugal, lo que indica la expansión económica que logró la nueva fundación en los mercados hispanos.

Plinio la cita entre las ciudades que habían adquirido el derecho de ciudadanía romana, lo que le permitía tener acceso a una serie de ventajas económicas y exenciones fiscales.

Mas, ¿dónde estuvo asentada la ciudad de *Traducta* y qué vestigios se han conservado de sus calles, templos, mercados, termas, viviendas privadas, enterramientos y estructuras industriales?

Según el Anónimo de Rávena, compilación de textos de los siglos III y IV realizada en el siglo VII, la ciudad de *Traducta* se hallaba situada entre *Carteia* y *Cetraria* (esta última, casi con toda seguridad, asentada en la ensenada de Getares), ubicación que también da la Geografía de Guido y la obra de Isaac Vosio, igualmente del siglo VII. Más tardíamente, el obispo Noris vuelve a incidir en la misma relación de las poblaciones cer-

canas al Estrecho que proporcionan el Anónimo de Rávena y la Geografía de Guido.

Aunque algunos autores han identificado *Iulia Traducta* con Tarifa, actualmente, tanto por la precisa localización que ofrecen las fuentes geográficas antiguas —antes mencionadas— como por los espectaculares hallazgos arqueológicos realizados en las últimas décadas en la meseta situada al sur de la ciudad de Algeciras, en la orilla derecha del hoy desaparecido río de la Miel, la mayor parte de los investigadores actuales están de acuerdo en ubicar los restos de *Traducta* en el solar de Algeciras.

Sobre una extensa meseta localizada en la margen derecha del río, entre los últimos meandros del mismo y el acantilado que iba a morir en la antigua playa de “El Chorruelo”, se fue edificando una urbe que tuvo sus momentos de esplendor en los siglos I, II y III después de Cristo, aunque su actividad económica y sus relaciones con el Norte de África y el Próximo Oriente se prolongaron hasta el siglo VI, cuando su solar fue ocupado por los bizantinos.

El espacio residencial y los edificios públicos (la acrópolis) estuvieron ubicados en la parte sur y oeste de la meseta —la zona más elevada—, donde se han hallado vestigios de viviendas y de una somera red viaria, aunque los descubrimientos más sorprendentes y reveladores aparecieron a finales del siglo XX y primeros años del XXI en la zona norte y este del solar, donde se localizaron numerosos restos de instalaciones fabriles relacionadas con el tratamiento del pescado y la producción de salazones.

En la margen meridional de la actual calle San Nicolás se exhumaron los restos de lo que debió ser el barrio industrial, con varias factorías de salazón de pescado, siendo la más importante y extensa la localizada en los solares de los números 3 y 5 de la citada calle, donde salió a la luz una fábrica casi completa compuesta por una gran edificación de planta rectangular que disponía de un patio central con pozo de agua potable y, distribuidas en su entorno, medio centenar de piletas de salazón de diverso tamaño además de otros espacios que pudieron contener almacenes para la sal, depósitos de ánforas y salas para el despiece y la limpieza del pescado. La fábrica se abría, en la parte nordeste, a una calle que comunicaba con una rampa que acababa en la orilla del río donde, sin duda, debió existir un embarcadero de madera para el atraque de las naves onerarias

que acudían al puerto fluvial con el fin de cargar las ánforas salsarias conteniendo los valiosos productos elaborados en las factorías traductinas.

Existen evidencias (un nivel con cenizas y ladrillos quemados) de que la ciudad sufrió una destrucción, quizás parcial, en el año 425, cuando los vándalos, después de atravesar *Hispania* fueron obligados a embarcar en este puerto con destino al Norte de África. Sin embargo, *Iulia Traducta* volvería a resurgir, muy probablemente con una significativa reducción del espacio urbanizado, para convertirse, en el siglo VI, en el puerto utilizado por los bizantinos —junto con el de Ceuta— como establecimiento y resguardo de la escuadra imperial que operaba en aguas del Estrecho.

La aparición de numerosas ánforas de procedencia africana y oriental, de lucernas norteafricanas y vajillas procedentes del litoral de Túnez en los niveles que amortizan las piletas de salazón de las fábricas atestiguan la pujanza económica adquirida por la antigua fundación augustea en los siglos previos a la llegada de los musulmanes.

\* \* \*

Marco Aurelio Fabiano, rico propietario de una de las alfarerías más activas de las que operaban en la bahía y de las salinas que aprovisionaban de ánforas salsarias y sal a las factorías de salazón de pescado de *Iulia Traducta*, había abandonado su ciudad natal de Barbésula, en la orilla del río Guadiaro, cuando aún el sol no se había levantado sobre el horizonte del mar.

Acompañado por su hija Fabia y tres de sus siervos y montados en un carro cubierto con una lona de color blanco para que los rayos del sol de junio no dañaran el envejecido rostro del empresario hispano y la tersa piel de su bella heredera, habían visitado sus salinas de *Portus Albus* antes de atravesar en barca el río Palmones y vislumbrar en la lejanía la ciudad donde Marco Aurelio tenía la mayor parte de sus clientes.

Anocheecía cuando el potentado barbesulano y sus acompañantes cruzaron el río de *Traducta* por el viejo puente de piedra y entraron en la ciudad para instalarse en la casa de su viejo amigo Vibio Maro, dueño de la más extensa y productiva factoría de salazón de la comarca, que se

hallaba situada en la ladera de la colina, al borde mismo del acantilado que daba a la fértil vega por cuyo centro discurría la corriente fluvial.

Al día siguiente, guiados por su amable anfitrión, recorrieron las instalaciones de la factoría, pues Marco Aurelio quería que su hija Fabia Fabiana, que aún no había cumplido los dieciocho años, conociera de primera mano cómo se elaboraban los *salsamenta* de atún rojo y la preciada salsa que los antiguos púnicos habían traído de Oriente que se denominaba *garum* y que, envasada en las ánforas que él proporcionaba a Vibio Maro, partían cada semana en las naves de comercio hacia las más alejadas regiones del Imperio.

Cuando Vibio y sus dos nobles acompañantes entraron en la factoría por la puerta de levante, los trabajadores se hallaban en plena actividad. La tarde anterior había arribado una corbita de *Gades* con una gran carga de atunes pescados en las almadrabas del Estrecho. En la sala de despiece, los operarios, situados en torno a una mesa de grueso maderamen, se afanaban en cortar con anchos cuchillos los enormes peces en trozos, descabezarlos, separar las agallas y las vísceras y reservarlas para elaborar el *garum*, lavar con agua dulce las piezas cortadas en cuadros y depositarlas en unas grandes cestas de esparto que se hallaban situadas no lejos de la mesa. Cuando las cestas estaban colmadas de trozos de atún, otros operarios las transportaban hasta el exterior de la sala y las iban colocando al lado de las piletas o balsas que ocupaban buena parte del patio.

Algunos de ellos, con anchas palas de madera, arrojaban sal que tomaban de un almacén cercano en el fondo de las balsas; luego iban poniendo los trozos de pescado en tandas, alternando una tanda de atún con otra de sal, así hasta colmar la pileta. Las zonas del patio donde se hallaban estas estructuras recubiertas con *opus signinum*<sup>1</sup> y con las aristas redondeadas para facilitar su limpieza, estaban protegidas por sombrajos con tejados confeccionados con hojas de helechos y aneas con el fin de impedir que el inclemente sol o una imprevista lluvia pudiera malograr el proceso de salazón.

Dejando a los trabajadores empeñados en sus labores de despiece, selección y transporte de los atunes y de preparación de las balsas con la sal y los trozos de pescado, los ilustres visitantes se dirigieron, siempre

---

<sup>1</sup> Argamasa constituida con mortero de cal, arena y trozos de roca silíceo o pequeños fragmentos cerámicos.



Factoría de salazón de pescado de época romana excavada en la calle San Nicolás 3-5 de Algeciras a finales del siglo XX y principios del XXI.

guiados por Vibio, a un ala de la factoría donde, en el interior de una amplia nave cubierta con tejados de tejas romanas a dos aguas, se hallaba una multitud de ánforas colmadas del preciado producto preparadas para su exportación. Dirigidos por un capataz que anotaba algo en una tablilla, un operario procedía a sellar las ánforas recién llegadas de las balsas con puzolana que depositaba sobre el opérculo o tapadera de cerámica. Luego aplicaba un sello metálico con los datos de la empresa antes de que la cal fraguara; otro pintaba con un pincel y un pigmento ocre rojizo el *titulus pictus*, consistente en un cartel situado sobre el cuello del ánfora en el que se escribía la clase y calidad del pescado que contenía, el año y el lugar de producción, el puerto de destino y la identidad de los *mercatores* o *naviculari* que comercializaban el producto.

De este departamento, las ánforas pasaban a un almacén de planta rectangular situado en el ala oriental de la factoría, cerca de la puerta

que comunicaba con la rampa que iba a morir en la orilla del río. Otros operarios se afanaban en tomar las pesadas vasijas repletas de pescado en salmuera y las transportaban, una a una, hasta el embarcadero que se vislumbraba al pie del breve acantilado, en la orilla derecha del río.

—¿Cuál es el destino de esas ánforas que están depositando los operarios en el embarcadero, Vibio? —Preguntó la joven Fabia cuando hubieron atravesado la puerta oriental de la fábrica y contemplaban, desde el borde del terraplén, las ánforas que iban ocupando una parte del embarcadero.

—Éstas han sido adquiridas por un mercader que tiene agentes en los puertos de Ostia y Nápoles y, también, en Siracusa —respondió el fabricante de salazones con aire de suficiencia—. Creo que las lleva a vender a ese puerto de la isla de Sicilia donde saben apreciar la calidad de los productos del *fretrum gaditanum*.

Como respondiendo a las palabras de Vibio Maro, no tardó en aparecer por la bocana del río una nave oneraria con la vela recogida que, sin dificultad —pues la marea estaba alta y la embarcación navegaba sobre una tersa superficie de aguas calmas— y a fuerza de remos, atracaba en el estrecho muelle de madera.

—¡Ése es el navío de Sexto Marsilio, el mercader de Cirene del que os estaba hablando!—Exclamó el traductino—. Ahora tengo que dejaros porque he de supervisar personalmente la carga de *terra sigillata itálica* que le había encargado y no es extraordinario que ese truhán norteafricano intente venderme piezas falsificadas.

Cuando Vibio, cojeando visiblemente, pues arrastraba una secuela producida por una enfermedad sufrida siendo niño, se perdió entre las malolientes callejas que separaban las fábricas de salazón asentadas sobre el borde de la meseta que daba al río, Marco Aurelio y su hija Fabia se dirigieron a la acrópolis donde se alzaba, junto a la lujosa mansión de Vibio, el templo dedicado a la diosa Diana Augusta, deidad de la que era muy devota la joven barbesulana.

—Padre, permíteme que haga un ofrenda a la diosa —solicitó la muchacha a su progenitor que daba muestras de cansancio, no en vano superaba con creces los cincuenta años de edad, y se había aposentado sobre un banco de piedra que había adosado a la fachada del templo.

—Accede a la casa de la diosa, hija mía, y haz lo que tengas que hacer. Yo, entretanto, descansaré en este agradable altozano contemplando el mar plácido alejado de las factorías y de los nauseabundos efluvios que surgen de las salas de despiece.

Fabia Fabiana permaneció un largo rato en el interior del templo, delante del altar y de la pequeña escultura de piedra que representaba a la diosa, en uno de cuyos pebeteros depositó una porción de incienso que había adquirido en un tenderete que los sacerdotes tenían instalado a la entrada del recinto sagrado.

Cuando la joven abandonó el templo, era casi medio día. Su padre la esperaba, cubierta la cabeza con un sombrero de paja que había comprado a un vendedor ambulante y que, a esa altura de la primavera era necesario portar para defenderse de los ardientes rayos del sol, sobre todo a personas que, como Marco Aurelio, no conservaban más que un endeble mechón de cabellos canos sobre la frente.

—He pensado, padre, que debemos hacer una ofrenda importante a la diosa Diana Augusta en este humilde templo —dijo mientras caminaban calle abajo con el propósito de salir de la ciudad por el camino de *Baello Claudia* para tomar un refrigerio en una de las ventas que flanqueaban la calzada—. Mi hermano Cayo Fabio aún no ha retornado de su estancia en *Germania* como legado del emperador. He de hacer votos para que la diosa lo proteja y nos lo devuelva sano y salvo.

Y de esa manera los Fabio Fabiano, una de las estipes más prestigiosas y ricas de la provincia Bética, residente en Barbésula, decidieron



Pedestal de mármol de la diosa Diana hallado en Algeciras. Siglo II después de Cristo. Museo Municipal de la ciudad.

invertir una fortuna en erigir un monumento a la deidad de la que era tan devota la joven Fabia.

Transcurrido un mes, Marco Aurelio recibió a uno de los escultores más afamados de Itálica que se comprometió a entregar, en el plazo de un año, un pedestal de mármol blanco, bellamente labrado con motivos vegetales y escenas mitológicas, y una estatua de Diana Augusta elaborada en bronce a la cera perdida para que los sacerdotes pudieran sustituir la tosca escultura de piedra que de la diosa cazadora poseían en el templo.

Corría el año tercero del reinado del emperador Trajano cuando en un barco procedente de Ostia arribó el pedestal que Fabia Fabiana había donado al templo de Diana y la estatua de bronce de la diosa. Con una fastuosa ceremonia, en la que estuvieron presentes las autoridades religiosas y político-administrativas de *Iulia Traducta* y de Barbésula, la familia de la donante, Vivio Maro con su esposa e hijos y varios mercaderes allegados a los ricos personajes que eran protagonistas del evento, se entronizó y bendijo la imagen de la diosa en su pedestal y, un orador venido de *Iptuci*, pronunció un emotivo discurso de agradecimiento a Fabia Fabiana por el favor que hacía a aquel modesto templo traductino.

En el frontal del pedestal, que tenía forma alabeada y estaba decorado con relieves de ramas de cardo, el lapicida había labrado dos escenas mitológicas y una frase que recordaba quién había sido la benefactora del templo y se enumeraban las joyas que, además del pedestal y de la estatua, la joven había ofrecido a la diosa: una cadena de oro con siete piedras preciosas, dos pulseras de plata con veinte gemas, tres brazaletes de cobre con nielados de plata, una ajorca y dos anillos con gemas engastadas.

El pedestal se conserva en el Museo Municipal de la ciudad de Algeciras. La estatua de bronce de la diosa cazadora debió ser robada o destruida en el transcurso del asalto de los vándalos a la ciudad en el año 425.

## BIBLIOGRAFÍA

· Bernal Casasola, D., “Carteia en la Antigüedad Tardía: entre el s. III y la conquista musulmana”, en Roldán, L. *et alii*, *Carteia*, Madrid, 1998 (195-203).

- “Algunas reflexiones sobre la economía y el comercio del Campo de Gibraltar en época tardorromana a través del registro anfórico subacuático”, *Caetaria* 2, 1998 (47-78).

· Bernal Casasola, D. *et alii*, “*Garum* y salsas mixtas: análisis arqueozoológico de los paleocontenidos de ánforas procedentes de *Baelo Claudia* (s. II a. C.)”, *V Congreso Ibérico de Arqueometría*, Libro de resúmenes de Actas, Cádiz, 2003 (81-82).

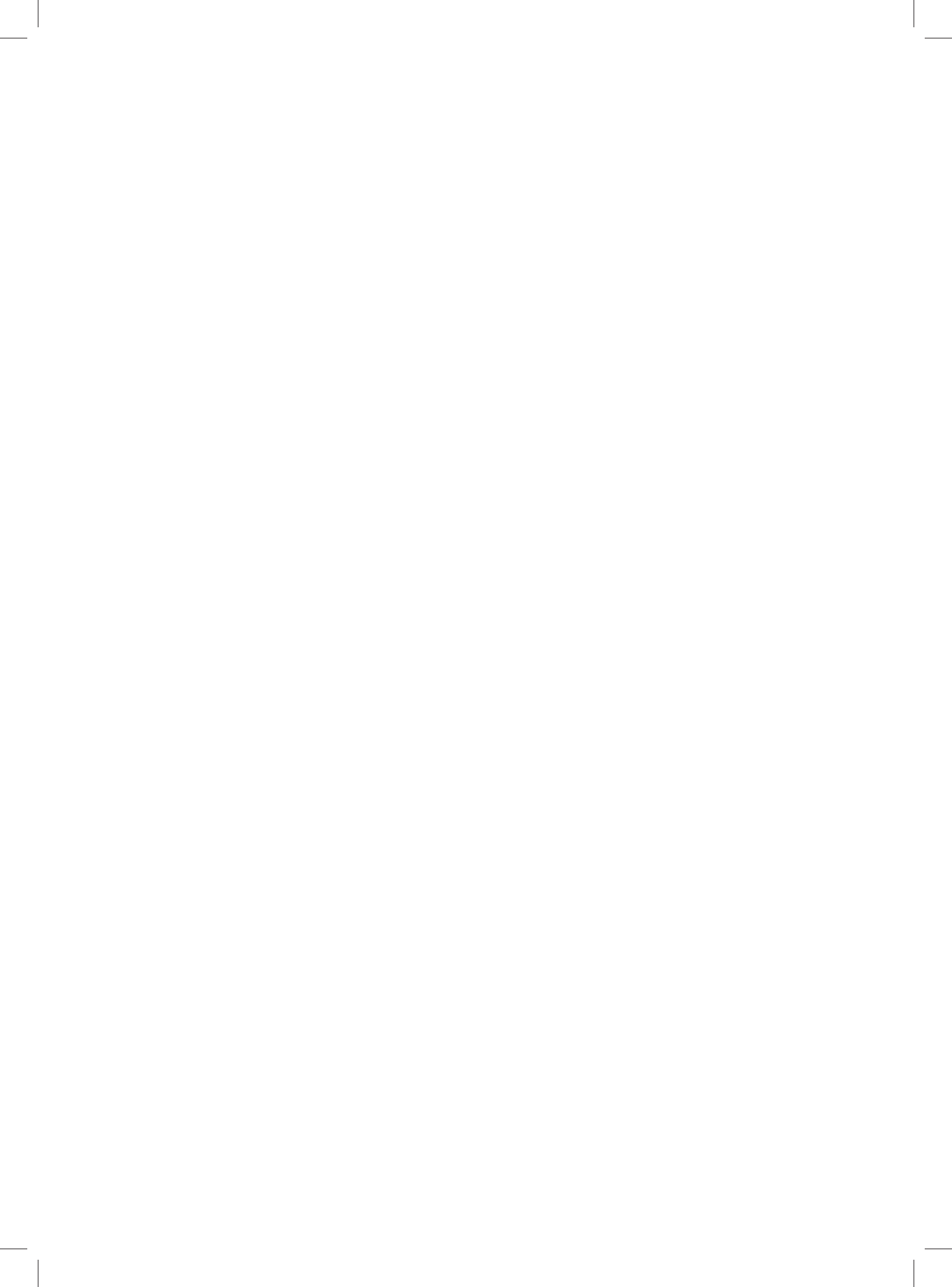
- “Las factorías de salazones de *Traducta*. Espectaculares hallazgos arqueológicos en la c/ San Nicolás 3-5 de Algeciras”, *VII Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Castellar 2002)*, *Almoraima* 29, 2003 (163-183).

· Bravo Jiménez, S., “La ceca de *Iulia Traducta* y la implantación de la política de Octavio Augusto en el Campo de Gibraltar”, *Caetaria* 4-5 (2004-2005) (83-96).

· Curtis, R.I., *Garum and salsamenta. Production and commerce in Materia Medica*, Studies in Ancient Medicine 3, Ed. Brill, Leiden-Nueva York, 1991.

· Grimal, P. y Monod, T., “Sur le véritable nature du *garum*”, *Revue des Études Anciennes*, Universidad de Burdeos, Tomo 54, 1952 (27 y 28).

· Torremocha Silva, A, y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1989.



## II

### HERACLIO EL GRIEGO

El barco de comercio de Heraclio, una vieja corbita rechoncha y lenta, pero con una amplia bodega con capacidad para transportar tres centenares de ánforas salsarias o vinarias, embocó la bahía en cuyo seno se hallaban situadas las antiguas ciudades de *Carteia* e *Iulia Traducta*. La primera abandonada desde mediados del siglo tercero, la fundación de Augusto arrasada por los vándalos silingos en el año 425, aunque desde que Belisario estableció en su puerto y en el de la vecina Ceuta la escuadra de dromones que patrullaba las aguas del Estrecho, la ciudad había logrado renacer de sus cenizas aunque con una importante reducción del espacio urbano y de su población.

En la otra orilla el general bizantino había construido una imponente fortificación en el istmo, en torno a lo que quedaba de la vieja y decadente *Septem*, ciudad que, en el pasado, había sido un estratégico y frecuentado puerto que producía —como su vecina *Iulia Traducta*— salazón de pescado y en el que sus habitantes pescaban y vendían el cotizado coral rojo de excelente calidad que se extraía de sus aguas costeras y se exportaba a Oriente y el Norte de África.

En la Ceuta bizantina los Imperiales habían mandado erigir un fastuoso templo basilical dedicado a la *Theotocos* o Madre de Dios y unas

instalaciones portuarias incluidas unas nuevas atarazanas. Con la posesión de Ceuta, de la yerma *Carteia* y de la renacida *Iulia Traducta*, los orientales dominaban el importante brazo de mar, reforzaban su presencia en *Hispania*, cuya franja meridional controlaban desde que vinieron en ayuda del pretendiente al trono visigodo, Atanagildo, y se quedaron una vez que éste ocupó el poder y el reino en detrimento del desdichado rey Agila I.

Aunque Leovigildo, desde que fue coronado rey por los nobles visigodos en la primavera del año 586, había intentado expulsar a los bizantinos de las tierras que ocupaban en *Hispania*, la franja costera que iba desde Cartagena hasta *Gades*, incluyendo ambas orillas del Estrecho, continuaba bajo soberanía de los Imperiales.

Cuando Heraclio, a bordo de su navío de transporte, arribó al puerto fluvial de *Iulia Traducta*, Leovigildo había logrado recuperar Córdoba e *Iliberris*, pero no tuvo más remedio que firmar la paz con Bizancio y admitir que el litoral meridional de su reino había dejado de pertenecerle.

Los griegos reactivaron las viejas fábricas de salazones de *Iulia Traducta* y atrajeron nuevos pobladores, muchos de ellos militares para guarnicionar el enclave, marineros de la escuadra y mercaderes orientales que utilizaban la ciudad como puerto de escala en sus periplos comerciales más allá de las Columnas de Hércules, llegando estos intrépidos comerciantes griegos a establecer una pujante factoría en la lejana Mértola, aguas arriba del río Guadiana, donde se asentaron en tiempos de Justiniano para obtener mineral de hierro, cobre y plata a cambio de productos manufacturados (telas de lino y seda, cerámica y arquetas de marfil), así como otras mercancías producidas en Constantinopla o en sus posesiones del Norte de África e Italia como vino y sal, incluso especias traídas de la lejana India y de la isla de Ceilán. En Mértola, sobre una colina, edificaron una hermosa basílica de doble ábside donde se enterraban los griegos que fallecían en aquella perdida tierra lusitana.

La corbita de Heraclio era una embarcación de un solo palo, pesada y lenta —como se ha dicho— pero segura cuando navegaba con mala mar. Enarbolaba una única vela latina de grandes dimensiones y el foque en el bauprés, una pequeña vela cuadra para facilitar la singladura elevando la proa cuando soplabá buen viento de popa. Disponía de un castillo a popa y de un castillete a proa a imitación de los navíos de guerra que utilizaban

estos castillos para montar balistas y los artilugios que lanzaban el temido fuego griego.

A media tarde, la embarcación oriental atracaba en el embarcadero de madera que se había dispuesto en la margen derecha del río que desembocaba al pie de la ladera sobre cuya cima se hallaba asentada la ciudad. En el endeble muelle esperaba a Heraclio Timoteo, el agente que tenía establecido en *Iulia Traducta* para que estuviera a cargo de sus almacenes y realizara las operaciones mercantiles y los contratos en aquella ciudad, en Ceuta y en litoral de *Gades*.

La corbita había arribado al puerto de *Traducta* en la primera semana del mes de agosto y la temporada de pesca del atún en las jábegas del Estrecho estaba llegando a su final.

—Bienvenido a Occidente, Heraclio.

—Seas bien hallado, Timoteo. Largo y accidentado ha sido el viaje desde Cartago, amigo mío —respondió el mercader señalando el brazo izquierdo que traía en cabestrillo—. Una tormenta nos sorprendió en la costa de Numidia. Poco ha faltado para que el barco zozobrara y acabáramos todos en el fondo del mar.

—Demos gracias a la Madre de Dios por haberte traído sano y salvo a este puerto, aunque veo que algo magullado ¿Ha sufrido daño la preciosa carga que transportas?

Heraclio, un mercader nacido en Siracusa pero establecido desde muy joven en la capital del Imperio, en el Cuerno de Oro, aún no había cumplido los cuarenta años. Era de baja estatura y algo entrado en carnes y presentaba un rostro siempre sonriente, mofletudo y de pómulos sonrosados. Volvió a señalar el brazo vendado y sujeto al cuello por medio de un pañuelo blanco de lino.

—Por fortuna el único daño que he recibido ha sido una luxación en el antebrazo que con habilidad me ha curado el galeno de a bordo. En cuanto a la carga que traigo en la bodega, no creo que haya sufrido ningún desperfecto, aunque es algo que habrá que confirmar cuando descarguemos las diez tinajas repletas de lucernas y de las vajillas norteafricanas.

Como en tantas otras ocasiones, el comerciante de Constantinopla traía en la sentina de su navío una carga de lucernas africanas y de vajillas

finas de Cartago para vender en *Iulia Traducta*, Ceuta, *Gades* y las aldeas y villas situadas en los alrededores de estas ciudades. Esta clase de productos tan delicados se transportaba metidos en grandes tinajas de barro cocido en las que se depositaba los objetos entre paja para evitar la rotura de alguna pieza con el balanceo de la nave y, sobre todo, cuando una inesperada e inoportuna tormenta zarandeaba la corbita más de lo deseable.

—En el viaje de venida he transportado, como sabes, lucernas y piezas de vajilla fina norteafricana, Timoteo —señaló el mercader en tanto que caminaban por el muelle de madera en dirección a la empinada rampa que comunicaba el puerto fluvial con la ciudad—. En el de retorno pienso cargar la bodega con atún en salazón y con 20 modios<sup>1</sup> de sal de las salinas que se hallan situadas en los meandros del río que hay entre *Iulia Traducta* y *Carteia*.

Después de encargar al patrón de la nave que vigilara la descarga de las tinajas, labor que hacía la cuadrilla de mozos de cuerda que, para ese menester, se hallaba establecida en el puerto, Heraclio y Timoteo ascendieron hasta la meseta en la que se alzaba la ciudad por la rampa en cuya cima se localizaba el cuerpo de guardia de los Imperiales dedicado a cobrar el canon que las autoridades imponían a todas las mercancías que desembarcaban o embarcaban en sus puertos. Una vez que hubieron alcanzado la calle perimetral que bordeaba las viejas factorías de salazón, el mercader griego le dijo a su agente, señalando un edificio de buena factura que se erguía en la parte alta de la urbe, donde una vez estuvo la acrópolis de *Iulia Traducta* y en esos días no había más que un endeble cuartel construido por los bizantinos y el viejo templo de Diana reedificado, después del devastador incendio que sufrió cuando los vándalos arrasaron la ciudad, como basílica cristiana:

—Vamos a mi casa-almacén, Timoteo, que estoy deseoso de lavarme, cambiarme la túnica y descansar un rato antes de acudir a la basílica para agradecer a la Santa Madre de Dios el haberme traído sin mucha mácula a este lejano puerto de *Hispania*.

—Las criadas, sabedoras de que la nave en la que viajabas había embocado la bahía, te tienen preparado el baño con agua caliente y ropa

---

<sup>1</sup> Un modio equivalía a 8,7 kilogramos. Por lo tanto, 20 modios de sal eran unos 174 kilogramos del producto.



Ánfora oriental del siglo VI después de Cristo hallada en la calle San Nicolás 3-5 de Algeciras. Museo municipal de la ciudad.

limpia —respondió Timoteo—. Entretanto que te aseas te presentaré las cuentas del negocio que, este año, ha sido muy fructífero, pues hemos ganado algo más de 30 sólidos<sup>1</sup> sin contar los siete que hemos prestado al propietario de las factorías de salazón que, cuando, al término de la temporada de pesca nos los devuelva con las creces estipuladas, habremos obtenido otros tres más.

Heraclio movió la cabeza en señal de asentimiento y satisfacción por la noticia que le había proporcionado su agente mientras dejaban atrás las factorías de pescado con su nauseabundo olor y accedían a la plaza donde se hallaba la casa-almacén de Heraclio y la basílica.

Las numerosas factorías de salazón de *Iulia Traducta* —que habían sido la razón de ser y el motor del auge económico de la ciudad en los siglos I y II después de Cristo— fueron arrasadas también por los vándalos

---

<sup>1</sup> Moneda de oro de unos 4,5 gramos de peso.

antes de que embarcaran con rumbo al Norte de África. Cuando los bizantinos se asentaron en la ciudad hacia el año 552, ésta no era sino un vago reflejo del esplendor que tuvo en el pasado. Las fábricas estaban en ruinas, las salas de despiece y los almacenes sin techos y las balsas o piletas colmatadas de tierra y escombros. Fue el rico comerciante de Constantinopla, Nicolaos Makrios el que puso en funcionamiento la factoría principal, aunque con un número reducido de piletas y menor producción, pues la llegada de atunes era muy inferior a los que arribaban en el pasado y la sal más escasa y, por tanto, más cara.

No obstante, con el pescado que los jabegueros capturaban, entre los meses de marzo y julio, en las costas del Monte Calpe y del Estrecho, y la sal proporcionada por las salinas del viejo *Portus Albus* se había vuelto a reactivar una pujante industria que había estado paralizada durante más de un siglo y medio.

Heraclio se sumergió en el baño de agua caliente asistido por dos criadas mientras Timoteo depositaba sobre una mesa cercana unos rollos con las cuentas del año que pasó.

—Los militares nos han comprado una partida de platos y cuencos de los que trajiste el verano pasado desde Cartago y que estaban en nuestros almacenes —adujo el agente del mercader griego—. La mitad de la carga la hemos enviado a la guarnición de Ceuta y la otra mitad se la ha quedado el estratega para sus soldados destinados en *Iulia Traducta* y *Carteia*. Cincuenta ánforas con vino de Italia las hemos exportado a *Gades* para la colonia griega que habita en aquella ciudad y varias tinajas con especias de Oriente —algo más de tres modios— las ha comprado el gobernador godo de Córdoba a través de su agente.

—¿Y la pesca? ¿Cómo ha ido la campaña de este año, Timoteo? —Demandó Heraclio mientras que una de las sirvientas le frotada la espalda con una esponja de mar impregnada en jabón aromático fabricado con aceite de oliva y de laurel.

—Las tres barcas pescadoras que tenemos en la jábega del Estrecho han capturado, este año, 150 artabas<sup>1</sup> de atunes y 70 de otros peces menores —manifestó Timoteo después de releer uno de los rollos en el que

---

<sup>1</sup> Una artaba = 3,3 modios. Por tanto, 150 artabas equivalían a unos 4.306,5 kilogramos.

estaban anotadas las capturas y el precio alcanzado en la venta—. Baslios Skleros, el propietario de la factoría, nos ha pagado 4 *fo-llis* por cada *litra* de pescado, lo que no es mal precio teniendo en cuenta que los jabegueros hispanos han logrado una gran cosecha de peces esta temporada.

Heraclio acabó de asearse. Despidió a las criadas y, tras cubrirse el cuerpo desnudo con una túnica larga de lino, tomó asiento junto a la mesa donde Timoteo tenía desplegados los rollos.

—Veo, querido Timoteo, que tu gestión ha sido excelente como cada temporada, aunque no ignoro que te habrás agenciado una parte de las ganancias como tenéis por costumbre todos los agentes. A pesar de la merma, veo que mis beneficios se han duplicado con la venta de las vajillas, las lucernas, los cuencos, el vino italiano y las especias. Pero, sobre todo, me satisface conocer las elevadas ganancias que hemos obtenido con la venta de pescado a Skleros.

Timoteo se enfrascó en la lectura de los rollos quedando en el aire la denuncia del astuto mercader, lo que demostraba que algo de verdad había en la acusación de Heraclio. Pero como el propio comerciante siracusano reconocía que era la sisa una práctica comúnmente empleada por los agentes, Timoteo no dio mayor importancia al asunto y continuó con la conversación.

—Precisamente de Skleros quería hablarte —terció el agente del mercader sin perder la calma que le caracterizaba a pesar de haber sido acusado de defraudador—. Me ha insistido que, cuando arribaras a *Iulia*



Lucerna norteafricana con crismón del siglo VI después de Cristo hallada en la calle San Nicolás 3-5 de Algeciras. Museo municipal de la ciudad.

*Traducta*, no dejaras de visitarle. Quiere obsequiarte con una opípara comida para celebrar la buena cosecha de atunes lograda este año.

—Pues no le hagamos esperar —manifestó Heraclio dando por terminada la exposición de las cuentas del negocio realizada por Timoteo.

Basilios Skleros era un hombre grueso como un tonel y de enorme estatura. Vestía una túnica de seda color marfil y se cubría con una capa azul con brocados prendida al hombro por una fibula de oro, lo que evidenciaba que era un hombre rico e influyente. Tenía el rostro redondo como una hogaza de pan, los ojos saltones y las piernas cilíndricas y fuertes, apropiadas para soportar el peso de la humanidad del salazonero. Su apellido —que significaba duro, seco o rígido— no hacía honor a su carácter extrovertido y siempre sonriente. Recibió al comerciante griego y a su agente en la puerta de su mansión que se hallaba situada contra el viento de levante, al norte de la factoría, para evitar los perniciosos efluvios producidos por la vecina fábrica de pescado.

—Bienvenido a mi humilde casa Heraclio y mi buen Timoteo —se expresó con una amabilidad propia de un buen anfitrión y con una gran sonrisa dibujada en el rostro, pues al dueño de la fábrica de salazón le interesaba sobremanera mantener unas buenas relaciones con quien surtía cada temporada de atunes su factoría.

—Pasad al jardín donde, a la sombra de la pérgola y de esta parra podremos comer sin sufrir el azote de los ardientes rayos del sol —añadió Basilio Skleros franqueando el paso a sus dos invitados.

En la terraza que estaba orientada al mar, de donde les llegaba una suave y fresca brisa que, en parte, paliaba el calor extremo del mediodía, y a la sombra protectora de una frondosa parra cargada de racimos que esperaban el mes de septiembre para entrar en sazón, se tumbaron los comensales en un a modo de triclinio de piedra en torno a una bien surtida mesa.

Después de que un criado le presentara una jarra de porcelana fina con agua y un cuenco para que se lavaran las manos, se dispusieron a tomar los alimentos que Skleros, en su generosidad, había ordenado preparar a su cocinero. Degustaron con delectación pan de trigo de harina blanca, queso de cabra con miel, morena en adobo y, como platos fuertes, piernas de cordero asadas aderezadas con clavo y pimienta de Ceilán y

atún rojo en salazón. Los sirvientes escanciaron, entretanto que comían y charlaban animadamente, hidromiel y vino blanco de Italia.

—El cocinero había preparado unas raciones de salsa *garum* para acompañar al atún según la receta de Apicio, pero me dice que aún no es posible degustarla porque ha de madurar durante un mes y sólo ha transcurrido una semana desde que la puso en salmuera con vísceras de melvas y morralla de pequeños peces —reconoció el anfitrión.

—Es una lástima que no podamos probar tan delicioso, aunque potente, reconstituyente, Basilio. Sin embargo, no habremos de quejarnos de la calidad y abundancia de los alimentos que tu cocinero nos ha presentado —afirmó Heraclio con la intención de halagar al rico industrial y mostrarle su agradecimiento por el excelente banquete que les había ofrecido.

A lo largo de la tarde estuvieron conversando en torno a la mesa que los sirvientes se habían ocupado en desmontar para colocar en su centro un enorme jarrón con flores silvestres, una cratera con vino mezclado con agua para alegrar los corazones de los participantes y tres kylix. Se trataron diversos temas, no siendo el menos trascendente el temor que inquietaba al estratega y a los mercaderes griegos de que los hispanos iniciaran una nueva guerra con el propósito de expulsarlos de su tierra. Antes del anochecer los invitados abandonaron la mansión de Basilio Skleros, eufóricos por el vino ingerido, no sin antes haber agradecido efusivamente las atenciones del propietario de la principal factoría de salazón de pescado del Estrecho.

Al amanecer del día siguiente Heraclio y Timoteo subieron en una de las barcas pescadoras del mercader que estaba atracada en el muelle de madera de *Traducta*.

—Quiero que presencias, Heraclio, una levantada de atunes en la jábega de *Mellaria* antes de que finalice la temporada de pesca —le había dicho el agente del comerciante griego.

El viento, que había soplado con fuerza durante toda la noche desde el oeste, había menguado y rolado al sureste lo que facilitaba el desplazamiento del navío por aguas del Estrecho. A eso del medio día avistaron la playa de blanca arena de *Mellaria*, un asentamiento pesquero situado en aguas del Océano. No lejos de lo poblado veíase una caterva de hombres desnudos o cubiertos con simples taparrabos sentados en la orilla del mar

o dormitando a la sombra de unos parasoles hechos con enramadas y otros afanados en preparar las redes sobre la arena.

Estaba el sol declinando cuando la barca de Heraclio quedó varada en la playa, delante del poblado de pescadores.

—Pasaremos la noche en la casa-almacén. Mañana podremos asistir a una levantada de atunes si alguna manada de peces pasa acerca de la costa y los jabegueros lanzan la red —aseguró Timoteo.

Se levantaron con las primeras luces. Ya estaban en la playa preparadas las barcas y dispuestos los garfios, los chuzos, las carretas para el transporte de los peces capturados y las redes para ser lanzadas si llegaba un lance los atunes y éstos eran avistados por el torrero.

A media mañana el pescador que estaba subido en la torre vigía lanzó el esperado grito: ¡Atunes! ¡Atunes! ¡A las barcas! ¡A la jábega...!, al tiempo que ondeaba un lienzo blanco que era la señal inequívoca de que se acercaba, costeano, una manada de atunes rojos. En ese momento se desató un griterío infernal acompañado del chapoteo que provocaban los pescadores, armados con chuzos y garfios, al saltar dentro del agua. Entretanto, las dos barcas con las redes que un nutrido grupo de pescadores manejaba desde tierra, penetraban en el mar hasta rodear la manada que ya se hallaba a la vista. Cuando el lance de atunes estuvo rodeado por la red, desde tierra jalaban los jabegueros de los cabos de esparto de la red ciega cerrando el cerco y atrayendo las capturas hacia la playa. Los peces, al verse acorralados, daban grandes saltos sobre la superficie espumosa del agua intentando escapar de la mortal trampa.

Al cabo de un cuarto de hora, los peces se encontraban cerca de la orilla, circunstancia que aprovechaban los jabegueros armados con los garfios y los chuzos para aproximarse a la manada y comenzar a clavar los instrumentos punzantes en los plateados lomos de los peces. Al poco rato el agua parecía hervir y la espuma que se levantaba en la pugna con los animales se iba tornando roja de sangre. Los atunes en su desesperación se defendían dando fuertes coletazos y violentas sacudidas con su cuerpo cuando eran ensartados con los garfios, movimientos que el pescador experimentado sabía aprovechar para hincar más profundamente el artilugio de pesca. Todo ello adobado con los potentes alaridos de los jabegueros y las maldiciones de los que eran arrojados al agua, los toques cadenciosos

de los tambores desde la playa y el chasquido de los látigos de los boyeros que acercaban los carros a la orilla para cargar las capturas producía, en quien presenciaba por primera vez aquel espectáculo, una sensación tan viva que ni las carreras de carros en el hipódromo ni la caza de animales salvajes ni cualquier otra lid entre hombres y bestias era de comparación con la pesca de los atunes.

Y a esa formidable exhibición de fuerza asistieron Heraclio y Timoteo desde una choza cubierta con aneas y helechos que habían dispuesto los pescadores cerca de la orilla.

—Nunca creí que presenciara un espectáculo tan formidable, Timoteo —reconoció atónito el mercader.

—Es, sin duda, una pesca milenaria que sorprende a quien no ha asistido a un lance de atunes en las playas del Estrecho. Con un poco de suerte, nuestros pescadores pueden capturar en una semana peces para mantener activa la factoría de *Iulia Traducta* durante varios meses.

Pero la portentosa demostración de fuerza y habilidad de hombres y animales aún no había acabado. Una vez engarfiados los peces —algunos de ellos más grandes y pesados que los cuerpos de dos robustos pescadores— eran arrastrados, no sin dificultad, hasta la orilla y allí depositados, unos al lado de los otros, agonizantes, temblorosos y chorreando sangre playa abajo.

Cando la manada entera había perecido a manos de los expertos jabegueros y se apagaba el tronar de los tambores y el hervor del agua cesaba, los agotados pescadores se retiraban a descansar tendiéndose exhaustos sobre la arena, jadeantes y cubiertos de sudor, tierra y sangre. Entretanto, los boyeros se afanaban en cargar los pesados atunes en los carros para llevarlos al almacén donde el encargado de la jábega los contaba y anotaba su número en un cuaderno.

Al amanecer del día siguiente Heraclio y Timoteo retornaron a la ciudad en la misma barca que los había llevado a presenciar tan original, sorprendente y milenario modo de pescar propio de las comunidades de pescadores que habitan en el litoral del Estrecho de las Columnas en sus dos orillas.

Una semana más tarde el mercader griego, una vez realizadas las gestiones comerciales que le habían traído a aquel confín del Mediterrá-

neo, se despedía de su agente en el embarcadero de madera de *Traducta*, prometiendo que retornaría en la primavera siguiente. Lo que ambos no sabían era estaba cercano el día en que los bizantinos fueran expulsados para siempre de la tierra de *Hispania*. En el año 624, durante el reinado de Suintila, los Imperiales, acosados por los visigodos, abandonaron *Iulia Traducta* y Ceuta, sus últimas posesiones en la Península Ibérica y en la región del Estrecho.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bernal Casasola, D., “La presencia bizantina en el litoral andaluz y el Estrecho de Gibraltar (ss. VI-VII d. C.): análisis de la documentación arqueológica y novedades de los últimos años”, *III Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 2003 (41-68).
- Bernal Casasola, D. *et alii*, “*Garum* y salsas mixtas: análisis arqueozoológico de los paleocontenidos de ánforas procedentes de *Baelo Claudia* (s. II a. C.)”, *V Congreso Ibérico de Arqueometría*, Libro de resúmenes de Actas, Cádiz, 2003 (81-82).
- Bernal Casasola, D. y Lorenzo Martínez, L., “La arqueología de época bizantina e hispanovisigoda en el Campo de Gibraltar. Primeros elementos para una síntesis”, *Caetaria* 3, 2000 (97-134).
- Curtis, R.I., *Garum and salsamenta. Production and commerce in Materia Medica*, Studies in Ancient Medicine 3, Ed. Brill, Leiden-Nueva York, 1991.
- Grimal, P. y Monod, T., “Sur le véritable nature du *garum*”, *Revue des Études Anciennes*, Universidad de Burdeos, Tomo 54, 1952 (27-28).
- Guegan, B., *Les dix livres de cuisine d'Apicius*, París, 1933. Livre I.
- Vallejo Girvés, M., “El Estrecho de Gibraltar (y Ceuta) en la literatura bizantina de los siglos VI y VII”, *Caetaria* 4-5 (2004-2005) (115-128).

### III

#### TARIQ BEN ZIYAD EN *HISPANIA*

Las cuatro naves del Conde don Julián se hallaban fondeadas a muy escasa distancia de la orilla, con las velas arriadas y plegadas sobre las vergas y las pasarelas de tablas tendidas entre la borda y la tierra firme para posibilitar el embarque de la tropa, la impedimenta y los caballos. El mar estaba en calma y el suave balanceo de las corbitas y de los otros dos bajeles no impedía que las tablazonas permanecieran fijadas y seguras sobre los caperoles de la embarcación.

No lejos de la ribera se localizaba la muralla oriental de Ceuta con la puerta de la fortaleza que miraba al Este por la que surgía un gran número de soldados, mulas cargadas con fardos y carros colmados de vituallas que se habían estado almacenando en los últimos meses en la ciudad. Tariq, en tanto que se congregaba el ejército de guerreros llegados desde Tánger en la explanada que se extendía entre la muralla, el mar y las colinas que cerraban por oriente el istmo, había permanecido en el antiguo enclave bizantino acogido por el Conde don Julián en su palacio.

Durante doce días estuvieron llegando vituallas, armas, caballos, acémilas y soldados en un número que superaba los mil setecientos guerreros, la mayor parte de ellos bereberes de la guarnición de Tánger y

de las cabilas que habitaban los montes y valles próximos, escasamente islamizados, aunque muy belicosos y sedientos de botín. Además, formaban parte de la expedición unos cuarenta árabes y medio centenar de esclavos negros que, aún siendo malos soldados, eran muy útiles en la guerra por el temor supersticioso que provocaba el color de su piel entre los adversarios.

Desde el adarve de la muralla, Tariq y el Conde don Julián supervisaban las operaciones de embarque de las tropas.

—El viento nos es favorable —indicó el Conde contemplando las nubecillas que se estaban formando en las alturas de la montaña de los Monos y que presagiaban que la dirección e intensidad del viento del sudeste se mantendría sin variación, al menos durante los siguientes dos o tres días—. Si las labores de concentración de tropas y el embarque de bestias y armas continúan sin contratiempos, al atardecer podremos levar anclas y partir.

Tariq, ensimismado con la contemplación de las nubes de polvo que levantaba al aproximarse a la playa la caballería, parecía no haber oído al gobernador de Ceuta. Al cabo de unos instantes, el bereber respondió:

—No me preocupa el viento, amigo Julián, que en esta época del año no es una amenaza seria, sino la elección del lugar de desembarco en la otra orilla. Mis espías me han informado que los cristianos tienen tropas apostadas en la bahía de Calpe y recelan de nuestras intenciones.

—Es ése, sin duda, motivo de preocupación —apostilló el ceutí.

El Conde contemplaba las hileras de soldados dirigiéndose hacia las pasarelas de embarque y a otros grupos de guerreros bereberes sentados en la arena de la playa esperando la orden de sus jefes para subir a bordo. En la ribera, los caballos y las acémilas, resoplando y nerviosos, chapoteaban con sus cascos en el agua, negándose a embarcar.

—¿Habéis recibido la orden del gobernador de Ifríqiya para poder partir? —Preguntó a sabiendas de que otra de las preocupaciones de su aliado musulmán era que no contaba con la autorización expresa de Musa para emprender la incierta campaña de *Hispania*.

El gobernador de Tánger guardó silencio durante unos instantes y luego, mirando con fingida resignación los ojos del cristiano, dijo:

—No ha llegado carta alguna de Musa. Quizá unos saltadores de caminos hayan matado al correo que la traía. Pero esa contingencia no impedirá que pasemos con las tropas a *Hispania*.

Entretanto, los arráeces de las naves habían dado por concluido el embarque de la primera partida de caballos y de la impedimenta. Ya sólo restaba que Tariq decidiera qué batallones serían los primeros en cruzar a la otra orilla y en qué orden se trasladarían las tropas restantes en los días siguientes. El jefe de la expedición hizo una señal al Conde y ambos abandonaron el adarve de la muralla y descendieron hasta el patio de armas donde les esperaban los capitanes de los diversos escuadrones de bereberes y los guerreros árabes que iban a acompañarlo en la expedición. Con voz solemne y tono imperativo Tariq les comunicó las órdenes que debían cumplir cuando, aquel atardecer, él hubiera partido con las primeras tropas en los barcos del ceutí.

Tariq vestía para la ocasión sus mejores indumentarias militares, consistentes en un jubón acolchado que le cubría el torso sobre el que portaba una loriga de anillos de acero al estilo de los cristianos de Oriente. La cabeza la llevaba protegida con un casco cónico de bronce rodeado de un turbante negro cuyos extremos le caían por detrás del cuello. Calzaba unas botas de cuero de media caña y cubría su bajo vientre con un faldellín del mismo color que el jubón. Los hombros los llevaba cubiertos con una capa larga de lino de color blanco que, sin duda, se ponía para asemejarse a los altos dignatarios sirios y árabes que había conocido en Ifríqiya. Un tahalí de seda con bordaduras y refuerzos de plata, del que colgaba una espada corta y curva con empuñadura dorada, le cruzaba el pecho.

El Conde don Julián, por el contrario, vestía de manera más sencilla, aunque fuera gobernador de Ceuta y lo acompañara como aliado en la campaña de *Hispania*. Su indumentaria constaba tan sólo de un jubón largo, ceñido a la cintura por un cinturón de piel de becerro sin adornar, capa corta y casco de cuero con refuerzos de metal. Una espada larga, de las que acostumbraban a portar los miembros de la nobleza toledana, era el arma que pendía de su tahalí de piel de buey curtida y bellamente repujada.

El sol se había ocultado cuando Tariq, desde la playa y acompañado del Conde, dio la orden de levar anclas y que el primero de los barcos mercantes, convertido en navío de guerra, con su contingente de soldados

y la caballería se alejara de la playa y surcara el mar con destino a la costa española. Lo mismo hicieron las otras tres embarcaciones, partiendo el protegido de Musa y su aliado cristiano en la última de ellas.

Desde un otero que sobresalía en medio del arenal, cerca de la ribera, un ulema viejo y barbudo había rezado la oración del ocaso y deseado suerte a los expedicionarios en nombre del califa de Damasco, recordándoles que hacían aquella guerra justa para la expansión del Islam y anunciándoles que, a los que perecieran en la campaña, el Todopoderoso Alá sabría compensarles generosamente con los gozos del Paraíso que les tenía reservado.

Anocheecía aquel 17 de abril del año 711, fecha que sería recordada por las venideras generaciones como el día de la Conquista, aunque en aquellos tensos momentos ni Tariq ni el Conde don Julián lo sabían, como tampoco sospechaban las innumerables desgracias y los padecimientos sin cuento que a ambos les tenía reservado el veleidoso destino.

La travesía fue tranquila. Las aguas del Estrecho se rizaban por efecto del persistente viento del sudeste, pero en ningún momento se alzaron olas que pudieran poner en peligro la navegación. Pasaron varias horas y los barcos surcaban el mar en silencio y con gran dificultad para poder divisarse unos a otros, puesto que Tariq había prohibido que se encendiera cualquier tipo de luminaria en el transcurso de la travesía y la luna, que apenas había comenzado a elevarse por encima del horizonte del mar, a poco de partir la pequeña escuadra de la bahía de Ceuta, se había ocultado detrás de un cúmulo de negros nubarrones.

Como habían previsto Tariq y el Conde, con el viento soplando desde el sudeste, los barcos serían empujados directamente a la boca de la bahía de Calpe, siendo las playas de blanca arena que se localizaban en su fondo, el lugar más a propósito para desembarcar la tropa, los caballos y la impedimenta. Pero, como los cristianos podrían haber situado centinelas en algunos lugares de la costa, temían los dos circunstanciales aliados que percibieran, a pesar de la oscuridad de la noche, las maniobras de aproximación de las embarcaciones y dieran rápido aviso a las poblaciones cercanas. Decidió entonces Tariq cambiar los planes de desembarco y dirigir la flotilla hacia la parte meridional del monte Calpe, costa áspera y mala para la arribada de embarcaciones, pero por ese mismo motivo probablemente libre de los recelosos centinelas.



El Peñón de Gibraltar, puerta de entrada de los invasores árabe-bereberes comandados por Tariq ben Ziyad en el año 711 (Vista de Gibraltar realizada por Nicolás Chapuy en 1844).

Mientras que se aproximaban al escarpado litoral, el general bereber había mandado al arráz que maniobrara con la intención de que su embarcación superara a las que marchaban por delante y, así, encabezar la escuadra y poder dar las órdenes oportunas en el momento del desembarco.

Sigilosamente, el navío de Tariq se aproximó a la costa meridional del monte que estaba formada por un abrupto acantilado a cuyos pies de adivinaba, más que se veía, una delgada playa pedregosa e insegura por la proximidad de unos escollos que el bramar de la rompiente anunciaba. Pero, parecía que la fortuna quería favorecer a aquellos arriesgados aventureros. Cuando todos creían estar irremediablemente perdidos y que el casco de la pesada nave se estrellaría contra el traicionero arrecife, la luna asomó por encima de las nubes y el paisaje se iluminó con una luz difusa pero suficiente para columbrar hacia donde se dirigía el navío y apreciar las características de la costa a la que se aproximaba.

Quedamente, Tariq ordenó al arráz que pusiera rumbo a la playita de redondos cantos que aparecía como a cincuenta codos de distancia, al mismo tiempo que un marinero viejo y curtido, que hacía el oficio de contra maestre de la nave, mandaba a los marinos ceutíes que arriaran la vela y sacaran por encima de la borda las pértigas para mantener el barco alejado

de los escollos. Otros lanzaron el ancla al mar y cuatro o cinco saltaron al agua con sogas para fijar la embarcación a la costa. Con estas maniobras, el navío se estabilizó y se detuvo cerca del escarpado litoral, aunque todavía zarandeado por el suave oleaje, pero a salvo de los peligrosos arrecifes que lo amenazaban por babor y por estribor.

Tariq y el Conde don Julián, que seguían el desarrollo de las operaciones desde el puente de la embarcación, se tranquilizaron cuando vieron que los otros tres navíos habían logrado también fondear como a un tiro de piedra del lugar en el que ellos se encontraban sin haber sufrido ningún percance. Transcurridas dos horas se hallaban todos los guerreros, los caballos y la impedimenta en tierra, a resguardo del acantilado de roca gris que cerraba el paso en dirección a la montaña y esperando las órdenes del caudillo bereber. Éste, cuando vio que los diferentes escuadrones estaban a salvo en la playa, mandó a los arráeces que se hicieran de nuevo a la mar y que regresaran a Ceuta antes de que las luces del alba delataran la presencia de los navíos y los cristianos pudieran descubrir el lugar de desembarco por el rumbo que tomaban las embarcaciones. Así lo hicieron los marinos no sin antes haber acordado con el jefe de la expedición que volverían cada noche a ese mismo lugar con el resto de la tropa y de los caballos que habían quedado en las playas de Ceuta, hasta que todo el ejército se hallara en las boscosas faldas del monte Calpe.

Unos observadores que había mandado por delante Tariq para reconocer el terreno, volvieron al poco rato con la noticia de que, al final de la playa de cantos rodados, una hendidura abierta por la naturaleza en el acantilado, permitía ascender por él y acceder al bosque de alcornoques que cubría la ladera meridional de la montaña. Hacia ese lugar se dirigieron y, antes del amanecer, se hallaban todos los soldados con sus monturas y bagajes ocultos debajo de las copas protectoras de los alcornoques. Sentados sobre la hierba que había crecido en aquel empinado terreno con la humedad de la primavera, Tariq y su aliado hicieron recapitulación de lo acontecido hasta ese momento.

—Aquí nos vemos, amigo Julián —empezó diciendo el protegido de Musa—, a salvo y cobijados por la protectora arboleda en este monte que representa para nosotros la puerta de *Hispania* y el germen de nuestra futura fama.

—A salvo y sin que mis correligionarios hayan descubierto vuestros planes —añadió el Conde reclinándose sobre el tronco de uno de los árbo-

les que les servían de refugio y contemplando la línea de blanca arena al otro lado de la bahía apenas iluminada por las luces del amanecer.

—Sin embargo, a partir de ahora y hasta que el resto de la expedición se haya unido a nosotros en este bosque, hemos de ser precavidos —señaló Tariq—. En el litoral opuesto de la bahía se divisan algunas columnillas de humo que delatan la presencia de población y varios barcos de pesca faenando cerca de orilla —y al decirlo señalaba con su mano derecha la tersa superficie del mar y dos o tres faluchos que se balanceaban cerca de la isla que se alzaba enfrente del poblado arrasado un año antes por Tarif—. Si los pescadores dan la voz de alarma y la guarnición es advertida de nuestra presencia, la empresa habrá fracasado. Es posible que paguemos con nuestras vidas el haber acometido tan arriesgada aventura.

—Al menos mi cabeza seguro estoy que rodará por el suelo, señor Tariq —reconoció el cristiano—, pues Rodrigo y sus aliados no perdonarán el que os haya ayudado a entrar en *Hispania*, aunque haya sido por una causa noble y para restituir a la legítima dinastía en el trono de Toledo.

—Sin embargo, viendo como se han sucedido los acontecimientos, nada parece indicar que nuestros planes estén abocados al fracaso —aseguró Tariq con la intención de infundir ánimo a su aliado cristiano—. Nos hallamos bien resguardados en este solitario y abrupto monte y, si el mal tiempo no lo impide, cada noche nos llegarán los refuerzos de hombres y caballos que quedaron en las playas de Ceuta.

El Conde don Julián pareció tranquilizarse. Tariq tenía razón —pensó—: estamos en seguridad, bien cobijados en esta espesura y sin peligro de que los confiados soldados de Rodrigo accedan a este perdido lugar de la costa. Si las cosas no se tuercen, pronto habrán desembarcado hombres suficientes para que ninguna guarnición provinciana represente una seria amenaza.

—Pero, ¿qué haremos a partir de ahora, señor Tariq? —Se interesó el Conde—. Aún sois pocos y podéis sin dificultad ocultaros en este bosque. Pero, con el paso de los días el número de guerreros musulmanes se habrá multiplicado por veinte. ¿Qué podremos hacer cuando eso ocurra? ¿Cómo podréis resguardar de las inquisitivas miradas de los soldados cristianos a tan numerosa tropa, sus cabalgaduras y la impedimenta durante el día?

Tariq, sentado indolentemente sobre la hierba, pero, como buen militar, siempre atento a todo cuanto sucedía a su alrededor, no apartaba la mirada del horizonte del mar.

—No podemos quedarnos de brazos cruzados. En eso tienes razón —señaló el subordinado de Musa—. Cuando anochezca, subiré a lo más alto del monte con un grupo de hombres. Buscaré un lugar elevado y de fácil defensa y empezaré a construir un muro con las piedras que se hallan en los entornos para que sirva de reducto y defensa a los musulmanes.

A partir de aquel día, un nutrido grupo de bereberes y algunos negros de fuertes brazos subían cada noche hasta la cima del monte Calpe para acarrear lajas de piedras con las que se edificó una improvisada fortaleza, hasta que estuvo circundada toda la cumbre de la montaña con un antepecho de piedras que, aunque poco consistente, gozaba de grandes cualidades poliorcéticas, dado lo inaccesible de su posición. Sin embargo, nadie acudió a pelear con los musulmanes entretanto el contingente de invasores aumentaba en número y en poder ofensivo con los destacamentos que, cada noche, los cuatro navíos mercantes del Conde don Julián iban dejando en la playa, a los pies de la montaña que sería conocida, en adelante, con el nombre de su conquistador: *Jebel Tariq* (Monte de Tariq).

Mediaba el mes de mayo cuando, habiéndose completado sin ningún contratiempo importante el traslado de las tropas desde la costa africana, Tariq decidió iniciar la segunda parte del plan, que consistía en correr la tierra, tomar cautivos y anexionarse el país en nombre de Musa y del califa de Damasco. En los quince días que habían tardado en cruzar el mar los contingentes del ejército expedicionario, logró congregarse algo más de mil setecientos hombres, la mayor parte de ellos bereberes de su guarnición de Tánger, además de los voluntarios cabileños que habitaban en los montes cercanos a la ciudad norteafricana y de los árabes que Musa le había dejado en la ciudad para ayudar en el proceso de islamización de los nativos. Con aquella considerable fuerza podría correr y saquear, sin riesgo de ser vencido por las escasas guarniciones asentadas en la región, todas las comarcas del sur, desde Calpe a la Laguna de al Janda y Casares, pero serían insuficientes cuando la noticia de la invasión llegara a Toledo y el rey de los cristianos le hiciera frente con su poderoso ejército.

Hicieron la obligada oración del viernes en nombre del califa de Damasco en su recinto de Calpe, dirigida por uno de los ulemas que para

el adoctrinamiento de la tropa y la expansión de la religión llevaba consigo Tariq y, al día siguiente, con las primeras luces, se pusieron en marcha bajando del monte divididos en tres secciones, que a su vez se distribuían en varios destacamentos de caballería y de infantería, desplegados al viento los estandartes y batiendo ruidosamente los atabales. Al frente de la primera sección, con los árabes, iba Tariq montado en un caballo tordo, acompañado del Conde don Julián y de sus socios comerciantes que se habían sumado a la expedición para tomar posesión de sus propiedades en la orilla hispana, según lo pactado con Musa por el gobernador de Ceuta.

Dejaron atrás la mole gris del peñón, que caía cortada a pico sobre la parte de septentrión, y se internaron en el brazo de arena que une Calpe con el continente y que cierra por levante la bahía del mismo nombre. A media legua se toparon con un riachuelo cuya corriente se cruzaba, cerca del mar, por medio de un puente de un solo ojo tan regastado que, no cabía duda, había sido construido por los antiguos pueblos que una vez fueron dueños de aquellas tierras. Al otro lado del cauce comenzaba la ladera de una colina de no mucha altura, circundada por pedazos de muros arruinados y torres de planta cuadrada, algunas de las cuales aún estaban en pie. Por unos agricultores que capturaron en las inmediaciones supieron que aquel lugar, ahora despoblado, se llamaba *Qartayanna*, y que había sido, en la antigüedad, la famosa ciudad de *Carteia*, puerto militar de importancia.

Cruzaron las tropas aquel lugar de desolación y dieron, en la parte de poniente de la abandonada ciudad, con un río ancho y caudaloso que no era posible atravesar sin correr el riesgo de que pereciera la mitad de los soldados y de los caballos en el intento. Como la noche se les echaba encima, Tariq creyó que lo más prudente sería acampar en *Qartayanna*, para buscar con la luz del día un vado por donde poder atravesar la corriente. Así lo hicieron, colocando el bereber y sus comandantes las tiendas de campaña en la meseta donde se localizaban los restos de una iglesia y quedando las tropas asentadas en la ladera de la colina que iba a morir en la orilla izquierda del río.

Aquella noche, en torno a una gran hoguera que habían encendido en mitad del descampado, los dirigentes de la expedición celebraron consejo sobre las decisiones que, al día siguiente, tomaría Tariq como comandante en jefe que era de las fuerzas expedicionarias.

—Mañana ascenderemos la corriente para localizar un vado que nos permita cruzar este río que se interpone entre nosotros y el puerto que, hace un año, saqueó Tarif —propuso el jefe bereber—. Ese humilde poblado costero, que los asustados pescadores deben haber abandonado por temor a la furia de nuestros guerreros, será la base del ejército mientras corremos la tierra circundante y esperamos que se presente Rodrigo con su gente. Tú me aseguraste, Julián, que la población está ubicada junto a un río en cuya desembocadura se localiza un embarcadero capaz para el atraque de al menos dos barcos. Ése será el puerto de enlace con nuestra retaguardia en Ceuta y por él nos llegará a partir de mañana la ayuda en hombres y vituallas que esperamos.

—Es buen y resguardado puerto —corroboró el Conde, reforzando las palabras pronunciadas por Tariq—. Pueden dar fe de ello los comerciantes que me acompañan y que, en innumerables ocasiones, han utilizado su muelle para embarcar o desembarcar mercancías. Yo mismo tengo un almacén junto al río, aunque no sé si continuará en pie después del saqueo perpetrado por el capitán Tarif el verano pasado.

El esforzado y ambicioso guerrero bereber esbozó una enigmática sonrisa cuyo significado el cristiano no alcanzó a comprender.

Pasó la noche que fue breve y calurosa, aunque se encontraran a mediados del mes de mayo. Poco antes del amanecer se alzaron de sus improvisados lechos de hierba los aguerridos soldados de Tariq y empezaron el ajetreo y el bullicio en el improvisado campamento. Los bereberes alimentaron a los caballos con el heno que habían segado la tarde anterior en los alrededores de *Qartayanna* y les dieron de beber del agua que corría por el cercano río. Después, los ulemas convocaron a las tropas para la primera oración del día y Tariq y sus comandantes rezaron en la abandonada iglesia convertida en oratorio musulmán.

Una hora después del alba se puso en marcha el ejército expedicionario dirigiéndose hacia el norte por la orilla izquierda del río. Tariq había enviado una patrulla en descubierta para que le avisara de la existencia de algún puente o vado por el que pudieran las tropas cruzar la corriente. A eso de media legua hallaron un paso que, por las evidencias de huellas de ganado que vieron en su entorno, era el lugar utilizado por la gente de aquella comarca para atravesar el río. Estaba el sol en su cenit cuando el ejército, después de haber cruzado el curso de agua, descansaba en la otra

orilla ocupando una llanura que se extendía hasta la ribera de otro río que se divisaba como a una legua de distancia. Hacia ese nuevo obstáculo natural se dirigieron después de haber reorganizado a las tropas, llegando a la margen izquierda de este segundo río antes del anochecer. Como el curso bajo de la corriente discurría por una zona de marismas, formando grandes meandros y extensos pantanos, el pasar al otro lado no representó ninguna dificultad, sobre todo porque, a esa hora del día, la marea estaba baja y el nivel del agua había disminuido considerablemente con el reflujó.



Tropas árabes montando a caballos y acémilas según al-Wasiti (Miniatura de la Biblioteca Nacional de París).

En una mesetilla que hallaron al sur del río y desde la que se podía ver la rada donde se localizaba el poblado saqueado hacía casi un año por Tarif, el pequeño puerto fluvial y la islita que se alzaba, en medio del mar, como a media milla de la ribera, acamparon con la intención de pasar allí la noche y tomar posesión del pueblo en la mañana siguiente.

Poco después del amanecer Tariq entró al frente de sus guerreros en la aldea que se hallaba despoblada. Aún eran perceptibles los perniciosos efectos de la algarada de Tarif. Las paredes de algunas casas aparecían ennegrecidas por el humo de los incendios y sus tejados caídos y sin reparar, aunque la pequeña iglesia había sido reconstruida y se veía de nuevo una campanita de bronce con su badajo de hierro colgada en lo alto de la torre. La original había sido robada un año antes y donada por Tarif a la mezquita aljama de Tánger.

Las tropas fueron asentadas en una colina que se localizaba en las afueras de la población, en la margen izquierda del río, mientras Tariq, el Conde don Julián y los demás comandantes del ejército inspeccionaban la población buscando un lugar a propósito para establecer el puesto de

mando. En una de las mejores casas de la aldea, ubicada en un altozano enfrente de la iglesia, la única que disponía de dos plantas y de un patio con cuadra en una de sus fachadas laterales y que no se había visto afectada por la incursión bereber del año anterior, se instalaron Tariq y el Conde, distribuyendo a los demás comandantes y a los caballeros árabes en otras casas y chozas que se repartían en desorden entre la plazuela de la iglesia y el embarcadero de madera.

Aquella tarde celebraron consejo en la estancia principal de la que sería la primera casa del gobierno musulmán establecida en al-Andalus.

—Dejaremos en este lugar una guarnición con cien hombres señaló el gobernador de Tánger—. Su misión consistirá en conservar el puerto a cualquier precio y en ir recibiendo a los voluntarios que crucen desde la otra orilla, dotarlos de armas y encuadrarlos en sus correspondientes escuadrones. Entretanto, con el resto de las tropas, devastaré la tierra y tomaré conocimiento de cómo se gobiernan estas comarcas, quiénes son los dignatarios que las rigen, qué defensa oponen a nuestros ataques y qué guarniciones tiene Rodrigo en ellas. Capturaré todo el botín que encuentre en sus campos y alquerías y tomaré el mayor número posible de cautivos para que se extienda por el país la noticia de nuestro poder y la violencia con que tratamos a los enemigos que no capitulan. Es necesario que entiendan que sólo solicitando la rendición y acatando la autoridad del califa salvarán sus vidas y las de sus mujeres e hijos. En cuanto a ti, Julián —continuó diciendo el general bereber— como has sido leal con los musulmanes y nos has traído sin engaño ni encubrimiento a esta tierra, para cumplir con la promesa que te hizo el gobernador de Ifríqiya y el Magreb, recibirás tú y los honrados comerciantes que te acompañan, en propiedad y para siempre, todas las tierras, casas, almacenes y barcos que, en el pasado, tuvisteis y que, en nombre del califa al-Walid, yo os entrego.

El Conde don Julián y los cuatro comerciantes ceutíes que se habían unido a la causa del Islam antes de abandonar la costa africana, se sintieron muy complacidos y justamente remunerados con la generosa concesión que Tariq les hacía.

—Es un favor que esperábamos alcanzar —reconoció el gobernador de Ceuta—, por el compromiso y la promesa que me hizo Musa ben Nussayr en Kairuán y, también, por la sincera amistad que, desde que se inició esta empresa, hemos trabado.

—Pero no sólo con este favor quiero compensar tu fidelidad —siguió diciendo el caudillo bereber—, sino porque necesito un amigo en quien confiar, buen conocedor de las costumbres y de la lengua de los indígenas pobladores de estas tierras que hemos empezado a ocupar, he decidido nombrarte gobernador o delegado mío en este puerto y en su comarca, con potestad sobre musulmanes, judíos y cristianos para que gobiernes con la sabiduría que demostraste poseer en la otra orilla.

El Conde don Julián, aunque había obrado con total lealtad a lo pactado, no esperaba tan señalado reconocimiento, y menos siendo él como era un cristiano que sólo aspiraba a ver de nuevo en el trono de Toledo a su señor Agila y, como mal menor, que no le quitasen las propiedades que tenía en Ceuta y en la costa de *Hispania*. Aunque en ese momento el Conde ignoraba que el bereber carecía de autoridad para poder otorgar títulos y beneficios en los nuevos territorios conquistados sin el consentimiento de su señor, el gobernador de Kairuán. Pero como los acontecimientos se suceden la mayor parte de las veces ajenos a la voluntad de los hombres y es el destino el que, al cabo, encauza y guía sus vidas, en aquella coyuntura en la que se encontraba el cristiano no podía sino aceptar con gratitud y resignación los regalos y nombramientos que le hacían sus nuevos dueños y esperar a ver como se conducían las cosas en el futuro inmediato para ir tomando la senda más conveniente y provechosa.

—No creas que me mueve únicamente el deseo de alagarte y recompensarte por los buenos servicios que me has prestado hasta ahora, amigo Julián —apostilló Tariq—, sino que espero que, en adelante, me hagas otros más relevantes y de mayor utilidad para el Islam. Deseo que seas mi lengua y mi embajador en los pactos que habré de sellar con tus correligionarios cuando, humillados, me soliciten el perdón.

El apesadumbrado señor de Ceuta, que cada día que pasaba con mayor claridad veía la embarazosa situación en la que se hallaba y cuáles eran las verdaderas intenciones de los musulmanes, no podía hacer otra cosa que aceptar las nuevas responsabilidades que le otorgaba el caudillo bereber y colaborar en todo cuanto éste le propusiera. “Cuando el mal se ha extendido como la gangrena —pensó—, de nada sirven tisanas y cataplasmas. Es más prudente aliarse con él y ponerse en las manos de Dios.”

Unos criados del jefe bereber habían servido una bebida refrescante en copas de madera, al tiempo que por la ventana que daba a la calle pe-

netraba un agradable olor a carne asada y se oían unos cánticos guturales, el sordo golpeo de unos atabalejos, el entrechocar metálico de las sonajas y el trompeteo de unos añafiles, señal de que los bereberes se entregaban a la diversión. Tariq volvió a tomar la palabra.

—Para mantener aislada de la tropa a mi joven esclava Umm Hakim, que por la devoción y el amor que me tiene, me ha acompañado en esta campaña —señaló Tariq—, he decidido que se instale la mejor de mis tiendas de campaña en la isla que se divisa en medio de la rada y que en ella resida, sin estorbo ni molestias, acompañada de diez guerreros de su misma cabila que sabrán guardarla durante mis ausencias. Y es mi deseo que, desde este día, esa isla sea conocida con su nombre para perpetuo recuerdo de estas victoriosas jornadas y del amor sin límites que Umm Hakim me profesa.

Durante las siguientes semanas, hasta los postreros días de junio, el ejército expedicionario bereber, hábilmente mandado por la mano firme y experimentada del protegido de Musa, Tariq ben Ziyad, corrió las tierras de Castellar, Jimena y Casares, por el norte, y del Lago y Sidonia por el oeste, matando, robando ganado, requisando joyas y enseres de gran precio y tornando prisioneros a los más jóvenes y a los niños. Cada cierto tiempo arribaban a la isla de Umm Hakim y a su puerto los barcos del Conde don Julián abarrotados de feroces voluntarios bereberes que llegaban para hacer la guerra santa atraídos por las promesas de lograr un lucrativo botín, que es remuneración que entendían más cercana y de fiar que las hipotéticas delicias del Paraíso de Alá que les prometían los ulemas.

A principios del mes de julio, el campamento de Umm Hakim se había convertido en un hervidero de hombres de armas, caballos, acémilas —sobre las que entraban en combate buena parte de aquellos montaraces bereberes—, mercaderes y algunos ulemas imbuidos por el celo de la religión. Cubriendo las colinas que se extendían entre el río de las Marismas y el puerto base de los musulmanes se congregaba un enorme ejército que, entre voluntarios bereberes, árabes, esclavos negros y los soldados de la guarnición de Tánger, superaba los doce mil guerreros. En los viajes de retorno, las embarcaciones transportaban a los heridos en los combates y a los enfermos de las tropas africanas, tristes por tener que abandonar de aquella manera la tierra de promisión de la que tanta ganancia esperaban

alcanzar, así como a los cautivos jóvenes que se capturaban en el transcurso de las algaradas y los saqueos realizados por Tariq ben Ziyad, el protegido de Musa, que, siendo muy joven, abandonó las inhóspitas montañas del Rif para enrolarse en el ejército de Ifríqiya que lo conduciría, por designio del Altísimo —según creía él—, al mayor de los triunfos y a gozar de una fama y una gloria eternas.

Entre el 19 y el 26 de julio del año 711 se enfrentaron el ejército de Tariq ben Ziyad y el del rey don Rodrigo en los entornos de la Laguna de la Janda o del río Guadalete iniciándose, con aquella derrota de las armas cristianas, la conquista de *Hispania* por los musulmanes.

## BIBLIOGRAFÍA

- *Ajbar Machmua* (Colección de tradiciones), Colección Obras Árabigas de Historia y Geografía, Madrid, 1867.
- Chalmeta Gendrón, P., *Invasión e islamización. La sumisión de Hispania y la formación de al-Andalus*, Universidad de Jaén, 2003.
- *Fath al-Anlalus* (la Conquista de al-Andalus), Trad. por Mayte Penelas, Fuentes Árabe-Hispanas, nº 28, C.S.I.C., Madrid, 2002.
- Sánchez Albornoz, Cl., *Fuentes de historia hispano-musulmana (s. VIII)*, Mendoza, 1942.
- Torremocha Silva, A. *Tariq y Musa. Conquistadores de al-Andalus*, Editorial Almed, Granada, 2011.



## IV

### LOS VIKINGOS ASALTAN ALGECIRAS EN EL AÑO 859

Una poderosa escuadra de *drakkars*, compuesta por sesenta y dos bajeles hizo su aparición una mañana del mes de julio del año 859 por detrás del cabo de Punta Carnero sembrando el temor y el desconcierto entre la población de Algeciras. Los *drakkars* eran barcos usados por los vikingos muy marineros, de gran eslora y breve manga. Su poco colado permitía que pudieran remontar los ríos y atacar ciudades y aldeas situadas muy alejadas del mar. Arbolaban una sola vela cuadra en un único mástil y portaban en la parte exterior de la borda los escudos redondos de cuero con umbo de hierro de los guerreros que navegaban en estas embarcaciones. Eran muy veloces, versátiles y resistentes lo que posibilitó que aquellos audaces marineros se aventuraran a navegar por mares lejanos de aguas bravas, como el Báltico, el mar del Norte y el Atlántico, llegando en sus incursiones hasta Groenlandia y Terranova y alcanzando, en numerosas ocasiones, el Mediterráneo para asaltar villas costeras y robar cuanto les pudiera ser de utilidad.

No era extraño que grupos de ellos se establecieran en los lugares que antes habían saqueado, como ocurrió en los entornos de Sevilla, don-

de, después de haber robado e incendiado la ciudad en el verano del 844, se asentaron algunos a orillas del río. En la isla de Sicilia se establecieron a principios del siglo XI como aliados de bizantinos o lombardos llegando a constituir un reino.

En cada barco normando podían navegar unos sesenta o setenta hombres, temibles guerreros, acostumbrados al robo y al pillaje, y excelentes y experimentados marineros. La escuadra que se presentó aquel verano del año 859 en las costas de Algeciras, mandada por un tal Hastein, procedente de la isla de Thanet, podía albergar unos tres mil seiscientos guerreros nórdicos.

Algeciras emiral, a mediados del siglo IX, era una pequeña ciudad capital de la cora meridional de al-Andalus y, como tal, sede del gobernador de la provincia y del cadí o juez de la circunscripción, pero todavía escasamente poblada y sin una guarnición permanente a pesar de ser uno de los puertos estratégicos del emirato de Córdoba, punto de enlace con los territorios musulmanes del Norte de África y Oriente. El *chund*<sup>1</sup> de los sirios llegados en el año 742, que tenían la obligación de formar un cuerpo de ejército en caso de necesidad, se hallaba desmovilizado y asentado en la región de la Laguna de la Janda. Enfrascados como estaban los emires omeyas cordobeses en sofocar las numerosas rebeliones de muladíes y bereberes en las regiones montañosas del emirato, habían abandonado la defensa de las ciudades costeras meridionales que, hasta la irrupción de los primeros contingentes normandos en el año 844, no habían sido amenazadas por ningún otro poder, pues todos los territorios situados a ambos lados del Estrecho se hallaban bajo el dominio del Islam.

Las murallas, edificadas con materiales pobres durante los emiratos de Alhakam I o Abderrahmán II, estaban descuidadas, aportilladas y con algunas brechas que las autoridades no se habían ocupado de reparar, quizás porque desde que el emir Alhakam sometió violentamente a los *jariyíes*<sup>2</sup> algecireños a principios del siglo IX, la ciudad gozaba de un prolongado período de paz y tranquilidad. Una paz que fue bruscamente

---

1 Sectores el ejército sirio que se establecieron en al-Andalus en el año 742 y que tenían ciertas obligaciones de carácter feudal con los emires de Córdoba.

2 Movimiento teológico y herético surgido en el seno del Islam que defendía que el califa podría ser cualquier creyente, aunque fuera pobre o negro. Si el califa no cumplía con las obligaciones coránicas, según sus creencias, podía ser destituido e, incluso, asesinado.



Felús (moneda de cobre) de los siglos VIII-IX hallado en Algeciras (Museo municipal de la ciudad).

interrumpida una mañana del mes de julio del año citado cuando los pescadores que faenaban en la bahía, cerca del puerto de la ciudad, retornaron al muelle alarmados al divisar, a menos de dos millas, unos extraños barcos desconocidos para ellos: los bajeles de la escuadra normanda.

Los vikingos venían asolando las costas inglesas, irlandesas y francesas desde, al menos, el año 793, robando y provocando la muerte o la huida hacia las tierras del interior de poblaciones enteras que veían en estas segundas invasiones el principio del fin del Imperio cristiano y la regresión a los tiempos oscuros en el que los pueblos germánicos hicieron caer el Imperio Romano.

Pero, lo cierto era que las oleadas vikingas de mediados del siglo IX asolaron por igual los reinos cristianos como los estados musulmanes, alcanzando lugares tan alejados como al-Andalus y el Mediterráneo central. Para los musulmanes peninsulares estos *machus*, como los llamaban, representaban un peligro inesperado que, en dos ocasiones arrasaron numerosas ciudades costeras e interiores ocasionando daños incalculables en vidas, bienes muebles y propiedades urbanas.

Pero, de alguna manera, estas expediciones normandas generaron un sentimiento de inseguridad, por primera vez desde la llegada de los árabe-bereberes, que posibilitó que se acometieran importantes obras de defensa estática en las ciudades del litoral y en los puertos fluviales que estaban bajo la amenaza de los asaltos provenientes del mar y, al mismo tiempo, el que se establecieran sistemas de defensa dinámica, coordinados

por el poder central, pero capaces de intervenir con rapidez en las zonas directamente amenazadas.

En dos ocasiones —en el año 844 y entre 859 y 861— los bajeles vikingos recorrieron las costas andalusíes asaltando, robando e incendiando cuantas ciudades encontraron a su paso. La primera expedición está documentada en el año 844, cuando la ciudad de Lisboa fue asaltada y saqueada durante diez días. Continuaron su periplo hacia el sur, llegando a la desembocadura del Guadalquivir, río por el que navegaron llegando a las cercanías de Sevilla, desde donde hicieron un ataque a Coria del Río y después a la capital, a la que sometieron a saqueo a lo largo de siete días. Rechazados por las tropas del emir, los piratas nórdicos atacaron Niebla y, subiendo por el Guadiana, Beja, para retornar a Lisboa y desde allí volver a los mares del norte.

El geógrafo del siglo XII Al-Zuhri dice de *los normandos que navegaban por este mar unas naves enormes que los andalusíes llamaban carracas. Eran grandes, de velas cuadradas y podían avanzar hacia adelante y hacia atrás. En ellas navegaban hombres de una nación a quienes se daba el nombre de normandos. Tenían vigor, coraje, fuerza y eran hábiles navegantes. Cuando se hacían a la mar, los habitantes de las costas huían aterrorizados; salían cada seis o siete años y normalmente sus expediciones constaban de cuarenta barcos, aunque, a veces, llegaban a los cien.*

La flota vikinga que arribó a las aguas de Algeciras había tenido un primer encuentro con la escuadra musulmana cerca de la costa del Algarbe. Según Ibn Idari dos de sus buques se adelantaron, pero perseguidos por los bajeles que guardaban la costa de al-Andalus, fueron capturados en un puerto de la provincia de Beja. Este mismo autor refiere que se apoderaron de la ciudad de Algeciras e incendiaron la mezquita aljama. Las casas de la gente acomodada y las mezquitas, en las que se guardaba el tesoro de las fundaciones pías (*bayt al-mal*), serían objetivos prioritarios en el momento del saqueo. También dice que, antes de entrar en la ciudad, acamparon alrededor de ella para, desde allí, entablar la batalla. Al-Himyari —siguiendo a al-Idrisi— asegura que la Mezquita de las Banderas de Algeciras recibió ese nombre porque los normandos colocaron en ella sus enseñas cuando asaltaron la ciudad. Añade este compilador que los bastidores de una de las puertas de la citada mezquita se hicieron con la madera de los barcos normandos capturados. De lo expresado por

al-Himyari se puede deducir que los musulmanes de Algeciras o de su entorno reaccionaron frente al ataque de los nórdicos logrando expulsarlos de la ciudad no sin antes haberles causado algunas bajas y haberse apoderado de varios de sus bajeles. Según la Crónica General de España, *los normandos combatieron (la ciudad) tres días, et prisieronla, et quemaronla, et levaron grant aver*. De acuerdo con esta noticia, los normandos estuvieron tres días saqueando la ciudad. Es muy posible que, pasada la sorpresa inicial, los habitantes de Algeciras huidos a los montes cercanos solicitaran la ayuda del *chund* de Palestina establecido en las comarcas colindantes y que fueran hombres de a caballo de este cuerpo armado los que expulsaran a los vikingos.

Desde la bahía de Algeciras, la escuadra normanda se dirigió a la costa magrebí, desembarcando en la bahía de Alhucemas y saqueando durante ocho días la ciudad de Nakur.

Del relato precedente se pueden deducir algunas consideraciones en relación con la situación de Algeciras en las décadas centrales del siglo IX:

a) Se constata la debilidad de las estructuras defensivas de la ciudad —si es que las había— a mediados del siglo IX. Los normandos entraron sin grandes dificultades en la población, como unos años antes habían hecho en Sevilla y Lisboa. Las fuentes árabes y cristianas que hacen mención a este suceso no señalan que los musulmanes se aprestaran a ningún tipo de defensa, sino que, muy al contrario, huyeron dejando sus propiedades expuestas al saqueo.

b) A diferencia del primer ataque, en esta ocasión las costas meridionales estaban vigiladas por una escuadra, aunque aún no representara una fuerza suficientemente considerable como para poner en retirada a los sesenta y dos bajeles normandos que arribaron a las costas del Algarbe y, luego, de Algeciras.

c) La acción predatoria de los normandos debió influir en la decisión del poder central de acometer la construcción de navíos y de recintos defensivos en torno a las ciudades costeras que, como Algeciras y Sevilla, estaban más expuestas a las agresiones llegadas desde el mar. Según Ibn Hayyán, las murallas de Algeciras fueron edificadas (o reconstruidas) durante el emirato de Muhammad I, es decir entre los años 852 y 886,

aunque es muy probable que su reconstrucción fuera ordenada después del ataque normando del 859.

Otro aspecto que se puede inferir de lo relatado anteriormente es el escaso nivel de urbanización que se detecta en la zona meridional de al-Andalus y que posibilitaba los saqueos de ciudades, a primera vista importantes, durante siete o más días, sin que las fuentes den noticias de una lógica reacción de sus habitantes.

Sin embargo, en el caso de Algeciras, una ciudad portuaria de alto valor estratégico para el poder central, las cosas serían distintas. Esta *madina* era, a mediados del siglo IX, un espacio urbanizado, con una población estable, con suficientes riquezas como para atraer a los normandos buscadores de botín, pero carente aún de los adecuados sistemas de defensa dinámica y, sobre todo, estática. La existencia de una mezquita aljama desde mediados del siglo VIII, de, al menos, otra mezquita menor, la temprana presencia de cadíes y reconocidos ulemas, la existencia de una actividad mercantil en la ciudad documentada a principios del siglo IX, el nombramiento de gobernadores desde los años siguientes a la invasión, etc..., demuestran que el proceso de desarrollo urbano y de arabización e islamización estaba ya muy avanzado cuando los normandos asaltaron la ciudad.

¿Cómo explicar la facilidad con la que éstos invadieron la población y permanecieron en ella varios días saqueándola sin que se produjera la reacción de sus habitantes hasta pasadas varias jornadas?

La respuesta hay que buscarla en la inexistencia de un recinto defensivo o, en caso de que lo hubiera erigido por los emires Al-Hakam I o Abderrahmán II, su extrema debilidad y abandono, lo que lo convertía en un medio de defensa ineficaz a la hora de resistir, incluso, un breve asedio. También en la escasa atención prestada por el Estado a una zona que, desde el emirato de Abderrahmán I, había gozado de una relativa calma mientras que se dedicaban los esfuerzos militares a otras regiones de al-Andalus más conflictivas. Y por último habría que señalar que los musulmanes asentados en el litoral meridional se enfrentaban a un ejército numeroso, experimentado, muy belicoso, acostumbrado a los saqueos y a la destrucción del enemigo —generalmente civil— y que atacaba por sorpresa pacíficas ciudades portuarias que, hasta ese momento, no habían sufrido invasiones armadas venidas desde el mar. La prueba de la incapa-



Embarcaciones normandas de los siglos IX-X (Acuarela de Rafael Monleón, Museo Naval de Madrid).

ciudad defensiva del emirato ante este tipo de asaltos la tenemos en que no fueron sólo pequeñas ciudades costeras las que padecieron los saqueos de los nórdicos, sino que incluso enclaves situados en el interior o urbes bien pobladas, como Sevilla, fueron objeto de asaltos y saqueos por espacio de varios días sin que se tengan noticias de una rápida reacción de las tropas emirales para impedirlos.

En resumen, se puede afirmar que a mediados del siglo IX Algeciras se hallaba en pleno proceso de urbanización, de arabización e islamización de la sociedad y de desarrollo demográfico y económico paralelo al afianzamiento del poder político del Estado Omeya logrado durante los emiratos de Abderrahmán II y Muhammad I. Dicho proceso queda patente en las diversas fuentes geográficas, históricas, literarias y jurídicas que se conservan sobre este período de la historia de al-Andalus. Y aunque el ataque normando pudo paralizar momentáneamente esta evolución positiva de la ciudad, lo cierto es que nada induce a pensar que no continuara desarrollándose hasta, al menos, las primeras décadas del siglo XI, cuando una serie de circunstancias iba a producir un rápido proceso de desorganización del Estado, la pérdida de control de algunas regiones y la aparición

de tendencias centrífugas que se plasmaron en la eclosión de disidencias locales que lograron poner en crisis la realidad política configurada en los dos siglos anteriores.

\* \* \*

Isa al-Kinaní y su compañero Muhammad ben Wislas acababan de lanzar la red entre los arrecifes situados al sur de Algeciras cuando, en medio de la espesa niebla matutina, vislumbraron unas extrañas embarcaciones que embocaban la bahía por detrás del cabo que cerraba la ensenada por el suroeste. Abandonaron precipitadamente los aparejos en el mar e izaron la vela latina del falucho para retornar al puerto antes de que aquellos navíos desconocidos que portaban grandes velas cuadradas, henchidas por el viento de poniente y proas adornadas con cabezas de dragones y monstruos les dieran alcance. En el muelle les esperaban otros pescadores y una multitud expectante, desconcertada y temerosa de la gente que navegaba en aquellos barcos que se aproximaban a gran velocidad.

—¡Son *machus*! —Exclamó uno de los hombres que se habían congregado en el espigón—. ¡Yo residía en Sevilla cuando asaltaron aquella ciudad matando y robando! ¡Huyamos!

Gritos de espanto surgieron de las gargantas de la muchedumbre congregada.

—¡Estamos perdidos! —Gritó un anciano que, sin duda, recordaba los desastres que, quince años antes, habían causado los piratas llegados del Norte.

Entretanto que los algecireños se lamentaban de su mala fortuna y expresaban sus temores ante aquellos feroces normandos, los sesenta y dos *drakkars* se habían posicionado en el fondeadero de la isla de Umm Hakim y echado las anclas mientras que los jefes piratas deliberaban sobre la manera de asaltar aquella que parecía una indefensa ciudad portuaria.

Una hora más tarde los barcos vikingos habían penetrado en el curso bajo del río y desembarcado la tropa en su margen derecha. Los guerreros de Hastein, armados con sus escudos redondos, espadas, lanzas y hachas de doble hoja descendieron de los bajeles e instalaron un campamento en

la orilla meridional de la corriente fluvial, frente a la puerta de Tarifa. Los de Algeciras habían cerrado las puertas de la ciudad a cal y canto aún a sabiendas de que nada podían hacer si aquella turbamulta de feroces guerreros les atacaban, pues por varios puntos la muralla estaba aportillada a consecuencia de las basuras y restos de cerámica y madera que habían arrojado los vecinos desde el adarve y presentaba varios derrumbes por la parte del río.

Pero como los nórdicos no estaban acostumbrados a sitiar ciudades, sino que su acción predatoria consistía en asaltar por sorpresa los núcleos urbanos, saquearlos y luego reembarcar con el botín, no se atrevían a atacar abiertamente Algeciras hasta haber comprobado si existían algunos puntos flacos en la muralla y cuál podría ser la guarnición del enclave. Pasó aquel día y el siguiente sin que acometieran el asalto de la ciudad. Al anochecer del segundo día el gobernador, Yahya ben Katir, convocó en el alcázar al zalmedina, al cadí y a los principales ulemas que estaban a cargo de las mezquitas de Algeciras y les dijo:

—No han de tardar los *machus* en comprobar que carecemos de guarnición militar y que las murallas están aportilladas. Nuestras mujeres y nuestros hijos corren el peligro de morir o de ser esclavizados por esos desalmados. No nos queda otra salida que abandonar la ciudad esta noche por la puerta del Fonsario y buscar refugio en la sierra cercana.

—Podríamos armar a los jóvenes y defendernos de su ataque —señaló el cadí.

—Son demasiados y están acostumbrados a pelear —respondió el gobernador—. La guerra y el pillaje son su forma de vida. Entretanto que nos ocultamos en el denso bosque que cubre nuestras sierras, enviaré un jinete al *chund* de Palestina que está asentado en la *Buhaira*<sup>1</sup> y Calcena para que acuda en nuestra ayuda.

Así lo hicieron y durante aquella noche veraniega, aprovechando la luna nueva, la población salió sigilosamente por la puerta del Fonsario —que se hallaba situada al otro lado del lugar donde habían acampado los normandos— y se ocultó en el bosque de alcornoques que se extendía al noroeste de la ciudad.

---

<sup>1</sup> Laguna de la Janda.

A la mañana siguiente, cuando los piratas nórdicos se percataron de que la ciudad estaba desguarnecida, se lanzaron contra las murallas aportilladas, mientras que un destacamento entraba por una grieta que había en la fachada que daba al río y abría la puerta de Tarifa para que pudieran acceder a la población los asaltantes que permanecían en la zona extramuros.

Tres días con sus noches estuvieron los vikingos robando las casas de los ricos mercaderes que se hallaban situadas en los entonos del puerto llevándose tapices, lujosas telas, piezas del ajuar y las joyas que los huidos no habían podido ocultar suficientemente. De las casas de los ricos pasaron, ascendiendo por las calles que conducían a la cima del colina donde se hallaban la mezquita aljama y el alcázar, entrando en el recinto sagrado más venerado de la ciudad en el que robaron lámparas de bronce y plata y de apoderaron del tesoro de las fundaciones pías que hallaron escondido en uno de los sótanos, debajo del alminar. Luego incendiaron la mezquita y se dirigieron al alcázar, destrozaron la puerta con un ariete y entraron en el noble edificio robando y destruyendo todo lo que hallaban a su paso.

—¡Buscad el arcón con el dinero del erario público! —Se desgañaba Hastein sin saber que Yahya ben Katir se lo había llevado consigo cuando huyeron durante la noche de la ciudad.

También entraron en la mezquita de las Banderas, la más antigua de Algeciras, incendiándola después de destrozarse el mimbar de preciosa madera. En el barrio portuario, donde residía la población mozárabe, desfondaron las botas de vino que tenían en sus tiendas y bebieron de él cuanto sus cuerpos pudieron soportar.

Al alba del cuarto día, estando la mayor parte de los asaltantes borrachos y cansados de tanto robar e incendiar, apareció por el camino que conducía a Tarifa un destacamento de hombres armados que debía superar los quinientos soldados de a caballo. Era el *chund* de Palestina que acudía en ayuda de los algecireños. Cuando aquel pequeño pero enardecido ejército se hallaba cerca de la ciudad se le unió un centenar de jóvenes de Algeciras armados con espadas, hachas y lanzas. Todos juntos, enarbolando las banderas de los sirios y lanzando desgarradores gritos para intimidar a los invasores, entraron en Algeciras por la puerta de Tarifa que los vikingos, engolosinados con el pillaje y ahitos de vino, no se habían cuidado de cerrar.

Tres horas duró la batalla. Dispersos y sin moral de lucha, como estaban, tendidos en las calles y los patios de las casas, los baños y las atarazanas, los normandos no opusieron demasiada resistencia. Muchos acabaron muertos o heridos al intentar hacer frente a los guerreros del *chund*, aunque la mayor parte de ellos se dirigió al puerto para embarcar en sus bajeles que se hallaban atracados en el muelle de madera del río de la Miel. Casi todos los *drakkars* pudieron zarpar y salir a mar abierto escapando de los enfurecidos musulmanes, pero dos barcos que quedaron rezagados fueron tomados por los guerreros de Palestina y por un grupo de pescadores de la ciudad, siendo sus ocupantes pasados a cuchillo y los barcos confiscados.

A medio día todo había acabado. La población local, deshecha de los invasores, pudo retornar a la ciudad y comprobar si sus hogares habían sufrido algún daño, habían sido robados o incendiados. Yahya ben Katir entró en el alcázar con el tesoro público en su arcón y después se dirigió a la mezquita aljama para evaluar los daños ocasionados por los vikingos. Unos días más tarde comenzaron las obras de restauración de las dos mezquitas incendiadas cuyas puertas de reconstruyeron utilizando la madera de los barcos normandos capturados.

Para evitar nuevas incursiones de aquellos feroces piratas venidos de los mares del Norte, el emir, Muhammad I mandó que se restauraran las murallas de la ciudad y que se emplazara una flotilla de galeras en su puerto.

El mayor desastre sufrido por los algecireños en sus ciento cincuenta años de existencia como ciudad musulmana se había saldado con enormes destrozos materiales y el robo de valiosos objetos, aunque con la pérdida de muy pocas vidas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Espinar Moreno, M., *et alii*, *Los vikingos en la historia*, 2, II Jornadas de Cultura vikinga, Granada, 2015. Libros epccm, N° 8, Cádiz-Granada, 2015.
- Ibn Hayyán, *al-Muqtabis*, Trad. por J. E. Guraieb, Cuadernos de Historia de España, Tomo XV, 1951.

- Al-Himyari, *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*, Trad, por Pilar Maestro González, Textos Medievales 10, Valencia, 1963.
- *Los vikingos, reyes de los mares*, Aguilar Universal (Historia), nº 5, Edit. Aguilar, Madrid, 1989.
- Mawer, A., *Los vikingos*, Buenos Aires, 1944.
- Mazzoli-Guintard, Ch., “Les Normands dans le Sud de la péninsule Ibérique au milieu du IX siècle”, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Presses Universitaires, Rennes, 1996, Tomo 103, nº 2 (27-37).
- *Primera Crónica General de España*, publicada por R. Menéndez Pidal, Edit. Gredos, Madrid, 1955, Tomo II.
- Al-Zuhri, *Kitab al-Yugrafiyya*, Trad. por Dolores Bramón (El mundo en el siglo XII. Estudio de la versión castellana y del original árabe de una geografía universal: El tratado de al-Zuhri), Barcelona, 1991.

## V

### MUHAMMAD Y AL-QASIM, REYES DE ALGECIRAS

A la muerte de Almanzor en el año 1002 le sucedió como primer ministro del Califato de Córdoba su hijo Abd al-Malik que, sin poseer las grandes dotes intelectuales y políticas, la autoridad innata y la capacidad de control de las tropas mercenarias que constituían la mayor parte del ejército de al-Andalus de su progenitor, pudo retrasar por algunos años el dramático final de un Estado en descomposición en el que la figura del Califa, en otro tiempo legítimo y respetado soberano de los musulmanes y representante de Dios en la tierra, había quedado muy debilitada durante el mandato de Muhammad ben Abi Amir.

Sin embargo la pasajera estabilidad y la paz lograda por Abd al-Malik se quebró en el año 1009 cuando, inesperadamente, el hijo de Almanzor murió en extrañas circunstancias sucediéndole en el poder su hermano Abderrahmán, apodado “Sanchuelo” por ser nieto de Sancho Garcés, rey de Navarra. Carente de las cualidades que habían adornado a su padre, pronto se granjeó la enemistad de la aristocracia cordobesa, del pueblo llano de la capital y de parte del ejército, siendo acusado por los hombres de religión de impío e inmoral. Cuando intentó suceder en el trono de Córdoba al pusilánime omeya Hixem II, el pueblo se rebeló asaltando y saqueando el palacio de Medina Zahira y acabando con la vida del pretencioso “Sanchuelo”.

Entre 1009 y 1031 los intentos de restaurar el prestigio y la unidad del Califato fracasaron. Los poderosos jefes militares bereberes y eslavos<sup>1</sup> y la aristocracia andalusí se enfrentaron en una sangrienta guerra civil que se saldó con la proclamación en Córdoba de la república, la disgregación del Estado y la aparición de los llamados reinos de Taifas constituidos por grupos étnicos (eslavos, bereberes y andalusíes). En el sur de al-Andalus se configuraron varios reinos independientes fundados por linajes bereberes, prestigiosos en lo económico, lo cultural y lo artístico, pero profundamente debilitados en lo político y lo militar.

Uno de esos reinos de Taifas fue el creado en las antiguas coras de Algeciras y Málaga por la familia de los hammudíes que aspiraban a restaurar el Califato en alguno de sus miembros y que habían sido gobernadores de Algeciras, Ceuta y Tánger. Unidas las ciudades de Málaga y Algeciras bajo un solo soberano hasta el año 1035, éste reino se escindió en dos a partir de esa fecha surgiendo el reino taifa de Algeciras sobre el territorio que había ocupado la antigua cora y que, siglos más tarde, abarcaría el llamado Campo de Gibraltar, más los términos de Estepona, Gaucín, Casares y parte de Alcalá de los Gazules. Este pequeño, débil e inestable Estado, pero de enorme valor estratégico debido a su privilegiada situación geográfica, mantuvo su independencia hasta el año 1055 cuando fue anexionado por el reino abbadí de Sevilla.

\* \* \*

Al-Qasim era alto de cuerpo y de facciones agraciadas, aunque las preocupaciones y la desazón provocadas por el poder lo habían envejecido prematuramente apareciendo por debajo del blanco turbante que portaba sobre su cabeza algunos mechones grises y en torno a sus ojos azulados unas profundas ojeras. No cabía duda que los sobresaltos producidos por la guerra y las malas noticias que le transmitía su general en jefe sobre el cerco que al-Mutadid tenía establecido alrededor

---

<sup>1</sup> Mercenarios de origen europeo que formaron parte del ejército califal. Sus jefes llegaron a constituir una aristocracia militar que, con los bereberes y los andalusíes, dieron lugar a los llamados reinos de Taifas.

de Algeciras, habían acelerado su decrepitud. Sobre todo cuando no se engañaba en relación con las escasas posibilidades que tenía de ganar aquella desigual batalla.

Había subido al trono en la primavera del año 1048 tras la muerte de su padre Muhammad, un rey prudente que había logrado mantener el prestigio de la taifa algecireña durante su convulso mandato e, incluso, optar al cargo de Califa de Córdoba, aunque sin conseguir hacer efectivo tan sobresaliente título.

Asomado al pretil de las atarazanas que el primer rey de Algeciras había restaurado cuando fue nombrado soberano de la taifa en el año 1035 y acondicionado como palacio al estar el alcázar de la ciudad inhabitable después de que los bereberes lo incendiaran en el año 1011, observó, con el rostro contraído y una profunda expresión de tristeza, la flota sevillana que bloqueaba el puerto de su ciudad.

Estaba acompañado por sus dos hijos, Abderrahmán y Hasán, y por su general Sulaymán. Los cuatro contemplaban apesadumbrados las fuerzas que asediaban la ciudad por mar y por tierra que eran infinitamente superiores en número a los doscientos jinetes y cuatrocientos infantes con que contaba al-Qasim para defender las murallas. Frente a ellos se veía la bahía de aguas azules y plácidas, la isla de Umm Hakim y, al fondo, la imponente mole gris del monte que recibiera su nombre en honor del conquistador de al-Andalus, Tariq.

—Al-Mutadid ha enviado una nueva flota al mando de su almirante Abd Allah ben Salán. No tenemos ninguna posibilidad, señor —reconoció Sulaymán—. Algeciras está perdida.

El rey hammudí no respondió. Acarició con paternal afecto la negra cabellera del pequeño Hasan sin apartar la mirada de las galeras sevillanas que bloqueaban la entrada del puerto.

—Resistir es una locura —siguió diciendo el militar—. Sevilla es poderosa y su rey está decidido a tomar esta ciudad.

—Aún nos queda un último recurso, Sulaymán —aseguró al-Qasim sin apartar la mirada de los barcos enemigos—. Esta noche envía una zabra a Ceuta. Solicitaremos la ayuda de Sawayyat al-Bargawati. Los lazos de sangre le obligan a socorrernos.

El señor de Ceuta, tradicional aliado de los reyes taifas de Algeciras, había mantenido buenas relaciones políticas y comerciales con al-Qasim, lo que permitía a éste abrigar la esperanza de que le enviase la flota ceutí con hombres y vituallas. Pero el poder de los abbadíes sevillanos eran inmenso y sus proyectos de expansión a costa de otros reinos taifas una realidad que no ignoraba el débil Sawayyat que temía que, una vez tomada Algeciras, fuera Ceuta el siguiente objetivo de al-Mutadid. La zabra partió con una carta de al-Qasim, pero, a pesar de las buenas palabras remitidas por el Bargawati, la ayuda solicitada nunca llegó. En las postrimerías de julio, tres meses después de iniciado el cerco, la situación se había vuelto desesperada para los algecireños. Al-Qasim se vio obligado a enviar un embajador ante el rey de Sevilla con una propuesta de paz. Transcurridos diez días éste retornó a la corte algecireña con la respuesta de al-Mutadid.

—El rey de Sevilla me comunica que si le entrego la ciudad me concederá un solvoconducto para que pueda abandonar Algeciras con mi familia y con todo cuanto pueda transportar en una embarcación —le dijo a Sulaymán.

—¿Y cuál va a ser vuestra respuesta, señor?

—Mis súbditos se mueren de hambre y de enfermedades —dijo sin poder ocultar la tristeza que le embargaba—. Nadie acudirá en nuestra ayuda, Sulaymán. He aceptado el pacto. Mañana partiré con destino a Ceuta y tú, mi buen general, abrirás las puertas de la ciudad para que los sevillanos tomen posesión de ella. El reino taifa de Algeciras ha llegado a su fin.

El 10 de agosto del año 1055, al-Qasim, el último rey taifa de Algeciras embarcaba, acompañado de sus familiares y algunos criados, en un cárabo en las atarazanas poniendo rumbo al puerto de Ceuta. Pero cuando estaba a una milla de la ciudad norteafricana le llegó un batel con una carta de Sawayyat en la que éste le decía que no podía darle asilo. Al-Qasim ordenó al arráz de la embarcación que pusiera rumbo al Este y se dirigiera a Almería con la esperanza de que su rey al-Mutasim se dignara darle cobijo y protección.

En los tristes días que duró el viaje hasta el puerto de Almería, el destronado rey tuvo tiempo de rememorar los episodios más sobresalientes de su reinado y del reinado de su antecesor. Sentados en la toldilla de



Mapa con la extensión del reino taifa de Algeiras una vez separado de Málaga en 1035.

popa narraba a sus dos hijos la historia de los hammudíes de Málaga y de Algeiras para que se perpetuara en la memoria de la familia.

—Todo empezó —inició su relato el hammudí que había sido rey y en esos momentos no era más que un desdichado monarca condenado a vivir en tierra ajena— cuando vuestro bisabuelo, al-Qasim ben Hammud en el mes de marzo del año 1018, a la muerte de su padre fue elegido Califa de Córdoba, título que justamente le correspondía por haberlo recibido su progenitor directamente del legítimo califa de los omeyas Hixam II.

—¿Fue nuestro bisabuelo Califa de la ciudad de Córdoba? —Se sorprendió el joven Hasán.

—Lo fue para su desgracia, hijo mío. Muchos eran sus enemigos y muchos los altivos aristócratas cordobeses que despreciaban la estirpe de los hammudíes, bereberes al fin y al cabo, aunque de noble origen. Sin embargo la traición le vino desde su propia familia. Su sobrino Yahya, que era señor de Málaga, se rebeló contra él, atacó la capital y le obligó a abandonar el trono teniendo que refugiarse en Sevilla, ciudad en la

que había sido gobernador. Aunque dos años más tarde logró recuperar el Califato nombrando sucesor, por lo que pudiera suceder, a su hijo Muhammad, vuestro abuelo. Pero breve fue su segundo reinado, porque el 9 de septiembre de 1023 el pueblo de Córdoba instigado por los poderosos enemigos de al-Qasim ben Hammud se levantó contra él teniendo que huir nuevamente con sus dos hijos, mi padre Muhammad y mi tío Hasán, y con su valerosa esposa Sabi'a, vuestra bisabuela, y refugiarse en Jerez de la Frontera donde fue acogido por el bondadoso jeque Abu Hegiag.

—¿Y cómo es que está enterrado en Algeciras, si buscó el amparo de los jerezanos? —Preguntó Abderrahmán.

—El pérfido Yahya no cesó hasta tomarlo preso después de haber puesto cerco a la ciudad de Jerez. Cargado de cadenas lo condujo a Málaga encerrándolo en la alcazaba. A vuestro abuelo Muhammad, a su hermano Hasán y a vuestra bisabuela Sabi'a el jeque Abu Hegiag los llevó a Algeciras donde había establecida una guarnición de soldados negros que eran fieles a la causa del califa al-Qasim ben Hammud.

—Pero, ¿cómo acabó nuestro bisabuelo en nuestra ciudad? —Insistió en su demanda Abderrahmán.

—En el mes de junio del año 1035 el nuevo señor de Málaga, Idris I, recelando del octogenario al-Qasim, que era el legítimo heredero del Califato, lo mandó estrangular enviando a continuación su cadáver a Algeciras para que sus hijos le dieran sepultura —manifestó al-Qasim—. Por eso está enterrado en un suntuoso mausoleo en el cementerio de nuestra ciudad. Y por hoy es suficiente, queridos hijos. Estoy cansado. Mañana seguiré con la narración de la historia de nuestra noble familia que es linaje de califas y de reyes.

La noche había comenzado a caer sobre el mar de levante. Unas nubes oscuras se habían ido extendiendo por el cielo cárdeno del atardecer y el viento se tornó violento amenazando la navegación. El arráz del cára-bo, temiendo que se desencadenara una tormenta, decidió buscar refugio en el puerto de Almuñécar a la espera de que, con el nuevo día, el tiempo hubiera mejorado.

Como el arráz pensaba, así sucedió y un cielo azul, libre de nubes, y una suave brisa soplando del Oeste, recibió a los hammudíes desterrados cuando salieron de sus improvisados camarotes habilitados en el castillo



Dinar acuñado en Ceuta en el año 1032 hallados en el transcurso de la excavación realizada en el nº 20 de la calle General Castaños de Algeciras (Museo municipal de la ciudad).

de popa. De nuevo sentados en la toldilla, amparados del sol por un gran toldo azul, entretanto que los marineros izaban la vela latina, levaban ancla y realizaban las maniobras para salir del puerto, al-Qasim continuó desgranando la historia de la familia hammudí.

—Cuando en Algeciras se supo que el despiadado Yahya había entregado su alma en la primavera de 1035 ¡Alá lo confunda en la otra vida y lo envíe a los infiernos! —Comenzó diciendo el desterrado rey—, el jeque Abu Hegiag, por consejo de Sabi‘a, convocó a las tropas negras que defendían nuestra ciudad en la explanada donde se hallaba situado el destruido alcázar y la mezquita mayor y presentándoles a los dos príncipes, a mi padre Muhammad ya mi tío Hasán, les dijo:

—¡He aquí a Muhammad y Hasán, hijos del que fue califa de Córdoba al-Qasim ben Hammud. Ellos serán, a partir de ahora, vuestros caudillos y señores con el mandato de que seréis dichosos si les correspondéis con vuestra lealtad y los defendéis de sus enemigos con valentía!

A no mucha distancia la astuta Sabi‘a escudriñaba los rostros de los soldados para comprobar su reacción ante las palabras del jerezano. A poco de haber acabado el jeque Abu Hegiag su breve discurso sonrió porque entendió que uno de sus hijos sería rey de Algeciras.

Los soldados, enardecidos con la arenga de Abu Hegiag y lanzando vítores, nombraron en aquel mismo momento rey a Muhammad ben al-

Qasim. A su lado estaría como consejero su hermano el piadoso Hasán, aunque sería por poco tiempo, porque imbuido de santidad sólo deseaba alejarse de la vida pública y vivir en el ascetismo. A los pocos meses de haber sido coronado al-Qasim se retiró a un *ribat*<sup>1</sup> para dedicarse a la oración y a la lectura de los textos sagrados. En el año 1040 viajó a La Meca para hacer la Peregrinación en compañía de su hermana Fatima, viuda del señor de Málaga y primo suyo Yahya. Cuando Hasán retornó, pasados tres años, a Algeciras la gente lo llamaba con el honroso título de “el Hajj”, que quiere decir “El Peregrino”.

El reinado de Muhammad fue muy beneficioso para los algecireños: reconstruyó las murallas de la ciudad casi destruidas por los bereberes de al-Mustáin en el 1011, engrandeció la mezquita aljama, fomentó las actividades comerciales y la construcción naval y atrajo a poetas, arquitectos y hombres de religión que dieron lustre a la vida de la ciudad. A su lado, en el gobierno, siempre estaban presentes su prudente madre Sabi‘a y el leal Abu Hegiag.

Y así fue, hijos míos, como nació el reino de Algeciras en la persona de mi padre y vuestro abuelo Muhammad del linaje de los hammudíes.

—Y ¿cuándo acabó el reinado de nuestro abuelo y comenzó el tuyo, padre? —Intervino Hasan—. Yo era muy pequeño y no lo recuerdo.

—En el año 1040 el eslavo Nacha, que era gobernador de la ciudad de Ceuta y poseía una potente flota, cruzó el Estrecho con la intención de conquistar el pequeño y débil reino de Algeciras y el más extenso y rico de Málaga —continuó diciendo al-Qasim—. Primero se dirigió contra Algeciras que era la ciudad más cercana y la bloqueó por mar y tierra instando a mi padre a rendirse si no quería que sus soldados entraran a saco en la ciudad. Viendo el grave peligro que se cernía sobre el reino, Sabi‘a salió valientemente al encuentro de Nacha encontrándolo junto al río de la Miel al frente de sus guerreros. Cuando estuvo delante del ceutí le increpó duramente recriminándole por la vergonzosa acción que pretendía realizar al romper los vínculos de clientela sagrados para los musulmanes. Nacha reconoció su error y ordenó a las tropas que reembarcaran y retornaran a Ceuta. Sabi‘a había salvado el reino y el trono de su hijo.

---

<sup>1</sup> Institución situada en zonas de la costa aisladas y peligrosas donde se recluían hombres piadosos, mitad monjes mitad guerreros, para llevar una vida ascética y, al mismo tiempo, defender el lugar del enemigo cristiano.

—Que valiente y astuta era nuestra bisabuela, padre —argumentó Abderrahmán.

—Pero las cosas no siempre fueron tan gratas para el reino, hijo mío —adujo al-Qasim—. Mi padre no pudo librarse de la maldición que acompañaba a todos los califas de Córdoba. Él había sido nombrado heredero del Califato por mi abuelo y, por tal motivo, se creía con derecho a reivindicar el título califal y hacerlo efectivo. Ese fue su gran error.

—¿Qué sucedió? —Se interesó vivamente Abderrahmán.

—En el mes de febrero del año 1046 los reyes de Morón, Arcos y Carmona, dirigidos por el poderoso Badis, soberano de Granada, eligieron a mi padre para ocupar el cargo de Califa que se hallaba vacante. Mi progenitor, ignorando la debilidad militar de su reino, se dirigió contra Málaga con la intención de tomar la ciudad y, de allí, marchar a Córdoba para hacer efectivo el título califal y ocupar el trono. Pero he aquí que fue incapaz de rendir Málaga, añadiéndose a sus desgracias el que sus protectores de Morón, Arcos, Carmona y Granada lo abandonaron en plena campaña. Derrotado se vio obligado a volver sobre sus pasos y recluirse en la capital de su reino. Fue aquel un golpe terrible que no pudo superar. En el año 1048 moría en su palacio de las atarazanas mi padre el rey de Algeciras Muhammad ben al-Qasim sin que los médicos supieran decir que enfermedad lo había llevado a la tumba. Decía la gente que murió de tristeza por la derrota sufrida y por la vil traición de sus aliados.

Unos días después del fallecimiento de vuestro abuelo, fui coronado rey de Algeciras por los nobles de la ciudad, los hombres de religión y el general del ejército. Me otorgaron el título de *al-Watiq* que quiere decir “el que merece la confianza de Alá”. Heredé, hijos míos, un reino en decadencia, empobrecido por el ambicioso e irrealizable proyecto de mi padre y codiciado por otros reyes taifas, entre ellos el poderoso al-Mutadid de Sevilla.

El resto de la historia bien la conocéis. El despiadado soberano de Sevilla nos atacó por mar y tierra y, apoderándose de nuestra ciudad, nos envió al exilio. Y en ese deambular por el mundo, sin tierras ni casa en la que reposar ni súbditos a los que gobernar, lejos de la hermosa ciudad que fue capital de mi reino, nos hallamos para nuestra desdicha.

Y con estas palabras el desterrado al-Qasim ben Muhammad dio fin al relato de la historia de los hammudíes, reyes de Algeciras entre los años 1035 y 1055.

Al amanecer del día siguiente el cárabo en el que navegaba con su familia arribó sin mayores contratiempos al puerto de Almería. El joven rey poeta al-Mutasim se mostró benévolo y amable con el destronado rey hammudí y le dio asilo otorgándole una casa en la que pudo vivir hasta el fin de sus días.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ación Almansa, M., “Los Hammudíes, Califas legítimos de Occidente en el siglo XI”, *Actas del Congreso De Toledo a Huesca. Sociedades medievales en transición a finales del siglo XI (1080-1100)*, Excma. Diputación Provincial de Zaragoza, 1998 (45-59).
- Marín, M. y Fierro, M., *Sabios y santos musulmanes de Algeciras*, Fundación Municipal de Cultura “José Luis Cano”, Algeciras, 2004.
- Martínez Enamorado, V. y Torremocha Silva, A., *Almanzor y su época*, Editorial Sarriá, Málaga, 2001.
- Requena, F., *Muhammad y al-Qasim, amires de Algeciras*, Antequera, 1956.
- Seco de Lucena, L., *Los hammudíes, señores de Málaga y Algeciras*, Colección Libros Malagueños, Excmo. Ayuntamiento de Málaga, 1955.

## VI

### EL CERCO DEL INFANTE DON PEDRO DE 1278-79 Y LA FUNDACIÓN DE *AL-BINYA*

La galera en la que navegaba Abu Yusuf, el sultán de los meriníes, sorteó las dos galeras cristianas que, desfondadas, habían encallado en uno de los arrecifes que prolongaba la Isla Verde por el lado sur. Algunos guerreros zanatas se esforzaban en aprovechar las desgarradas velas y las drizas de ambas embarcaciones antes que la marea y el fuerte oleaje las deshicieran por completo y las enviaran definitivamente al fondo de la bahía.

En la costa, sobre la meseta donde luego se edificó el barrio de la Villa Vieja, se veían las columnas de humo del incendio que los musulmanes vencedores habían provocado en el campamento de los cristianos. El sultán estaba eufórico por la gran victoria conseguida. La galera entró en la dársena habilitada junto a las atarazanas y al desembarcar fue recibido por los gritos de júbilo de los algecireños a los que había liberado del prolongado sitio, de la muerte o del cautiverio.

—¡Alá es grande! ¡Nuestro imán es la espada del Islam y el vencedor de los infieles! —Gritaban los soldados y la población civil congregados en la explanada.

La ciudad que había padecido hambre y terribles enfermedades durante el año que duró el cerco, se hallaba bien abastecida. Un día antes

de la llegada de Abu Yusuf, cuando los castellanos levantaron el sitio y partieron con dirección a Sevilla cabizbajos y humillados, la gente de Algeciras salió de la ciudad y entró en el abandonado campamento cristiano tomando todo lo que los sitiadores habían dejado atrás en su precipitada huida. Para abastecer a los valientes defensores de la ciudad, el sultán traía consigo desde Ceuta diez cárabos y naves cargadas de vituallas. Desde las atarazanas el sultán y su gobernador se dirigieron al alcázar donde Umar ben Alí expondría a su señor las vicisitudes que habían soportado durante los meses de cerco.

Lo sucedió había sido que el rey Alfonso X, entendiendo que la escuadra castellana dominaba las aguas del Estrecho e impedía cualquier tipo de ayuda llegada desde la otra orilla, decidió poner sitio a la ciudad de Algeciras que estaba en poder de los norteafricanos desde el año 1275 y por donde entraban los ejércitos meriníes que estaban devastando las tierras de Vejer, Medina Sidonia, Jerez, Sevilla e, incluso, los campos de Córdoba.

En el mes de agosto de 1278, el rey de Castilla mandó a su almirante, Pedro Martínez de Fe, que dispusiera la flota que operaba en el Estrecho, constituida por 80 galeras, 24 naves y un número indeterminado de galeotas, leños y zabras, en torno al puerto de Algeciras y bloqueara por mar la ciudad para evitar que le pudieran entrar armas y vituallas. Pensaba este monarca que provocando el desabastecimiento de los sitiados éstos solicitarían capitular en pocos meses. Como el cerco se prolongaba y los algecireños, mandados por el gobernador meriní Umar ben Alí, no daban señales de estar próximos a la rendición, Alfonso X envió, en febrero del año siguiente, un ejército al frente del cual puso a su hijo el Infante don Pedro.

El Infante estableció el campamento cristiano sobre una meseta que se hallaba situada al sur del río de la Miel, en una posición elevada muy ventajosa, pues desde ella podía batir con los almajaneques, trabucos y balistas<sup>1</sup> la parte baja de la ciudad.

El asedio continuó todo lo que restaba del año 1279, prolongándose durante el invierno del año siguiente. Los sitiados consumieron todas las

---

<sup>1</sup> Artilugios neurobalísticos capaces de arrojar piedras, materiales incendiarios y animales en descomposición sobre una ciudad sitiada.

vituallas que se encontraban almacenadas en los silos, había matado las ovejas y las aves de corral y sacrificado las bestias de carga e, incluso, los caballos de la milicia. El hambre y las enfermedades se extendían entre la sufrida población sin esperanza alguna de que les llegara algún socorro desde el exterior. El rey Muhammad II de Granada había sellado una alianza con Alfonso X y nada podían esperar los algecireños de los nazaries.

—¡Alá nos ha abandonado! ¡Nuestros hijos sufrirán el cambio de religión! —Se lamentaban los padres de familia viendo que el final se acercaba y que Algeciras sería entregada a los cristianos.

En el campo castellano la situación no era más llevadera. Durante el invierno los temporales marítimos habían impedido la llegada de las naves desde el Puerto de Santa María con alimentos y con las pagas para los soldados y los marineros de la flota. La falta de vituallas obligaba a los sitiadores a alimentarse de hierbas del campo y raíces. El hambre era general. No había nada que comer a excepción de lo que recolectaban en el cercano bosque. Los marineros comenzaron a sufrir enfermedades carenciales. A muchos se les caían los dientes y quedaban tan faltos de fuerza que comenzaron a abandonar los barcos para refugiarse en chozas erigidas en torno al campamento y en la Isla Verde para que los cirujanos les trataran de sus males, aunque nada podían hacer los galenos para aliviarles de la enfermedad.

El Infante don Pedro convocó un consejo de guerra a mediados del mes de junio en el que participaron los nobles que estaban al frente de sus



Estatua sedente de Alfonso X el Sabio ubicada delante de la fachada de la Biblioteca Nacional.

mesnadas, los capitanes de los concejos y los arráeces y cómitres de las naves y las galeras.

—La situación es grave, caballeros —dijo—, pero con la llegada del buen tiempo todo volverá a la normalidad. El patrón de un leño que ha arribado del Puerto de Santa María asegura que la flota de naves y cárabos con trigo, cebada, higos y pescado salado y con las pagas está preparada en aquel puerto para acudir en nuestra ayuda. Es probable que antes de acabar este mes estemos abastecidos de todo lo necesario.

El 24 de junio llegó al cerco una galera con parlamentarios del sultán de Marruecos portando una bandera blanca. Venía a proponer un acuerdo de paz, al menos eso era lo que creían los confiados y desmoralizados sitiadores. Lo cierto era que Abu Yusuf, conociendo la dificultades por las que pasaba su gente de Algeciras, pero sabiendo también que la cosas marchaban mal para los cristianos, había decidió mandar una galera con parlamentarios al campamento del Infante don Pedro. Pero no era el motivo principal de aquella embajada buscar un acuerdo o tregua, sino conocer el estado en el que se encontraban la escuadra y el ejército enemigo. Por ello ordenó que embarcaran en la galera, como simples marineros, dos de sus arráeces más experimentados en las cosas de la guerra para que les llevaran noticias ciertas de cómo se hallaban las fuerzas sitiadoras.

La galera con los embajadores —dos nobles consejeros del sultán— arribó a la playa que se hallaba situada por debajo del campamento cristiano. Mientras que los dos parlamentarios descendían de la embarcación y caminaban en dirección al lugar donde se encontraba el Infante don Pedro acompañado de Alfonso Fernández “El Niño”, su hermanastro, y otros nobles castellanos, los arráeces espías tomaban buena cuenta de lo que veían que no era más que embarcaciones varadas en la playa, dolientes quejándose en improvisadas cabañas y soldados famélicos sentados junto a los almajaneques y los trabucos.

—Nuestro señor el sultán Abu Yusuf nos envía con una proposición de paz —manifestó con altivez uno de los embajadores.

—Hablad, pues, para que sepamos que ofrece vuestro sultán —respondió el Infante.

—Cree nuestro señor que este cerco se ha alargado en demasía, que está causando muchas desgracias y numerosas muertes entre los sitiados

y los sitiadores y que es hora de dar fin a esta guerra que no puede acabar bien para ninguno de los dos bandos.

—Hoy mismo podríamos acabar con esta porfiada contienda, señores parlamentarios. Bastaría con que vuestro sultán Abu Yusuf abra las puertas de Algeciras y nos la entregue.

Los dos embajadores no parecía que hubieran oído las palabras pronunciadas por el hijo del rey de Castilla.

—El poderoso Abu Yusuf os propone un acuerdo de paz y de concordia —continuó diciendo el meriní—. Os entregará doscientas mil doblas si levantáis el cerco y retornáis a Sevilla. Pero dando muestra de su generosidad y de que desea una paz justa y duradera, hará entrega de esta disputada ciudad al sultán de Granada Muhammad II. Y así ni vuestro rey saldría vencedor en la lid ni tampoco nuestro señor el sultán; aunque el rey de Castilla obtendría las doscientas mil doblas que, con creces, le compensarían por los gastos generados en esta guerra.

El Infante don Pedro miró de soslayo a su hermanastro. Pensaba que no era desdeñable la propuesta de los meriníes sin imaginar que no se trataba más que de una farsa y que Abu Yusuf no tenía la intención de entregarles una sola dobla, sino ganar tiempo para que sus arráeces comprobaran el estado en que se encontraban el ejército y la flota enemiga.

—Hemos oído con atención la propuesta de vuestro sultán, señores embajadores —respondió el Infante—. Ahora podéis embarcar y volver a Ceuta. Decidle a Abu Yusuf que el Infante don Pedro se ha de reunir con su consejo privado para tomar una decisión. En una semana tendrá el sultán de Fez una respuesta.

Los embajadores, con los arráeces camuflados como marineros, retornaron a Ceuta. Cuando arribaron al puerto de esta ciudad, marcharon, acompañados de los espías, al alcázar para dar la información requerida por el sultán.

—Los cristianos están abatidos y sin deseos de luchar, mi señor —dijo uno de los arráeces—. Las galeras están varadas en la isla y en la playa cercana, los marineros en tierra enfermos y las tropas hambrientas, desmoralizadas y sin orden. Es momento oportuno para atacarlos y vencerlos.

Abu Yusuf, que tenía entre los dedos un *tasbit* o rosario musulmán de cuentas de ámbar, quedó pensativo. Luego despachó a los embajadores y los arráeces y mandó llamar a su hijo Abu Yaqub.

—Reúne una flota, la más numerosa y aguerrida —le ordenó—. Manda traer barcos de los puertos de Salé, Tánger, Anfa y Badis y que se unan a los que ya están fondeados en este puerto de Ceuta. Prepara un cuerpo de voluntarios para que embarquen en dichas embarcaciones. Cuando todo esté preparado zarparás, te dirigirás a Algeciras y combatirás a los cristianos.

—No solo se congregarán navíos de los puertos africanos, señor —adujo el infante musulmán—. También se nos unirán barcos procedentes de la otra orilla.

El sultán lanzó una mira de extrañeza a su hijo.

—¿Será eso posible? —preguntó ignorando que Abu Yaqub tenía noticias ciertas de sus espías en Granada: El sultán Muhammad II había roto sus acuerdos con el rey de Castilla y retornado a la alianza con los norteafricanos.

—Granada ya no está con el rey don Alfonso, padre. Nos enviará parte de su escuadra que tiene fondeada en los puertos de Almuñécar, Málaga y Almería.

Con las embarcaciones proporcionadas por el sultán de Granada, que fueron doce, las quince venidas desde los puertos norteafricanos y las que componían la flota meriní que se hallaban atracadas en Ceuta, la flota reunida por Abu Yaqub alcanzó el número de setenta y dos embarcaciones de guerra, la mayor parte de ellas galeras perfectamente equipadas con hombres y armas. En una veintena de navíos embarcarían los famosos y temibles arqueros ceutíes.

El 19 de julio de 1279 dio Abu Yusuf la orden de que zarpara la escuadra.

Con buen viento del suroeste la flota musulmana cruzó el Estrecho en media jornada arribando al puerto de Gibraltar a eso de medio día donde esperarían la ocasión propicia para atacar a la escuadra cristiana. Dos días permanecieron los navíos fondeados en Gibraltar hasta que el viento roló a levante y, el día 21, al amanecer, pudieron hacerse a la mar y diri-

girse contra los barcos de Alfonso X que se hallaban algunos varados en la Isla Verde, sin hombres de guerra en su interior, y los otros fondeados en la rada, al pie del campamento cristiano.

La escuadra musulmana se dividió en dos flotillas. Una se dirigió a la Isla Verde arremetiendo contra las galeras que, apercibidas del peligro, se habían hecho a la mar, aunque con el viento contrario poco podían hacer para evitar el encuentro en clara desventaja. Como la mayor parte de las tripulaciones se hallaba en tierra, enferma, como se ha dicho, y cobijadas en cuevas y chamizos, los navíos de Abu Yaqub atacaron a las embarcaciones cristianas con tanto ímpetu y tan escasa oposición que dos de ellas, ensartadas con los espolones de las embarcaciones musulmanas, se fueron rápidamente a pique y otras dos quedaron al paio y consumidas por el fuego. Una vez deshechos de los barcos cristianos, los guerreros que iban a bordo de las galeras atacantes saltaron a tierra y acabaron con la vida de los marineros enfermos y con aquellos pocos que pudieron empuñar un arma para defenderse.

La otra mitad de la flota aliada meriní-nazarí se lanzó contra las galeras que se hallaban en la rada, delante del campamento del Infante don Pedro. Pero como era muy escasa la tripulación embarcada, mal armada y sin deseos de lucha, algunas esperaron el ataque enemigo sin haber levado ancla, con lo que fueron presa fácil para los aguerridos musulmanes y, sobre todo, para los expertos arqueros de Ceuta que hicieron caer una lluvia de flechas sobre los desmoralizados marineros y los pocos soldados que se hallaban a bordo. La debacle fue total. Cinco galeras cristianas fueron tomadas por asalto e incendiadas y otras tres, las que iban comandadas por el almirante Pedro Martínez de Fe, don Gonzalo Morante y don Guillen de Savanaque lograron escapar del cerco y salir a mar abierto. Sin embargo Abu Yaqub, sabiendo que iban en aquellas embarcaciones los jefes de la escuadra cristiana, dio orden de que se las persiguiera y se las capturara. Una decena de galeras enemigas se pudieran tras las estelas de las galeras que huían. No habían aún alcanzado la mitad del Estrecho cuando se vieron obligadas a arriar las velas y entregarse, quedando el almirante de Castilla y sus compañeros presos del Infante de Marruecos.

Contemplado desde tierra el dramático desenlace del encuentro naval por el Infante don Pedro y por los hombres de la hueste, quedaron muy compungidos y convencidos de que no les quedaba más remedio que

levantar el sitio y retornar a Sevilla, lo que hicieron precipitadamente al día siguiente, pues temían que, con el paso del mar expedito, Abu Yusuf enviara todo su ejército a la otra orilla para combatirlos.

A poco de haber abandonado los castellanos el cerco, las autoridades de Algeciras abrieron las puertas de la ciudad y la gente salió en tropel para tomar los despojos que los sitiadores habían dejado en el lugar donde estuvo emplazado su campamento. Refiere el gran historiador musulmán Ben Jaldún que las mujeres, los niños y los hombres de la guarnición recogieron en el abandonado campamento cristiano tal cantidad de trigo y cebada, de frutas y de otros víveres dejados por el enemigo, que los mercados de la ciudad estuvieron aprovisionados durante varios días.

Y de esta manera, con la decisiva participación de la escuadra aliada granadino-meriní, la ciudad de Algeciras, el puerto base de los norteafricanos en la Península Ibérica, se vio libre del asedio castellano. Al día siguiente, el sultán Abu Yusuf, con diez cárabos y naves cargadas de vituallas y armas —como se ha dicho— arribó a su capital de al-Andalus y pudo contemplar con sus propios ojos los destrozos que su flota había ocasionado a las galeras y naves enemigas.

Después de descansar en el alcázar de la ciudad y escuchar por boca de su gobernador el relato de lo acontecido durante el largo asedio, acompañado de Umar ben Alí, se dirigió a la meseta situada al sur del río donde había estado ubicado el campamento del Infante don Pedro desde la cual se divisaba una espléndida vista de la ciudad, al otro lado de la corriente fluvial.

—Desde este lugar elevado el enemigo ha batido a su antojo la parte baja de la ciudad, Umar —manifestó Abu Yusuf sin desviar la mirada de la ciudad, las atarazanas y el barrio portuario que había sido el más castigado por los disparos de los almajaneques y trabucos de los castellanos—. Hemos de evitar que eso vuelva a suceder. Edificaré una nueva ciudad en este lugar, la rodearé de elevados muros y construiré en ella un alcázar, una mezquita, una sala de audiencias y unos baños. Al mismo tiempo que sede del gobierno y residencia del emir será una ciudad campamento para que los “voluntarios de la Fe” puedan tener un lugar donde asentarse sin molestar a la gente de Algeciras.

En la primavera siguiente, entrado el año 1280, comenzaron las obras de construcción de la ciudad campamento de los meriníes en al-Andalus so-



Bóveda del pozo de noria existente en los jardines del Hotel Reina Cristina que debió servir para abastecer de agua a una mezquita o a uno de los baños de *al-Binya*.

bre la meseta, situada al sur del río, donde había estado asentado el ejército sitiador del Infante don Pedro. En el siglo XIV, Ben Jaldún le dió el nombre de *al-Binya*, aunque otras fuentes árabes la denominan *al-Buniyya*.

Los muros se construyeron con tierra batida y se erigieron torres de planta cuadrada cada veinticinco metros edificadas con un núcleo de cal y canto y careadas con sillarejos. Por delante de la muralla se excavó un foso, similar al que rodeaba la ciudad vieja por sus frentes no marítimos, para reforzar las cualidades defensivas del recinto. En la cima de la colina, a caballo de la muralla, en el ángulo suroeste del enclave, se edificó un alcázar de planta rectangular y, junto a él, la mezquita y los baños. Tres fueron las puertas que se abrieron en la muralla: una situada en el ángulo suroeste, adosada al alcázar, en la que se iniciaba el camino de Tarifa; otra al norte, llamada de la Medina, porque en ella empezaba el camino que comunicaba, a través de un puente, la nueva ciudad con la vieja medina de Algeciras, y una tercera, abierta entre dos torres, en el flanco meridional.

La *Dajira*, crónica árabe del siglo XIV, dice, en relación con la fundación de *al-Binya*: *En los días de su reinado Abu Yusuf construyó dos ciu-*

*dades-fortaleza. Una de ellas fue la dichosa Fas al-Yadid (Fez la Nueva) que adoptó como sede de su monarquía... La segunda es la ciudad que construyó también para su propia residencia a las afueras de Algeciras... En ella moraban él, sus familiares y visires, pues sentía vergüenza de que la gente de Algeciras se viera en el apuro de tener que alojarle cuando pasaba a la Península para hacer la Guerra Santa. En ambas ciudades construyó aljamas, alminares, alcázares, baños, acequias y puentes en los caminos...*

El historiador Ben Jaldún escribe que *Queriendo poseer, sobre el litoral y junto al puerto (de Algeciras), una ciudad en la que poder instalar sus tropas y tenerlas aisladas con el fin de librar a los habitantes del país de sus violencias y exacciones, eligió un emplazamiento en las cercanías de Algeciras y dio orden de elevar en aquel lugar los edificios necesarios. Esta nueva ciudad fue construida bajo la dirección de un hombre de su confianza y recibió el nombre de al-Binya.*

La construcción de la nueva ciudad debió finalizar en el año 1285. Al menos, el alcázar y los principales edificios palaciegos estaban ya terminados en el mes de octubre de ese año. Dice el cronista Ben Abi Zar que *volvió el emir de los musulmanes a Algeciras, donde entró el 28 de octubre de 1285 y encontró que el alcázar que construía en la ciudad nueva, la sala de audiencias y la mezquita se habían terminado por completo.*

Las crónicas árabes recogen toda una serie de actos oficiales celebrados en *al-Binya* durante la estancia del emir en Algeciras entre el 28 de octubre de 1285 y el 13 de enero de 1286. Escribe Ben Abi Zar que *el sultán ocupó el nuevo alcázar y pasó en él el mes de ramadán, hizo la oración del viernes en la mezquita y en la sala del consejo la oración del perdón... Los alfaquíes velaban con él todas las noches. Hablaba con ellos de ciencia... El día de la ruptura del ayuno (30 de noviembre) fue desde la musalla a su alcázar. Se sentó en la sala del consejo; entraron los jeques benimerines y árabes, se sentaron con él, comieron, y después de la comida el alfaquí Abu Faris Abd al-Aziz le leyó una poesía en la que recordaba sus expediciones de aquel año...; hacía memoria de la construcción de la ciudad nueva y del palacio de Algeciras, de la estancia del emir de los musulmanes en él y de su oración en la mezquita; celebraba también su almimbar, la pompa de la fiesta de la ruptura del ayuno...*

Dos hechos acontecidos en *al-Binya* vienen a demostrar la función de ciudad palaciega que tuvo la fundación de los meriníes. Uno es que

cuando Abu Yusuf murió, estando en Algeciras, el 20 de marzo de 1286, *fue enterrado en la mezquita de su alcázar de al-Binya*; y otro que su hijo Abu Yaqub fue proclamado rey el mismo día del óbito en la ciudad nueva de Algeciras, recibiendo el juramento de fidelidad de las cabilas en la misma ciudad unas semanas más tarde.

A partir del año 1285 la estratégica ciudad de Algeciras, primera fundación de los invasores árabe-bereberes en la Península Ibérica en el año 711, estuvo dotada de dos recintos defensivos que rodeaban dos ciudades distintas: una, situada al norte del río, donde se hallaba asentada la población formada durante el emirato, el califato y los períodos almorávide y almohade; otra la ciudad campamento de *al-Binya*, fundación del sultán Abu Yusuf ubicada en la meseta localizada al sur del río. Ambas ciudades contaban con sendos alcázares, varias mezquitas, al menos cuatro baños, salas de audiencia y dos alhóndigas (la Vieja y la Nueva).

## BIBLIOGRAFÍA

- Crónica del rey don Alfonso Décimo, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1955.
- Ibn Abi Zar, *Rawd al-Qirtas*, Trad. esp. A. Huici Miranda, Textos Medievales, n° 13, Tomo II, Valencia, 1964.
- Ibn Jaldún, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, Trad. de B. Mac Guckin de Slane, Alger, 1852-1856 et réimpression sous la direction de P. Casanova, Paris, 1925-1956, Tomo II.
- *Hulal al-Mawsiyya*, Crónica árabe de las dinastías almorávide, almohade y benimerín, Trad. por A. Huici Miranda, Editora Marroquí, Tetuán, 1952.
- Pérez-Embid, F., “La marina real castellana en el siglo XIII”, *Anuario de Estudios Medievales*, 6, 1962 (179-183).



## VII

### LA ALFARERÍA DE ABD AL-WALID

Entre los abundantes materiales cerámicos recuperados en el transcurso de las intervenciones arqueológicas realizadas en Algeciras, consistentes en toda una variedad de tipos, tanto bizcochados como pintados, esgrafiados, vidriados y estampillados (ollas, cazuelas, ataifores, jarras, jarritas, jarros, redomas, cuscuseras, alcadafes, anafres, candiles, cantimploras, estelas funerarias, útiles de alfarero, apliques arquitectónicos, tejas, orzas, tinajas, brocales de pozo, arcaduces, bacines, pilas de abluciones, etc.), datados, algunos en época emiral, otros califales y, la mayor parte de ellos pertenecientes a los períodos almorávide, almohade y nazari-merini, destacan por su abundancia, belleza, la riqueza de los motivos decorativos utilizados, la variedad de los soportes sobre los que se hallan impresos dichos motivos y la seguridad de ser piezas elaboradas en talleres *yaziries*, los ejemplares que presentan decoración estampillada.

La existencia de una industria local de alfarería dedicada a la producción y comercialización de materiales cerámicos de uso común y de lujo en los siglos XII, XIII y XIV está demostrada por las noticias recogidas en la fuentes escritas de la época y, sobre todo, por los testimonios materiales que, en los últimos años, se han exhumado merced a los proyectos arqueológicos desarrollados y a los estudios arqueométricos acometidos

por Salvador Domínguez-Bella y María J. Sánchez Aragón en las pastas de los ejemplares de cerámica estampillada conservados en el Museo Municipal de Algeciras.

En el año 2003 se llevó a cabo, en el curso de una excavación arqueológica realizada en la calle alférez Villalta Medina, esquina con la calle comandante Gómez Ortega, un horno de alfarero de época islámica con una datación de los siglos XII-XIII. Se recuperó una parte de la cámara de combustión y de la cámara de cocción con algunos grandes fragmentos de tinajas sin decorar, un cuño o sello de estampillar y desechos de alfar.

Unos testimonios de notable importancia que vienen a certificar la existencia, entre los siglos XII y XIV, de una relevante industria alfarera en la ciudad de *al-Yazira al-Jadra'*, son los útiles de alfarero hallados en el transcurso de varias intervenciones arqueológicas realizadas en los últimos años del siglo XX y primeros del XXI. Se trata de media docena de atifles utilizados para separar en el horno formas abiertas (ataifores, tapaderas, cazuelas, etc.), varios rollos de alfarero y, lo que más nos interesa para demostrar la fabricación de las piezas estampilladas en la Algeciras musulmana, tres cuños o sellos de estampillar de barro cocido.

Uno de estos cuños, hallado en los rellenos que amortizaban la necrópolis musulmana excavada en la Avenida Capitán Ontañón / Prolongación de la Avenida Blas Infante, tiene forma prismática con los cuatro lados mayores cóncavos tallados a cuchillo. Presenta, en los lados menores, sendas matrices o estampillas en negativo con los motivos a estampar. Una de ellas reproduce un par de octógonos entrelazados con una roseta o ruedecilla centrada en su interior; la otra muestra un motivo vegetal estilizado. En una de las caras laterales aparece un grafito en árabe cursivo con el nombre de un tal Abū l-Walīd (probablemente el alfarero propietario del cuño) y en otra lo que parece ser un numeral.

El segundo ejemplar fue hallado en la excavación, ya citada, realizada en la calle alférez Villalta Medina, esquina con calle comandante Gómez Ortega tiene una forma bicónica, adecuada para su sujeción a la hora de imprimir los dos motivos localizados en los extremos de la pieza. Su gran tamaño lo hace indicado para ser usado en objetos de formato grande, como tinajas o brocales de pozo. Los motivos decorativos de las dos improntas están realizados mediante la técnica excisa, rebajando el barro

con un instrumento cortante. El resultado son dos cartelas cuadrangulares dentro de las cuales se definen los dos motivos caracterizados por su gran esquematismo. Uno de ellos es una flor con botón central y ocho apéndices. El otro consiste en una estilización del “Árbol de la Vida” (*hom*) rodeado de cuatro círculos.

El tercer cuño de estampillar conservado en el Museo Municipal de Algeciras, también hallado en el curso de una de las intervenciones arqueológicas realizada en la ciudad, es similar en la forma al citado anteriormente. Una de ellas muestra un sello de temática vegetal y en una de las caras laterales cóncavas aparece la inscripción de difícil interpretación hecha mediante la técnica incisa.

En cuanto a la comercialización de los productos elaborados por la industria alfarera algecireña en los siglos XIII y XIV se puede avanzar la hipótesis de que transcendía al ámbito puramente local. Quizá las tinajas, brocales de pozo, pilas de abluciones y otros objetos decorados mediante la técnica del estampillado hechos en Algeciras se exportaran, en este lado del Estrecho, a ciudades como Ronda, Estepona y Marbella y a la zona de Cádiz y Jerez antes de la debacle almohade y de la conquista de estos territorios por Castilla. Es probable que también se vendieran en el Norte de África.

En 1285 el cautivo cristiano Domingo de Merlán fue vendido en Algeciras por doce doblas a Mahomat el Tejedor, a Alí el Carpintero, a Bebe-



Horno de alfarería de época islámica exhumado en el transcurso de una intervención arqueológica llevada a cabo en la calle alférez Villalta Medina, esquina con calle comandante Gómez Ortega de Algeciras.

car el Corcovado, a Mahomat Almocadén, tendero del rey, y a Mahomat el Ollero, sin duda uno de los alfareros de la ciudad que, posiblemente, también fuera vendedor del producto que fabricaba. Ibn Arabí se refiere en su obra “Epístola de Santidad” a un santo de Algeciras cuyo oficio era el de vendedor de loza.

A mediados del siglo XIII, Castilla había extendió sus dominios por el valle del Guadalquivir. Grandes y emblemáticas urbes musulmanas como Jaén, Córdoba y Sevilla pasaron a estar bajo soberanía de los reyes castellanos. Una parte de las poblaciones de estas ciudades abandonó sus hogares y marchó al exilio. El reino de Granada fue lugar de destino de muchos de los desdichados habitantes musulmanes de la Andalucía Occidental. Otros cruzaron el Estrecho y pasaron a residir al reino de Fez. Algunos recalaron en Algeciras. Se tienen noticias de literatos y hombres de religión que, huidos de Sevilla o Jerez, se establecieron en la ciudad portuaria de *al-Yazira al-Jadra*. Uno de aquellos exiliados bien pudo ser Alí ben Aliatar, un joven musulmán de Jerez de la Frontera que llegó una mañana a la ciudad de la bahía y solicitó trabajo al rico empresario Abu al-Walid, propietario de la alfarería más importante y prestigiosa de Algeciras.

\* \* \*

En el año 1275 Abd al-Walid, que había sido reputado maestro alfarero en una de las fábricas de cerámica existentes en su ciudad, se independizó y se estableció por su cuenta fundando un modesto alfar en la parte más alejada del casco urbano, al norte de Algeciras.

—Ya he aprendido cuanto tenía que saber. Hora es de crear mi propio alfar —dijo una mañana al anciano dueño de la alfarería.

En poco tiempo su empresa, gracias a sus a habilidades y conocimientos como alfarero, creció convirtiéndose en una de las más reputadas de la ciudad cuyas piezas de uso común, pero, sobre todo de lujo, eran solicitadas por la clase pudiente de Algeciras y por los comerciantes y mercaderes de otras ciudades del entorno en la una y la otra orilla.

En el verano del año 1277, fecha en la que su alfarería gozaba ya de un gran predicamento y daba trabajo a medio centenar de criados, apren-



Cuño de estampillar de barro cocido hallado en la necrópolis musulmana excavada entre la Prolongación de la Avenida Blas Infante y la Avenida Capitán Ontañón de Algeciras. Contiene una inscripción con el nombre de Abd al-Walid. (Museo municipal de la ciudad).

lices, oficiales, maestros ceramistas, boyeros y administrativos encargados de llevar las cuentas de tan pujante negocio, un joven musulmán que había vivido toda su vida en Jerez de la Frontera y que había huido del imparable avance cristiano, llegó a Algeciras y se presentó a Abd al-Walid demandándole un puesto de trabajo en su taller como aprendiz.

—¿Sabes amasar el barro? ¿Sabes añadir los desgrasantes que convienen a cada tipo de pieza? ¿Sabes calcular la temperatura idónea para cocer los diferentes cacharros? ¿Sabes aplicar los óxidos para obtener el color y el brillo deseados?

El dueño de la alfarería había lanzado aquella sarta de preguntas sabiendas de que el pobre muchacho debía ser lego en el arte de la alfarería y desconocía las labores necesarias para conseguir elaborar una pieza cerámica; pero deseaba saber cuál sería la reacción de aquel demandante de empleo ante su inesperado interrogatorio.

—Nada sé de lo que dice, maestro —respondió azorado el muchacho—. Pero soy habilidoso y tengo grandes deseos de aprender. No le quepa duda que en poco tiempo seré un aprendiz laborioso y bien dispuesto si me da trabajo en su alfarería.

A Abd al-Walid —que había empezado en el oficio como simple aprendiz y había logrado llegar muy alto en arte de elaborar cacharros de barro, le satisfizo la sincera respuesta del jerezano.

—Te contrataré, joven, por un breve espacio de tiempo —manifestó—. Si demuestras que eres capaz de aprender el oficio te quedarás en mi alfarería como aprendiz. En caso contrario deberás buscar otro trabajo en la ciudad.

Y así fue como Alí ben Aliatar entró a formar parte de las cuadrillas de trabajadores que ejercían el oficio de alfarero en la prestigiosa empresa del diligente algecireño.

Transcurrieron tres meses y el maestro alfarero Yusuf se encargó, por orden de Abd al-Walid, de instruir al joven jerezano en las labores de la alfarería: a elegir la mejor arcilla, a cribarla y depositarla en las balsa de decantación, a añadir el tipo de desgrasante apropiados para cada clase de cacharro, a modelar los objetos menos complicados, a poner la leña en la cámara de combustión, a colocar en el horno, sobre los royos de barro cocido o apiladas y separadas por los atifles, las piezas para que se cocieran, a maniobrar con la abertura de salida del humo para obtener una cocción oxidante o reductora, según el tipo de pieza que se deseaba elaborar, etc.

Al año de estar en la labor, Alí había adquirido los conocimientos básicos necesarios para ser considerado un buen aprendiz de alfarero.

—Alí —le dijo un día Abd al-Walid—: Cuando llegaste a Algeciras, hace ahora algo más de un año, nada sabías de este oficio. Aunque pronto percibí que dabas muestras de aplicación y de poseer las destrezas necesarias para ejecutar las labores de alfarero.

—No puedo sino agradecer su generosa actitud, señor —reconoció el jerezano.

—Con tu dedicación y habilidad has aprendido a amasar el barro añadiendo los desgrasantes adecuados, a modelar las piezas más simples, a pintarlas y decorarlas con el punzón y a calcular la temperatura del horno según el tipo de piezas que se han de cocer, aunque aún no te he encomendado labores que son propias de los oficiales, como aplicar los pigmentos, vidriar la superficie de ataiques y cazuelas o acometer el modelado de piezas de gran tamaño como las tinajas estampilladas que son, no te quepa duda, lo más solicitado del repertorio por los comerciantes y las ricas familias de esta ciudad, de Ronda y de Ceuta y lo que me aporta mayores beneficios.

Alí se sonrojó. Era cierto que había adquirido muchos y buenos conocimientos de alfarería, de los que era lego antes de llegar a Algeciras, pero también era consciente de que aún le quedaba mucho camino que recorrer para poder obtener el grado de oficial y, no digamos, el de maestro que era lo que, a la postre deseaba, viendo con qué facilidad aprendía el oficio y los elevados salarios que percibían los oficiales y, sobre todo, el maestro Yusuf.

—En los próximos meses vas a trabajar en esta parte del taller donde, como puedes comprobar, se hallan, ordenados en las baldas de estos estantes, los cuencos y las vasijas que contienen los óxidos de hierro, plomo y cobre, el manganeso y otros minerales que con el uso y tus buenas mañas aprenderás a reconocer y a aplicar —dijo Abd al-Walid señalando las numerosas vasijas, redomas y cuencos que se hallaban colocados sobre las regastadas baldas—. Con ellos podrás componer los pigmentos que usamos y obtener los colores negro, azul, blanco y rojo que son la base de la decoración de nuestras cerámicas que tanta fama nos ha dado. Ponte al trabajo buen Alí y pronto podrás emprender la elaboración de delicadas piezas que ahora te parecería imposible modelar.

Y de aquella manera, favorecido por la generosidad y abierta actitud del propietario de la alfarería fue Alí ben Aliatar aupado, sin proponérselo, al grado de aprendiz aventajado, lo que le permitía trabajar cerca de los oficiales, conversar con ellos y ganarse su aprecio y el aprecio y el respeto del dueño de la alfarería. Desde aquel día gozó de una vida más desahogada y mejor retribuida. Decían sus compañeros aprendices que no se podía quejar, porque no parecía aprendiz sino oficial, pues nada se diferenciaba su existencia de la de los oficiales y criados musulmanes que estaban al servicio de Abd al-Walid.

Alí se levantaba, con los restantes trabajadores de la alfarería, al alba para acudir al taller y proseguir con la labor que había dejado inconclusa el día anterior, bien aplicando los pigmentos a las piezas que procedían del secadero, bien trasladando los cacharros una vez terminados de decorar al horno para que otros aprendices los pusieran a cocer. Era el encargado de calcular la temperatura y el tiempo de horneado y la cantidad de oxígeno que había que dejar entrar en la cámara de cocción según le tipo de cacharro y el color que se deseaba obtener. Si dejaba los respiraderos abiertos para que entrara el aire, se conseguían piezas de color rojo; si los cerraba,

se sacaban de un color grisáceo o negro. Logró adquirir también una gran destreza en el manejo de los pinceles, de los punzones y de las espátulas. Decoraba los ataífores con círculos concéntricos en negro pintados en el torno y le añadía, luego, estrellas de colores rojo y verde sobre fondo blanco. Una vez secos, les aplicaba el óxido de plomo para obtener el esmalte que debía cubrir y proteger la pieza.

Un oficial, que era judío y tenía por nombre Isaac, le enseñó a decorar las jarritas de pasta blanca con esgrafiados. Consistía esta labor en aplicar, antes de la cocción, sobre la superficie de la pieza, óxido de manganeso, que era negro. Una vez seca la capa de pigmento, con un estilete de bronce procedía a arañarla para sacar a la luz el color blanquecino o rosado del barro. Así lograba obtener dibujos de hojas, cuadraditos como los del tablero del ajedrez, trazos circulares y complicadas frases en árabe cuyo significado, en un principio, desconocía. No obstante, las copiaba lo mejor que podía y, luego, las grababa con el estilete sobre el manganeso. Para terminar, se llevaban las piezas al horno y se cocían. Estas jarritas esgrafiadas eran muy apreciadas en los hogares de los musulmanes ricos. Se usaban para contener agua endulzada con miel y variados zumos de frutas.

Abd al-Walid no perdía ocasión de congratularse por el interés que mostraba el jerezano en el aprendizaje y felicitarse por los progresos que veía en aquel joven que llegó un día a Algeciras sin ningún conocimiento del oficio y en poco tiempo se había convertido en un diestro alfarero.

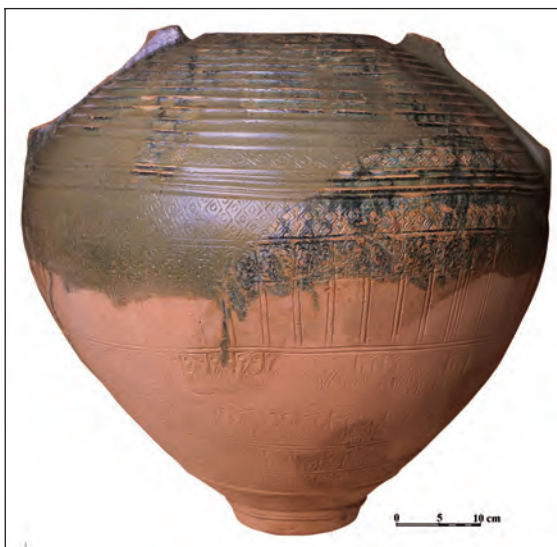
—Ya veo que no me equivoqué al pensar que podría hacer de ti un buen aprendiz de alfarero —le dijo un día que me hallaba en plena labor decorando una jarra con manchas de manganeso y unas frases en árabe que, decía el dueño del taller, que eran unas palabras mágicas que impedirían que el agua que iba a contener se estropeará—. Y para compensar tu dedicación y buenas maneras —continuó diciendo Abd al-Walid— he pensado que Yusuf, el maestro ceramista, te enseñe a modelar una pieza que me ha solicitado Abdalá ben Ibrahim, que es almotacén de la ciudad y uno de los hombres más ricos de Algeciras. Quiere que le proporcione una tinaja grande con tapadera y reposadero para contener agua y colocarla en el tinajero que tiene en el salón principal de su mansión. Pero exige que sea estampillada con determinados motivos geométricos y vegetales y con las eulogias *Baraka* y *al-Tawfiq*, que quieren decir “Bendición” y “La asistencia divina”. La hemos de vidriar en verde sólo en la mitad superior y que la otra mitad

esté bizcochada para que el agua que contenga permanezca siempre fresca e incorruptible. El maestro Yusuf te indicará cómo has de elaborarla. Espero que superes esta prueba y que mi cliente quede satisfecho con tu trabajo. Si así fuera me demostrarás que has aprendido todo lo que en este taller, que ya sabes que es el más prestigioso de la comarca, el maestro y los oficiales pueden enseñarte.

Alí no sabía si agradecer al dueño de la alfarería la confianza que de-

positaba en él encargándole que modelara una de las piezas más bellas y delicadas de cuantas de elaboraban en su taller, o que se maldijera a sí mismo por aceptar sin oposición tan grande responsabilidad, pues temía fracasar en el intento y que Abd al-Walid, viendo frustrada la venta de la tinaja a su poderoso y rico cliente, dejara de ser tan atento y condescendiente con él y le hiciera probar el cuero de su fusta o, lo que era peor, que lo despidiera como trabajador de la alfarería. Pero como no se podía negar, que por algo era el propietario de aquella factoría y al que debía el empleo y la desahogada posición en la que vivía, inclinó respetuosamente la cabeza y dijo:

—Mi señor Abd al-Walid: sé que confiáis en mí y que, en el año y medio que ha transcurrido desde que arribé de Jerez, me habéis adiestrado en las labores de la alfarería hasta hacer de mí un buen aprendiz de alfarero. Pero para esta labor que me queréis encomendar hábiles oficiales tenéis que podrán mejor que yo dar satisfacción a ese tal Abdalá. Sin embargo, como tantas veces he demostrado, no puedo hacer otra cosa sino obedecer vuestro mandato y ponerme al trabajo bajo la vigilancia y los consejos del maestro Yusuf, para que podáis entregar la tinaja a vuestro cliente sin merma del prestigio que goza este taller.



Tinaja estampillada hallada en la intervención arqueológica realizada en el número 5 de la calle Cánovas del Castillo (Museo municipal de la ciudad).

Abd al-Walid asintió y abandonó con cara de satisfacción el obrador dejando a solas con sus pensamientos al joven Alí y con sus dudas de que pudiera ejecutar el mandato del rico propietario del alfar con la maestría que él reclamaba. Y no era baladí que la mayor preocupación del jerezano fuera, no el temor a recibir un castigo físico sino verse expulsado de la alfarería si frustraba las esperanzas del dueño de la prestigiosa fábrica.

Aquella misma tarde comenzó a trabajar en la pieza. Yusuf le dio las instrucciones precisas, aunque el aprendiz conocía de sobra el proceso de elaboración de una gran tinaja porque lo había visto hacer en numerosas ocasiones a los oficiales, aunque no siempre con un resultado feliz, pues no era infrecuente que la tinaja se desmoronara o se agrietara antes de su terminación por acelerar el momento del secado o precipitar la aplicación de las asas.

El maestro puso al servicio de Alí a dos jóvenes aprendices para que le ayudaran en la labor de seleccionar y transportar el barro desde el almacén, añadir los desgrasantes que él eligiera, amasar y hacer la pella que constituiría el fondo de la tinaja, que debía ser gruesa y consistente para que pudiera soportar el peso de las paredes. Sobre una mesa baja de gastado tablero colocó la pella bien amasada dándole, con la paleta, la forma redondeada y el tamaño de un palmo de diámetro que era el que debía tener la base para que encajara en el reposadero que, una vez finaliza la tinaja, habría de modelar. Ese primer día sólo se elevó un palmo de las paredes cónicas de la pieza, decorándola, antes de que se secara, con dos líneas incisas que dejaban entre ellas un tramo liso en el que aplicó repetidamente un sello o estampilla que tenía impresas dos hojas de parra afrontadas. Estas estampillas estaban grabadas en unos trozos de barro cocido de forma prismática que se guardaban en un estante convenientemente ordenadas y numeradas. Algunas de ellas tenían grabadas el nombre del maestro que las había elaborado o de su propietario. La que usó Alí en el primer tramo de la tinaja estaba firmada por el dueño de la alfarería, Abu l-Walid, sin duda elaborada cuando era un simple oficial o quizás maestro, antes de que fuera propietario de aquel grande y prestigioso alfar.

Una vez estampillada aquella parte de la naciente tinaja, se dejó secar durante dos días para que no se desplomara cuando se añadiera el siguiente tramo. Los bordes los cubrió con un trozo de tela de lana húmedo para que no se secara y el barro mojado permitiera continuar levantando

las paredes de la pieza. Pasadas dos jornadas, Alí añadió un nuevo tramo de la pared estampillando, en esta ocasión, el cuño con la eulogia *Baraka* repetido horizontalmente en torno a la tinaja. Hubo que esperar otros dos días para que este tramo se secase. Y de esta manera se fue levantando las gruesas paredes de la pieza, aplicando, en la parte central, una impronta con un motivo de estrellas entrelazadas y la eulogia *al-Tawfiq*.

Dos semanas después de haber iniciado el modelado de la tinaja estampillada, concluyó la delicada labor colocando, con la ayuda de otro aprendiz, el cuello cilíndrico y las asas en forma de alas. Para dar fin al trabajo que le había encomendado Abd al-Walid, el joven jerezano modeló la tapadera circular, también decorada con motivos impresos, pero de lazos continuos, y el reposadero con su depósito para recoger el agua filtrada de la parte bizcochada.

Después de permanecer en el secadero otros cinco días, se procedió al vidriado de la pieza, aplicando Alí en su superficie óxidos de cobre y de plomo, y al posterior cocido en el horno, operación nada fácil, pues la pieza tenía una altura de dos codos y medio por dos de anchura y pesaba algo más de cuarenta libras.

Cuando el dueño del alfar entró en el almacén donde se guardaban los cacharros acabados a la espera de su comercialización, quedó gratamente sorprendido por la belleza y elegancia de la pieza que su aprendiz preferido había realizado.

—No puedo negar, Alí —exclamó caminando alrededor de la tinaja para comprobar si había seguido fielmente sus indicaciones— que has modelado una pieza excelente. Aunque dudé aquella misma noche de la decisión que había tomado al encargarte tan laborioso trabajo, una vez contemplada la obra terminada he de reconocer que no puedo sino felicitarte. No veo deformación alguna en las paredes, que es uno de los defectos más comunes en esta clase de objetos; el vidriado es uniforme y las improntas con las eulogias y los motivos florales y geométricos están bien distribuidas y ordenadas sobre la panza, el costado y el cuello según las exigencias de mi cliente. He de reconocer que has realizado un buen trabajo. Si no puedes aún alcanzar el grado de oficial, porque las normas que rigen este oficio y de cuyo cumplimiento se encarga el almotacén lo impiden, por no haber cumplido el tiempo estipulado como aprendiz ni superado el examen pertinente, para mí serás, en adelante, uno de los más apreciados artesanos de mi alfarería.

—Y yo me siento feliz, señor Abd al-Walid, con haber modelado una tinaja que os satisface —dijo Alí con orgullo, pues, aunque no era más que un simple aprendiz de alfarero, había demostrado no ser un obrero torpe ni negligente.

Con la elaboración de la tinaja de Abdalá —acontecimiento que fue divulgado y ensalzado por el vanidoso almotacén y por todos los que lo visitaron en su mansión en las semanas siguiente— el prestigio del alfar de Abd al-Walid se acrecentó y, con él, la fama de sus alfareros entre los que se encontraba Alí ben Aliatar, el joven natural de Jerez que un día llegó a Algeciras pobre y sin oficio. Si hasta ese día recibía un salario modesto, como todo aprendiz, desde que elaboró la tinaja de Abdalá comenzó a gozar de un respeto y una consideración de los que antes no disfrutaba y de un estipendio similar al de un oficial.

Todo el mundo sabía que no pasarían muchos años sin que el hábil y hacendoso Alí ben Aliatar, asentado en la ciudad de la bahía desde el año 1277, llegaría a obtener por méritos propios el título de oficial y, sin duda, el de maestro alfarero y a continuar elaborando tinajas, brocales de pozo y pilas de abluciones estampilladas con una maestría sin igual que estaban haciendo que las labores salidas de los alfares de *al-Yazira al-Jadra* fueran consideradas las más perfectas y cotizadas de todo el sur de al-Andalus y el Norte de África.

## BIBLIOGRAFÍA

- Oliva Cózar, Y. y Torremocha Silva, A., “Una tinaja estampillada del Museo Municipal de Algeciras (siglo XIV). Estudio histórico-arqueológico y proceso de restauración”, *Caetaria* 3, Algeciras, 2000 (210-228).
- Torremocha Silva, A. y Oliva Cózar, Y. (Edits. Cient.), *La cerámica musulmana de Algeciras. Producciones estampilladas. Estudio y catálogo*, Caetaria Monografías 1, Algeciras, 2002.
- *Algeciras andalusí (siglos VIII-XIV)*. Catálogo de la Exposición. Fundación Municipal de Cultura “José Luis Cano”. Algeciras, del 14 de junio al 31 de diciembre de 2003.

## VIII

### JUAN MARTÍNEZ, CAUTIVO EN LA ALGECIRAS MUSULMANA

Corría el año del Señor de 1285 cuando Juan Martínez de San Román, natural de la aldea de Carrión, García de la Torre, que era de Jaén y Tomás Pérez, que residía en Córdoba, estando en Sevilla al servicio del rey don Sancho IV, salieron una mañana de cabalgada por los campos de Alcalá de Guadaira confiados en que acabara el día sin tener ningún encuentro con moros de Granada, de Algeciras o de Ronda, ciudades que pertenecían a los meriníes norteafricanos, pues aún estaba vigente la tregua firmada por el sultán de Fez, el rey Muhammad II de Granada y el soberano de Castilla Sancho IV. Pero he aquí que estando descansando en una vaguada por la que discurría un río famélico, ellos descabalgados y los rocines abrevando en la escasa corriente, apareció por detrás de una loma una partida de musulmanes mandados por un tal Adalid, con su hermano Mohamed y un tal Harax Almocadén seguidos de siete jinetes.

Aunque las treguas impedían que, tanto los de una parte de la frontera, como los de la otra pudieran tomar prisioneros, robar las propiedades o devastar la tierra, en aquella ocasión la partida de moros, —que eran de Ronda— cogieron presos a los tres jinetes de Sancho IV y los llevaron

maniatados hasta la ciudad de Tajo para venderlos en el mercado de esclavos. Pero el gobernador de la fortaleza rondeña, cumpliendo lo estipulado en la tregua, les negó la entrada con los prisioneros cristianos aduciendo que *no era de justicia cautivar a gente que estaban amparadas por los pactos firmados*. Entonces, Adalid y los suyos se dirigieron a Algeciras con la esperanza de que el gobernador meriní Eça, que era nieto del sultán Abu Yusuf, les permitiese subastar a los tres cristianos en pública almoneda. Eça no fue tan melindroso como las autoridades de Ronda y dejó entrar por la puerta Tarifa a captores y cautivos.

Al día siguiente se celebró subasta de esclavos cristianos en la alhóndiga Vieja de Algeciras. A Juan Martínez lo vendieron por 12 doblas y media a tres hermanos que se llamaban Baudali Alhakim, Mohamed Almuédano y Mohamed Alçadón, que quiere decir “el que porta la loriga”. A García de la Torre lo subastaron por 5 doblas y media y a Tomás Pérez por 5 doblas.

—Dios nos ampare compañeros —exclamó apesadumbrado Juan Martínez cuando, al cabo de la jornada, fue separado de los dos desdichados que habían sido cautivados con él aquel aciago día en la vaguada cercana a Alcalá de Guadaira. No era ajeno el infeliz jinete de Carrión a los sufrimientos sin cuento que sabía que le esperaban en su condición de cautivo entre aquella despiadada gente norteafricana. Su única esperanza era que el rey don Sancho fuera informado por sus captores de su situación y se apiadara de él pagando el rescate que, probablemente, exigirían sus dueños. Pero aquella esperanza pronto se desvaneció porque Baudalí Alhakim, que era el más viejo de los tres hermanos y el de peor condición, le dijo, el mismo día en que fue comparado por ellos a Adalid y sus zafios compañeros:

—Olvídate, cristiano de volver a gozar de la libertad. No queremos recibir ningún rescate por tu persona, pues más útil nos serás moliendo trigo en nuestra hacienda del río de la Miel o trabajando en arrendamiento para el sultán en las obras de la Ciudad Nueva que están casi terminadas al otro lado de las murallas.

Aquella tarde lo condujeron, cargado de cadenas, hasta la hacienda de los tres hermanos que se hallaba situada río arriba, en la vega, a una media hora de marcha de las murallas de la ciudad. La extensa propiedad de Baudali Alhakim, Mohamed Almuédano y Mohamed Alçadón estaba

constituida por dos aranzadas<sup>1</sup> de tierra de regadío, una arboleda de higueras que se localizaba en la margen del río, almendros, viñedos, un trigal, una buena almunia de dos plantas con un silo para el grano adosado en lado sur para evitar la humedad y un almacén para guardar la harina, los higos secos y las almendras producidas en el predio. En la parte más alejada, allí donde la corriente fluvial se encajaba entre dos enormes farallones de roca, en un lugar agreste cubierto de alcornoques, helechos, ojaranzos y alisos son sus nervudas raíces metidas en el agua, se hallaba el molino hidráulico de los tres hermanos, colindante con otros dos molinos que utilizaban también la fuerza del agua y que pertenecían a un tal Ben Jalifa y al visir Abd Allah ben Rida.

Nada más llegar a la hacienda metieron a Juan Martínez en una habitación oscura a modo de mazmorra que tenían habilitada cerca del molino con una pesada puerta de madera reforzada con launas de hierro y un enorme cerrojo. Al desdichado cautivo le pusieron un cepo en la garganta y otro en los pies para que no pudiera moverse ni escapar durante la noche en el caso de que alguien dejara el cerrojo sin correr. Al alba lo liberaban de la cruel prisión y de los dolorosos cepos y le ponían unos grilletes en los pies que debía arrastrar todo el día y que le impedían correr e incluso caminar con alguna soltura. Así lo llevaban al molino y lo dejaban junto a la tolva para que fuera echando el trigo en ella y la piedra volandera pudiera hacer su trabajo y moler el grano. Cada cierto tiempo debía arrastrar el saco donde se depositaba la harina obtenida, cerrarlo, apartarlo de las piedras volandera y solera y colocar otro en su lugar y así toda la jornada hasta que el sol se ocultaba. Sus dueños le habían puesto como condición para no azotarle que había de moler cada día treinta almudes<sup>2</sup> de grano. Al llegar la noche le daban una escasa pitanza compuesta de pan duro mojado en agua con algunas gotas de aceite y varios higos secos. A continuación lo volvían a encerrar en la lóbrega mazmorra y a ponerle los cepos en el cuello y los pies.

En esa labor estuvo Juan Martínez siete meses. Al cabo de ese tiempo, sus dueños pensaron que obtendrían más ganancia alquilando su trabajo a los alarifes que dirigían las obras de construcción de la nueva ciudad de *al-Binya* y una mañana se presentó en la hacienda uno de estos

---

1 Unidad agraria de superficie equivalente, en la región de Córdoba, a 0,36 Há.

2 Unidad de capacidad musulmana para medir áridos que equivalía a unos dos litros.

alarifes norteafricanos acompañados de dos sayones armados con sendos vergajos de nervio de buey.

—Este es Musa Axacaf, alarife de nuestro señor el sultán que está labrando la ciudad nueva por orden de príncipe de los musulmanes —dijo con sequedad Baudalí Alhakim—. A partir de hoy será tu nuevo amo. Obedécele en todo lo que te ordene y gozarás de una vida llevadera. En caso contrario probaras el vergajo de sus capataces. Y te aseguro que suplicarás que te devuelvan a nuestra hacienda, porque si inflexibles hemos sido contigo en la molienda, despiadados y sin corazón se mostrarán los capataces de Musa si no cumples con tu obligación y edificas el tramo de muralla que te asignen cada día.

Los sayones le pusieron unos grilletes en los pies y lo montaron en una mula que para la ocasión habían traído. Aquella misma tarde lo pusieron a trabajar en la construcción de la muralla de la ciudad nueva. La agotadora labor que le encomendaron a Juan Martínez de San Román era alzar tapiales o *tabiya*, en la lengua mahomética. Para ello debía amasar la tierra mezclada con grava del río y cal y ponerla en el encofrado que unos carpinteros colocaban en la parte del muro que había que elevar. Cuando el hueco entre las tablas estaba colmado de tierra, se le echaba varios baldes de aguas y con un gran mazo se golpeaba la argamasa hasta que adquiría la consistencia requerida. Pasados dos o tres días, una vez seca la mezcla, se retiraban las tablas y se continuaba la obra del muro colocando nuevas tablazones.

Al ponerse el sol los sayones llevaban a los cautivos a un edificio a medio construir de fuertes muros de piedra que disponía de unas argollas de hierro en una de sus paredes. En aquellas argollas eran encadenados los desdichados cristianos que trabajaban en las obras de *al-Binya* en tanto que llegaba el nuevo día. A Juan Martínez lo pusieron entre dos prisioneros de crecida barba y rostros demacrados, de lo que dedujo el de Carrión que, aunque no se podía ver su cara, debía estar tan desmejorada y envejecida como las de sus vecinos. Cuando al amanecer pudo observar con detenimiento la figura del cautivo que reposaba a su derecha lanzó un grito de sorpresa y contenida alegría.

—¡Tomás! ¡Tomás Pérez! ¿En verdad eres tú?

El cautivo le lanzó una mirada mortecina y dijo con desgana:

—Yo soy. ¿Eres tú Juan Martínez el jinete que me acompañaba el día de nuestra gran desgracia?

—El mismo —exclamó el de Carrión—. Aunque sólo han transcurrido siete meses desde que nos separamos, lo cierto es que estás muy desmejorado y parece que has envejecido diez años. De los que deduzco que yo también debo presentar la misma triste estampa.

Tomás Pérez, que era más joven que Juan Martínez, ciertamente se asemejaba en la figura a un anciano de cincuenta, circunstancia que su vecino atribuyó a los terribles sufrimientos y castigos que había soportado.

—Cuando me vendieron en la alhóndiga de Algeciras —comenzó diciendo el de Córdoba— me pusieron a los remos de una galera del sultán. Ahora que se aproxima el mal tiempo y las sacan a adobar en las atarazanas, a los galeotes nos ponen a trabajar en la construcción de la muralla hasta que llegue el buen tiempo y nos devuelvan al duro banco de la embarcación de guerra. Aunque sea temporada de navegación, en los días en que la galera no se hace a la mar nos llevan a unos cobertizos grandes y mal ventilados que hay junto a los arsenales. Allí nos encadenan los pies a una barra de hierro, llamada alcándara, que recorre la estancia de un extremo al otro separada de la pared algo más de un codo y medio. Aunque el artificio es tan incómodo y humillante como los hierros que nos unen a los bancos de la galera, al menos estas alcandaras nos permiten movernos arrastrando la cadena por ella, y orinar y defecar en un lugar apartado de la húmeda estancia. Pero no por estar en tierra encadenados y



Grilletes colgados de una pared en el Monasterio de Santo Domingo de Silos dejados como exvoto por un cautivo de los musulmanes liberado.

sin hacer ninguna labor los castigos son menos atroces. Los sotacómitres nos visitan cada día y nos propinan una ración de azotes con látigos que llaman escorpiones que tienen en su extremo pequeñas bolas de hierro que se clavan en la carne. La comida que nos dan en aquella cárcel marítima es tan mala y escasa como la que recibimos cuando estamos navegando, en ocasiones hasta peor, pues dicen nuestros carceleros que cuando andamos en la bogada nos ganamos el pan con el esfuerzo de nuestros brazos, pero que en tierra somos holgazanes que nada merecemos. En fin, amigo Juan Martínez que ésa es la causa de mi decrepitud, porque si mala es la cautividad en una hacienda con creces la supera el ser galeote, pues de los sufrimientos sin cuento padecidos al remo no hay quien sobreviva un año.

Tomás Pérez estuvo construyendo tapiales en las obras de la ciudad nueva y encadenado a la vera de Juan Martínez todo aquel invierno, hasta que llegó la primavera de 1286 y se lo llevaron de nuevo a remar en las galeras del sultán de Fez de donde, pensó el de Carrión, el desdichado no saldría con vida.

Al llegar el verano, como era necesaria la presencia de mucha mano de obra en las haciendas para la cosecha y para la molienda, Juan Martínez fue reclamado por sus amos, los tres hermanos, y puesto otra vez a moler trigo. Pero al llegar el otoño volvieron a alquilar sus brazos al almotacén de la ciudad, de nombre Abd Alláh, el cual estaba a cargo de uno de los baños de Algeciras.

De día lo tenía sujeto sólo con unos grilletes que enlazaban ambos pies para que se pudiera mover en torno al horno al que debía alimentar con la leña de chaparro o raíces de brezo que se guardaba en el leñero. El objetivo era que se mantuviera siempre caliente la caldera que proporcionaba el agua caliente para la sala de vapores. De noche lo metían en una habitación que había en el patio del *hammán*<sup>1</sup> que, a decir verdad, era más acogedora que la húmeda celda de la hacienda. El cautivo cristiano no se podía quejar por el cambio de amo. Abd Alláh era más afable que los tres hermanos y de más limpio corazón porque nunca lo azotaba. Cuando se equivocaba en el mantenimiento del horno porque dejaba disminuir la intensidad del fuego o porque incrementaba en exceso el calor aplicado a la caldera, se contentaba con reprimirle y amenazarle con utilizar el látigo,

---

<sup>1</sup> Termas o baños en lengua árabe.

aunque nunca usó ese recurso. La comida era más abundante y variada y el trato más humano, aunque no dejaba de ser humillante para un buen cristiano al que se le prohibía asistir a los oficios religiosos propios de su religión a pesar de haber una iglesia en la ciudad a la que asistían los comerciantes genoveses y catalanes que frecuentaban el puerto de Algeciras.

Los baños en los que debía ejercer su trabajo Juan Martínez, que se hallaban situados en el centro de la medina, presentaban una planta rectangular con la entrada orientada hacia el Este y un gran patio con pozo de noria en el lado oeste. Se componía de varias dependencias comunicadas entre sí. La puerta de entrada daba acceso a la sala de estar y el vestíbulo o ropero que precedía a las diferentes salas de abluciones y vapores. A continuación se localizaba la sala fría, después se hallaba la sala templada y, por último, en la parte más alejada de la entrada, en el lado norte, la sala caliente y las letrinas. Adosado a ella se encontraba el horno que debía atender el cautivo cristiano junto a la caldera del agua. En el patio había un cobertizo amplio para almacenar la leña y, a su lado, una cuadra para descanso de los mulos utilizados en la noria de sangre y la habitación donde dormía Juan Martínez.

En esta labor estuvo el cautivo Juan Martínez ocho meses. Ya había perdido toda esperanza de verse libre, bien escapando de su prisión —lo que no era infrecuente, sobre todo en los que estaban, como él en poder de comerciantes o gente del común— o redimido, pues algunos frailes redentores de la Orden Trinitaria acudían en ocasiones a la ciudad para rescatar, con las doblas aportadas por su familia, a algún afortunado cautivo. Pero de él, cuya familia debía ignorar que se hallaba en cautividad y en qué lugar penaba su desgracia, nadie se acordaba, lo que lo producía un gran abatimiento y el que anidaran en su mente malos pensamientos que con dificultad rechazaba gracia a sus profundas creencias cristianas. Una salida segura a su terrible situación era su conversión a la religión de Mahoma, aunque antes preferiría la muerte que convertirse en un renegado de la verdadera religión que era la de Cristo.

Una noche tuvo un sueño en el que se le aparecía el santuario de Santo Domingo, en Silos, y podía ver la tumba abierta y a su lado, de pie, al santo acompañado de la Santa Madre de Dios.

—No desesperes, Juan Martínez —oyó un voz que le hablaba en sueños—. Pronto estarás libre y podrás venir a orar a mi santuario para



Zona noroeste de los baños musulmanes excavados entre las calles Rocha y Muñoz Cobos de Algeciras.

dar gracias a la Madre de Dios por el milagro que voy a hacer contigo. En la noche del próximo domingo se hará realidad el prodigio y podrás huir a tierra de cristianos.

Ya se ha referido cómo Abd Alláh, el almotacén, era benévolo y trataba con humanidad a los criados y cautivos que tenía a su cargo. Del trato con el cristiano que estaba en el oficio de hornero había surgido una relación de afecto que no era muy común entre esclavos y amos, pero que, por fortuna para Juan Martínez, había nacido entre ellos con el paso de los meses. Como el cautivo era dócil, nunca había dado muestras de rebeldía ni de intentar escapar, a veces dejaba la puerta de la habitación donde dormía sin echar el cerrojo. La noche que siguió al día en el que Santo Domingo, en sueños, le había asegurado que sería libre, cuando comprobó que todos estaban descansando, se acercó a la puerta y vio que se podía abrir sin dificultad porque el cerrojo no estaba corrido. Sintió que el corazón le daba un vuelco en el pecho, no porque fuera ésa una circunstancia excepcional, sino porque coincidía con lo que le había dicho el santo. Estaba convencido de que si intentaban huir tendría el amparo

de Santo Domingo de Silos y de la Santísima Virgen María y podría salir de la ciudad sin que los vigías, centinelas, escuchas y atajadores le dieran caza como les había ocurrido a tantos otros cautivos antes que a él.

Rodeo los grilletes con trozos de tela para que el sonido de las cadenas en el silencio de la noche no le delatase y, con todo el sigilo que pudo, salió de la habitación y del edificio de los baños por la puerta trasera del patio por donde entraban los mulos cargados de leña. Comenzó a andar por una calle pendiente que se dirigía a la puerta de Tarifa que, como todas las puertas de la ciudad, estaría cerrada a esa hora de la noche y vigilada, pero que él, como pensaba que estaba protegido por Santo Domingo, creía que la hallaría abierta. Pero he aquí que no había andado cien pasos cuando vio a un moro que parecía seguirle. Se paró junto a un horno que, a esa hora, estaba encendido para cocer pan, y vio que el moro continuaba su marcha sin echar cuenta de él. Entonces pasó por delante de una mezquita cuya puerta estaba cerrada y, abandonando la primera intención que era dirigirse a la puerta de Tarifa, se metió por una calleja angosta que iba en dirección al mar. A poco, en una plazuela, cerca de otra mezquita, vio una angostura que creyó que era la entrada a una cloaca y se metió por ella.

En efecto, era una de las cloacas generales o albellones que cruzaban de norte a sur y de este a oeste la ciudad; una desembocaba en el río de la Miel y en el foso defensivo, al norte de la medina, la otra bajaba desde la cumbre de la colina donde se hallaba al alcázar y la mezquita aljama e iba a desembocar en el acantilado marítimo. Ésa era la cloaca en la que, por temor a ser descubierto por los vigilantes dependientes del zalmedina o por cualquier otro habitante de Algeciras, se había introducido Juan Martínez en su huída.

Por aquel túnel oscuro caminó el atemorizado cautivo, hasta que, al cabo de un buen rato, salió a lo claro pudiendo contemplar la bahía iluminada por la tenue luz de la luna y algunos barcos de pesca con fanales encendidos que faenaban a una media milla. Se hallaba en la boca de la cloaca, sobre el acantilado, a una distancia de dos lanzas de la playa. Como no tenía otra salida que continuar con la escapada, se lanzó por el farallón yendo a caer en la ribera de mar en una pequeña playa constituida por cantos rodados, al pie de la muralla. Desde el lugar donde había caído vio las luces portadas por los centinelas en el adarve del muro que no se habían percatado de su presencia. Caminó por la playa en dirección

norte hasta que dio con un muro de argamasa que entraba en el mar unas ocho pasadas<sup>1</sup>.

Como no sabía nadar y la marea estaba en su nivel máximo, tuvo que esperar, cobijado entre unos arrecifes, que empezara la bajamar. Cuando el nivel del mar descendió, pudo rodear el muro y pasar al otro lado donde se hallaba la salvación, porque era aquella zona extramuros. Sin embargo, aún no había logrado escapar de sus captores porque vislumbró, a no mucha distancia, una hoguera que debía haber sido encendida por los centinelas y las rondas que cabalgaban por el exterior de la muralla. Logró sortearlos y, desfallecido, llegar a la falda de la montaña donde se iniciaban los bosques de alcornoques y el camino de Tarifa.

Al despuntar el día se hallaba en plena sierra, a unas dos leguas de Algeciras. Caminó campo a través para evitar un mal encuentro, ascendiendo por la ladera que iba a morir en la margen izquierda río de la Miel. Comió algunas hierbas comestibles que conocía y bebió el agua de algunos arroyos y así pudo alcanzar, al tercer día de haber escapado del almocadén, la Laguna de la Janda. Desde allí fue a Medina Sidonia donde lo recibieron con grandes muestras de alegría y le ofrecieron un lecho donde descansar no sin antes haberle dado una buena ración de pan con tocino y frutas frescas que le devolvió la vida.

Desde Medina pudo llegar a Sevilla con un destacamento de soldados del rey y desde aquella ciudad, al llegar el verano, marchó hasta el Monasterio de Silos para dar gracias al santo por su milagrosa liberación y a la Santísima Virgen, pues tenía la firme convicción, como buen y perseverante cristiano, que sin su divina intervención nunca hubiera escapado de Algeciras.

## BIBLIOGRAFÍA

· Marín, P., *Miráculos romançados, en Fray Sebastián de Vergara, Vida y milagros del thaumaturgo español Moysés Segundo, Redemptor de Cautivos, abogado de los felices partos, Santo Domingo Manso, Abad benedictino, reparador del Real Monaterio de Santo Domingo de Silos*, Madrid, 1736.

---

<sup>1</sup> Aproximadamente unos ochenta metros.

- Torremocha Silva, A., *Algeciras musulmana y cristiana (Siglos VIII-XIV). Aproximación a la historia, el urbanismo, las estructuras defensivas y portuarias y la cultura material de una ciudad islámica y luego cristiana en la orilla norte del Estrecho de Gibraltar*, Edit. HUM: Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales, Nº 9, Cádiz, 2015.
- Torres Fontes, J., “La cautividad en la frontera gaditana (1275-1285)”, *Cádiz en el siglo XIII. Actas de las Jornadas Conmemorativas del VII Centenario de la muerte de Alfonso X el Sabio*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1983 (75-92).



## IX

### **CRUZADOS EXTRANJEROS EN EL CERCO DE ALGECIRAS DE 1342 A 1344**

Las Cruzadas, dirigidas en un principio contra los musulmanes que ocupaban los Santos Lugares, se fueron haciendo extensivas, en los siglos XIII y XIV, a territorios y estados islámicos muy alejados de Palestina. La Península Ibérica —zona de conflicto entre ambas ideologías desde el siglo IX— iba a ser objetivo de la Cruzada cuando de las grandes empresas de Oriente no quedaba ya sino un vago recuerdo. Atraídos por la posibilidad de combatir en defensa de la Cristiandad, de ganar los beneficios espirituales de tal acción y, no cabe duda, que de obtener rico y abundante botín, muchos caballeros transpirenaicos acudieron a la corte castellana con el objeto de ponerse al servicio del rey de Castilla y participar en la empresa reconquistadora.

El espíritu caballeresco, el afán de aventura, la sublimación del ideal cristiano y la búsqueda —en no pocas ocasiones— de beneficios materiales, llevaron a nobles franceses, italianos, ingleses, alemanes, navarros, castellanos, aragoneses y portugueses hasta la frontera con el Islam hispano para participar en las campañas emprendidas por los reyes de Aragón o Castilla.

Los beneficios de la Cruzada eran de tipo espiritual: indulgencia plenaria, absolución de pecados reservados, conmutación de votos, exención de ayuno y descanso dominical, etc..., aunque, frecuentemente, el caballero acudía a la Cruzada atraído por las expectativas de un rápido enriquecimiento a través de la soldada, de las generosas donaciones de los reyes o del botín. Sin embargo, el verdadero caballero cruzado rechazará siempre la posibilidad de convertirse en mercenario. Su participación debía de ser desinteresada, soportando con resignación las incomodidades de la guerra, los sufrimientos físicos e incluso la posibilidad de morir.

Por otra parte, la concesión de la Bula de la Santa Cruzada permitía disfrutar, a los reyes y reinos que organizaban la expedición, de una serie de beneficios materiales (la Iglesia hacía dejación de las tercias y décimas en favor del monarca para que éste empleara su importe en sufragar la empresa) y espirituales (todos los fieles que murieran luchando por la exaltación de la Fe, en el plazo de tiempo que durase la campaña, ganarían la indulgencia palestiniense y un aumento de salud eterna).

Según Luciano Serrano, fue la declaración del papa Clemente VI de 21 de mayo de 1342, dirigida a los soberanos cristianos y que reafirmaba su decisión de dedicarse particularmente a defender a la Cristiandad contra las invasiones musulmanas, lo que animó al rey de Castilla a preparar la campaña de Algeciras. En realidad, esta declaración papal vino a dar el definitivo impulso a los planes que sobre Algeciras tenía el rey de Castilla desde octubre de 1340, cuando, vencidos meriníes y nazaríes en el Salado, se presentaba la ciudad de la Bahía como el último obstáculo que debía salvar Castilla para cerrar definitivamente las puertas de la Península al Islam africano.

El Papa concedió a Alfonso XI, además de las décimas y las tercias, las gracias de la Cruzada en beneficio de cuantos castellanos o extranjeros auxiliaran personalmente al rey en el cerco de Algeciras. En 1340, Benedicto XII, tras conocer el desenlace de la batalla del Salado, había ratificado por tres años un diezmo especial sobre las rentas beneficios del clero, que debía emplearse en proseguir la conquista de algunas plazas costeras y en particular la de Algeciras.

El número total de caballeros extranjeros que participaron en el cerco de Algeciras fue de unos seiscientos, sin contar a los mesnaderos que les acompañaban. En el real se hallaban aposentados todos ellos en una

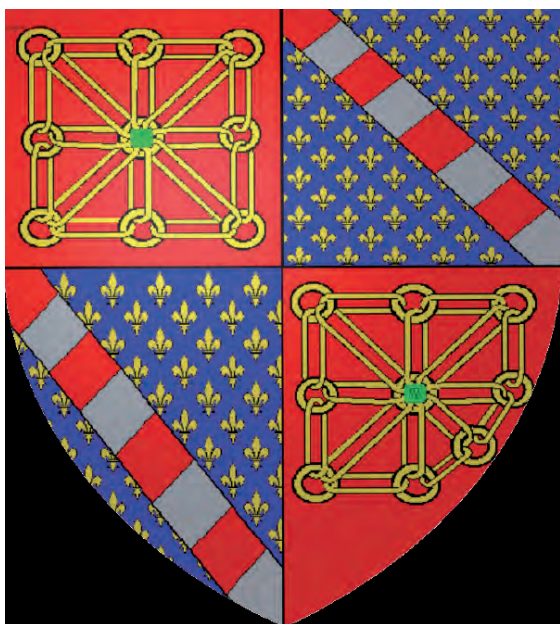
misma zona, aunque separados los anglosajones de los franceses: los ingleses y alemanes cerca del real del Infante don Pedro, los franceses junto al real que ocupaban los aragoneses. En la puerta de cada tienda su ocupante colocaba su lanza y junto a ella su escudo de armas y el yelmo colgado sobre una pértiga. De esta manera se podía conocer la identidad del caballero que la habitaba. De los caballeros extranjeros que participaron en la empresa algecireña —de aquellos que se tienen noticias por las crónicas u otros documentos de la época— algunos encontraron la muerte en el cerco combatiendo con los musulmanes o afectados por la enfermedad y otros lograron retornar a sus países de origen ennoblecidos por la victoria de las armas cristianas. Tal fue el caso del obispo Graziani, de Perusa, o del Conde de Derby, el cual durante toda su vida alardeó con orgullo de la herida recibida en el cerco de Algeciras. Los genoveses fueron recibidos en olor de multitud cuando retornaron a Génova después de la conquista de la ciudad. Una obra italiana anónima refiere que *toda Génova corre y baja al puerto... La buena gente de la ciudad pugnaba para abrirse paso y por ver a sus compatriotas y a los moros que llevaban consigo como siervos...*

A continuación se mencionan a algunos de los más destacados caballeros cruzados transpirenaicos que participaron en el cerco de Algeciras, de las intenciones que les movieron a acudir a esta empresa militar y de los más notables hechos de armas que protagonizaron.

#### **a) Felipe de Evreux, rey de Navarra**

En enero de 1343, teniendo noticias el rey de Navarra de que Alfonso XI de Castilla había puesto cerco a la ciudad de Algeciras, decidió acudir con sus huestes al Estrecho para poder cumplir el viejo deseo de emprender una cruzada contra los musulmanes. Dice la Crónica de Alfonso XI que *aviendo oído decir de la bondad de este Rey Don Alonso de Castiella et de Leon quand grande era, et quanto afan et trabajo tomaba en esta guerra por el servicio de Dios et por estroir los enemigos de la fe, puso en su corazón de venir á esta guerra que él avia con los Moros, et mandó enderezar sus cosas que avia menester para esto...*

El rey Felipe se puso en camino con cien caballeros y trescientos peones. El resto de la tropa y los bastimentos necesarios para varios meses de campaña los envió a puertos de Guipúzcoa para que, desde allí, llegaran por mar hasta Algeciras. En Jerez de la Frontera esperaban al rey de Navarra algunos caballeros enviados por el rey de Castilla, entre ellos



Escudo de armas de la Casa de Evreux en Navarra.

don Alvar Pérez de Guzmán, don Juan Alfonso de Guzmán y don Pero Ponce de León, los cuales le dieron escolta hasta el real de Algeciras. Entró el rey Felipe en el campamento castellano a mediados del mes de julio, instalándose con sus mesnadas junto al Conde de Foix y otra gente de la Gascuña, lejos de las tiendas que ocupaban los caballeros alemanes e ingleses, pues a pesar de haberse firmado meses antes la tregua de Malestroit, la enemistad entre los caballeros de los bandos en-

frentados en la Guerra de los Cien Años se mantenía aunque en el cerco de Algeciras actuaran como circunstanciales aliados contra el Islam,

Sin embargo, a las pocas semanas de su llegada, el rey de Navarra fue atacado por la epidemia que se había declarado entre la hueste y nada pudieron hacer los médicos para aliviarle. A finales del mes de septiembre partió el esforzado caballero navarro muy enfermo en dirección a Sevilla, muriendo en el transcurso del viaje en Jerez de la Frontera el 27 de Septiembre de 1343. La peste se extendió entre los sitiadores en los meses de agosto y septiembre llevándose a la tumba, además de al monarca navarro, a muchos otros caballeros cristianos, entre ellos al Maestre de Alcántara, al Señor de Aguilar y al Conde de Foix.

El rey Felipe había estado en campaña contra los musulmanes de Algeciras menos de un mes y medio. No obstante, había logrado su vieja aspiración de cruzado: morir en defensa de la Cristiandad.

## **b) Gastón II, Conde de Foix y Roger Bernal, Vizconde de Castelbó**

Gastón II, Conde de Foix y Vizconde de Béarne, padre del famoso Gastón Febus, imbuido por el espíritu caballeresco de la época y —según

la Crónica de Alfonso XI, claramente inclinada hacia el bando inglés— atraído más por la soldada y las mercedes que podría recibir que por los ideales cristianos de cruzado, abandonó sus territorios norpirenaicos y después de cruzar la Península Ibérica en compañía de su hermano, Roger Bernal, Vizconde de Castelbó, y de numerosa hueste de la Gascuña, llegó al cerco de Algeciras a finales del mes de junio de 1343.

Durante el verano de ese año, los caballeros gascones participaron en varias escaramuzas y celadas contra los algecireños cerca de los muros de la ciudad. A finales de julio entraron en combate Gastón de Foix y su hermano, junto a las huestes del rey de Navarra, con un destacamento musulmán que había salido de Algeciras por la puerta de Jerez. *Et el Conde de Foix et su hermano, et los que iban con ellos hicieron el agujijada muy floxamiente, et como perezosos..., et los Moros vinieron a topar en el Conde de Foix et su hermano, et en las gentes que estaban con ellos. Et ellos así como acometieron de comienzo cobardemente el espolonada, así fueron muy cobardes en la pelea.*

Entrado el mes de agosto, dice la Crónica que el Conde de Foix exigió al rey don Alfonso su sueldo, comunicándole que en caso de no recibirlo abandonaría el cerco. Como el rey estaba muy necesitado de hombres y carecía de recursos en aquellos momentos, procedió a contratar un préstamo con los mercaderes genoveses que había en el campamento. Con el dinero obtenido pagó el sueldo de un mes al Conde y a los que estaban con él, a razón de 8 maravedises diarios a cada hombre de a caballo y 2 maravedises a los peones. Al Conde de Foix le pagó 200 y a su hermano 50. Esta actitud egoísta e interesada de los caballeros gascones fue muy criticada por los nobles ingleses y castellanos porque *hiciera (el Conde) muy grand descortesía, por aver estado con el Rey tan poco tiempo, et pedirle sueldo, et quanto mas estando el Rey tan menesteroso como todos sabían.*

La Crónica elogia en varias ocasiones las hazañas de los condes ingleses de Derby y de Salisbury, mientras destaca la cobardía y bajeza de intenciones de los caballeros gascones. Sin duda, la manifiesta inclinación de Alfonso XI, y luego Pedro I, hacia el bando inglés, hizo que el cronista alfonsino —su Canciller del Sello de la Poridat y, por tanto, profundo conocedor de la correspondencia secreta del rey y de sus inclinaciones en política exterior— tratara con más simpatía a los caballeros anglosajones que a los franceses.

En un pasaje de la Crónica se refiere cómo el Conde (de Foix) *andaba todo el día á la oreja del Rey coyendo entrar en privanza, et ponía-sele por consejero; et el Vizconde su hermano decía muchas albardanias de que reían omes, et facialas sin vergüenza, et siempre á su prod.* Sin embargo, no debía ser la cobardía lo que inducía a Gastón de Foix a tan anómalo comportamiento, pues no era aquella la primera ocasión en que participaba en el cerco de una ciudad o en una batalla campal. En 1340 había formado parte del ejército francés que asedió Tournai y ocho años antes de su llegada al cerco de Algeciras había luchado, en unión de los navarros, contra los castellanos a los que venció en Tudela.

A pesar de haber recibido su soldada, el Conde de Foix no cambió de actitud. En otra ocasión, el rey de Castilla le había ordenado que fuera a guardar una bastida<sup>1</sup> del ataque de los musulmanes, pero el gascón no acudió al relevo, teniendo que hacerse cargo de la defensa de la torre algunos mesnaderos castellanos.

El 20 de agosto comunicó el Conde de Foix al rey que deseaba partir con su hueste y retornar a la Gascuña y que los días que faltaban para el cumplimiento del mes que los quería tomar para la ida. El rey, conociendo que el ejército granadino se hallaba muy cerca del río Guadiaro y que en Ceuta se reunía la flota enemiga para pasar refuerzos a este lado del Estrecho, intentó persuadir al Conde, pero como éste le exigiera el pago de más soldada, le dio, finalmente, permiso para que abandonara el campo cristiano. Alfonso XI había pagado los servicios del Conde y de su hermano durante todo el mes de agosto. Según la Crónica, el de Foix justificaba su partida del real diez días antes de cumplido el mes, aduciendo que eran esas las diez jornadas que invertiría en el viaje de retorno a su tierra.

Partió el Conde con su hermano y las huestes de ambos en dirección a Sevilla, pero estando en Vejer recibió cartas de su amigo el Vizconde de Cabrera en las que le instaba que volviese al cerco puesto que era inminente el ataque del ejército granadino, a lo que Gastón de Foix contestó que si el Rey le enviara donde estaba los dineros del sueldo de un mes para

---

<sup>1</sup> Torres de madera con ruedas en sus bases que podían ser empleadas como ingenios defensivos —formando parte de la barrera de los sitiadores— u ofensivos como máquinas de *aproche* acercándolas a la muralla o barbacana en caso de que se decidiera asaltar la ciudad.

él, para su hermano y para todas las compañías que habían venido con ellos, que volvería para ayudarle.

A los pocos días llegó el de Foix a Sevilla donde adoleció de un mal fatal que le condujo a la muerte.

No cabe duda de que si damos crédito a la Crónica, el comportamiento del Conde de Foix y de su hermano no fue precisamente el que se esperaba de un caballero cruzado que, como tal, debía anteponer a cualquier interés material

y personal, la valentía, la generosidad, la lealtad, el sufrimiento físico e incluso la muerte.



Sello de placa con la imagen de Gastón II de Foix y Béarne.

### **c) Jean de Rye, Señor de Balançon**

Entre los caballeros y gentileshombres que participaron en la Cruzada de Algeciras y que no aparecen mencionados en la Crónica de Alfonso XI, se encuentra este cruzado originario del Franco-Condado, valeroso caballero que sufrió la gran desgracia de caer prisionero de los musulmanes, permaneciendo largo tiempo cautivo en tierras de Marruecos.

Jean de Rye, Señor de Balançon, fue atraído por su espíritu aventurero y profundas convicciones religiosas al cerco de Algeciras en el año 1343. En el transcurso de un combate con los algecireños cayó prisionero de los benimerines, siendo trasladado a Ceuta donde pasó a servir a un familiar del emir de Marruecos. Rescatado años más tarde, continuó en contacto con la corte castellana, pues fue enviado en varias ocasiones por el rey de Francia con la misión de estrechar los lazos de amistad franco-castellana una vez que los Trastámaras ocuparon el trono de Castilla. El noble caballero francés encontró la muerte —ya anciano— en la batalla de Aljubarrota, el 14 de agosto de 1385, peleando al lado de Juan I contra

los portugueses. Si Jean de Rye tenía más de setenta años —como dice el cronista Ayala— cuando intervino en la batalla de Aljubarrota, debía rondar los treinta cuando fue hecho prisionero por los musulmanes en el cerco de Algeciras.

Este cruzado debió llegar a la línea de asedio al mismo tiempo que los caballeros gascones a principios del verano de 1343, participando en los combates que durante los meses de julio y agosto de ese año se libraron ante los muros de la ciudad, en uno de los cuales fue capturado. Dos meses y medio después de capitular la plaza —el 12 de junio de 1344—, Alfonso XI recibió una carta del papa Clemente VI en la que el Pontífice solicitaba del rey castellano que interviniera en favor del caballero Jean de Rye, cautivo del emir de Marruecos, y que gestionara su rescate. El Papa envió esta solicitud al rey de Castilla a petición del rey de Francia, Felipe de Valois, y del rey Eudes de Borgoña, señor de Jean de Rye. Entre otras cosas el Papa decía lo siguiente a Alfonso XI: *Rogamos con todo afecto en razón de la piedad divina y con la seguridad de vuestras oraciones, pongas de tu parte, tan benigna como eficazmente —hijo queridísimo— canjeándolo, si fuera necesario, por uno de los sarracenos cautivos detenidos en tus cárceles...*

No sabemos si Alfonso XI realizó las gestiones solicitadas, lo que sí sabemos es que en 1347 no había sido aún liberado. El 19 de abril del citado año Clemente VI volvió a escribir al rey de Castilla para solicitar de nuevo su intervención en el asunto. En esta segunda carta, el Papa refiere como Jean de Rye había sido confiado, en África, a un tal Baleg Agorg, familiar del emir de los benimerines y que los hijos de este Baleg se hallaban cautivos en Castilla a cargo de un noble caballero cuyo nombre no se menciona. Clemente VI sugiere a Alfonso XI que Baleg sería, sin duda, sensible a la idea de volver a ver a sus hijos y que consentiría —si le eran devueltos— en dejar libre al prisionero del Franco-Condado. Es muy posible que en esta ocasión las conversaciones llegaran a feliz término, pues en 1352 Jean de Rye se encontraba en sus dominios de Francia. En este año —nos dice M. Terrier de Lorrain— el rey Juan II se lo atrajo con lazos de vasallaje.

El conocimiento de la lengua y las costumbres de los castellanos y el ser considerada persona grata en la corte española, lo convirtieron en el mejor embajador del rey francés cerca de los reyes de la Casa Trastámara.

En 1368, 1369, 1371, 1380, 1382 y 1385 se constata la presencia de Jean de Rye en la corte castellana.

#### **d) Condes de Derby y de Salisbury**

En el mes de junio de 1343 tuvo el rey de Castilla noticias de que se encontraban en Sevilla —en la casa que la Compañía de los Bardos tenía en la ciudad— Enrique de Lancaster, Conde de Derby, y Guillermo Montague, Conde de Salisbury. Según la Crónica, el Conde de Arbi *era de mas alta sangre, et era de linage de Reyes; pero el Conde de Solusber aviase acaescido en muchos fechos de lides et de batallas, de que avia un ojo menos de una herida.*

Enrique de Lancaster, Conde de Derby, recibió luego el título de Duque de Lancaster. Este noble inglés era bisnieto del rey Enrique III. Después de una azarosa vida murió en Londres en 1361 víctima de una epidemia. Guillermo de Montague, Conde de Salisbury, había participado en la guerra de Escocia, cumpliendo diversas misiones en Alemania y en los Países Bajos. Fue hecho prisionero por los franceses en Lille en 1340. Lograda la libertad un año después, llevó a cabo una expedición contra Bretaña, apoderándose de Vannes y poniendo sitio a Rennes. Pereció en un torneo un año después de haber estado en el cerco de Algeciras.

La participación de cruzados de las Islas Británicas en la guerra contra Granada y Marruecos tiene precedentes en la Cruzada que en 1330 llevó a cabo un grupo de caballeros escoceses dirigidos por Sir James Douglas contra los granadinos y en la que perecieron todos ellos combatiendo el castillo de Teba. Sin embargo, fue entre los años 1343 y 1350 —últimos del reinado de Alfonso XI— cuando las relaciones anglo-castellanas alcanzaron las más altas cotas de toda la Edad Media. La diplomacia castellana, en esos años, fue capaz de mantener un difícil equilibrio entre Francia e Inglaterra, aunque las preferencias del rey y de buena parte de la corte castellana se inclinaron sin reservas hacia el lado inglés.

Los Condes de Derby y de Salisbury, como experimentados diplomáticos que eran, venían hasta el cerco de Algeciras para cumplir con una importante misión de Estado, además de ganar los beneficios espirituales de la Cruzada. Una vez presentados a Alfonso XI, entregaron al rey de Castilla unas cartas secretas que portaban del rey Eduardo III. En ellas se les nombraba emisarios especiales y plenipotenciarios para discutir y

acordar un posible matrimonio entre el Infante don Pedro, heredero de la Corona castellana, y la hija segunda del soberano inglés doña Juana. Esta actividad diplomática tenía como principal objetivo la alianza matrimonial ya citada, así como estrechar aún más los lazos de amistad con Castilla para apartar a este reino peninsular de la órbita de Francia.

En el mes de julio, los condes ingleses, con sus mesnadas, intervinieron, dando grandes muestras de valor (volvemos a recordar la tendencia filoinglesa del cronista alfonsino), en un hecho de armas recogido con gran detalle por la Crónica. Habían construido los castellanos una bastida muy cerca de la puerta del Fonsario y desde ella arrojaban, con gran daño para los algecireños, bolaños, proyectiles incendiarios y toda clase de armas arrojadizas contra la ciudad. Con el fin de incendiar aquella torre de madera, salió un destacamento musulmán de la villa. Como los castellanos que defendían el ingenio bélico se veían impotentes ante el gran número de musulmanes que les hostigaban, vinieron en su ayuda los dos condes ingleses con sus vasallos. *Et llegaron tan cerca (del antemuro) que daban con las lanzas á los Moros que yacían en la cava, et á los Moros que estaban en la barrera de la ciubdat. Et todos los Moros de la ciubdat acorrieron aquel logar, et salieron fuera, et ovieron muy grand pelea con ellos. Et fue y ferido el Conde de Arbi de una saetada en el rostro, et matáronle dos caballeros, pero fueron encerrados los Moros.*

En agosto participaron los dos nobles ingleses, con algunos caballeros alemanes, en otra refriega cerca de la puerta de la Villa Nueva situada entre las dos villas. Tan bravamente pelearon que dos caballeros ingleses lograron penetrar en la ciudad mientras perseguían a los musulmanes.

A finales de dicho mes de agosto, recibió el Conde de Derby cartas del rey de Inglaterra en las que le comunicaba que había acordado treguas con el rey de Francia y requería su presencia en la corte, pues debía desplazarse a Roma con poder real para unos tratados que se habían de concertar en la Ciudad Santa. Los condes ingleses comunicaron al rey de Castilla cómo, a su pesar, se veían obligados a abandonar el cerco, y para ello solicitaban su autorización, a lo que Alfonso XI no pudo negarse. Sin embargo, las verdaderas razones del precipitado abandono del real castellano de los condes ingleses debieron estar relacionadas con el deseo de trasladar al soberano inglés los resultados de las primeras conversaciones mantenidas con Alfonso XI sobre el matrimonio del Infante y la princesa inglesa.

En el viaje de retorno, los condes ingleses permanecieron unos días en Sevilla mientras el de Salisbury se recuperaba de una dolencia que había sufrido a su llegada a la ciudad. Allí recibieron la noticia de que el rey de Granada se hallaba con su ejército acampado muy cerca de Algeciras y que la batalla decisiva entre cristianos y musulmanes no iba a tardar en producirse. Dice la Crónica que el Conde de Salisbury *desque sopo la venida de los Moros, mandó que lo posiesen en un barco, et que lo traxiesen por el río fasta la mar, et dende á la hueste, porque podiese acaescerse con el Rey en la batalla que oviesen los Moros con él. Et él estaba entonce tan flaco, que le dician los físicos que si comenzase camino, ó se metiese en barco, que non llegaría vivo al real: et por esto non pudo venir, magüer que lo provó.*

### **e) Conde Lous**

A diferencia de los caballeros españoles, la mayoría de los cuales cabalgaban al estilo andalusí, a la jineta, (con estribo corto y sillas ligeras y bajas), sin armadura y portando armas ofensivas poco pesadas, los caballeros centroeuropeos que acudieron para ganar los beneficios espirituales de la Cruzada al cerco de Algeciras, desconociendo las tácticas propias de la guerra de frontera, portaban pesadas armaduras, iban sentados sobre sillas sólidas y altas y sostenían armas ofensivas que impedían las maniobras rápidas al caballero y a la propia cabalgadura. Ataviados de tal manera, sus movimientos se tornaban lentos y las posibilidades de ser alcanzados por el enemigo en las celadas<sup>1</sup>, cuando estos utilizaban la táctica conocida como de *torna-fuye*, aumentaban considerablemente. Sirva de ejemplo lo ocurrido al Conde Lous.

Era éste un cruzado alemán que se había unido a las huestes de Alfonso XI en los primeros días del mes de agosto de 1342 aposentándose con sus mesnadas en un lugar del campamento situado frente a la puerta de la vieja medina conocida como del Fonsario, una zona llana, ubicada junto al cementerio de la ciudad que fue uno de los flancos de la muralla en el que el rey de Castilla concentró la mayor parte de sus ataques durante el asedio.

A poco de establecido el cerco en esa parte de la ciudad, salió un destacamento musulmán por una de las puertas formado por trescientos

---

<sup>1</sup> Táctica consistente en esconder fuerzas para atacar por sorpresa al enemigo. En el caso de una ciudad sitiada, obligando a salir al exterior a los defensores para sorprenderlos.

jinetes y unos mil peones —según la Crónica—, con la intención de atacar las posiciones ocupadas, aún de manera precaria, por el Maestre de Santiago y el Concejo de Sevilla, entre otros. *Et el Conde Lous, que es en Alemaña, posaba en aquella parte, et eran con este conde seis caballeros de su tierra.* Al ver en peligro a los castellanos que trabajaban en las obras del cerco, el caballero alemán abandonó sus posiciones y fue a encontrarse con los algecireños que se hallaban aún muy cerca de las murallas y la puerta de la ciudad. Al advertir el ataque de los germanos, los musulmanes volvieron grupas e hicieron creer al Conde y a sus compañeros que retornaban a la villa, lo que envalentonó a los bravos caballeros alemanes. Cuando estuvieron ambos destacamentos muy próximos a la muralla y a la puerta del Fonsario, se volvieron los de Algeciras y pusieron en una celada al Conde Lous y a los suyos, y, aunque pelearon con mucha bravura, los musulmanes, que eran muchos —dice la Crónica—, los acorralaron y mataron al Conde.

A raíz de este suceso, el rey reunió a todos los caballeros alemanes y les rogó que no respondieran a las celadas de los musulmanes *pues no eran sabedores de la guerra de los Moros.*

## BIBLIOGRAFÍA

- Carlos, Príncipe de Viana, *Crónica de los Reyes de Navarra*, Textos Medievales, nº 27, Pamplona, 1843 y Valencia, 1971.
- Crónica del rey Alfonso el Onceno de Castilla, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1953.
- Daumet, G., “Jean de Rye au siège d'Algeciras”, *Bulletin Hispanique*, Tomo XII, 1910 (265-274).
- Goñi Gaztambide, J., *Historia de la Bula de la Cruzada de España*, Publicaciones del Seminario de Vitoria, Vitoria, 1958.
- Lacarra, J. M., *Historia del reino de Navarra en la Edad Media*, Tomos II y III, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona, 1976.
- López de Coca Castañer, J. E. y Krauel, B., “Cruzados escoceses en la frontera de Granada (1330)”, *Anuario de Estudios Medievales*, nº 18, 1988 (245-262).

- Russell, P. E., “Una alianza frustrada. Las bodas de Pedro I de Castilla y Juana Plantagenet”, *Anuario de Estudios Medievales*, Tomo II, 1965 (301-333).
- Serrano, L., “Alfonso XI y el papa Clemente VI durante el cerco de Algeciras”, *Cuadernos de Trabajo de la Escuela Española de Arqueología e Historia de Roma*, Tomo III, Madrid, 1915 (1-35).



## X

### **CERCO Y CONQUISTA DE DE ALGECIRAS POR EL REY ALFONSO XI**

El 25 de julio de 1342 el rey de Castilla Alfonso XI partió de Jerez de la Frontera al frente de un ejército constituido por las tropas reales (las guardas reales y los Donceles), nobles castellanos y leoneses con sus mesnadas, las milicias concejiles, alarifes, canteros, carpinteros y servidores de los “engeños” (artillería neurobalística) al frente de la cual se hallaba el *magister ingeniorum* o capitán mayor de los trabucos y “engeños” don Íñigo López de Orozco. A estas tropas se unieron, en los meses siguientes, gente llegada del reino de Aragón y Portugal y cruzados transpirenaicos provenientes de Inglaterra, Francia, Italia, Portugal y Alemania. El soberano castellano-leonés iba a acometer la empresa más relevante, arriesgada y costosa de su reinado: el cerco de la ciudad musulmana de Algeciras.

Tan estratégica urbe portuaria estaba bajo la soberanía del sultán de Fez, el poderoso emir Abu l-Hasan al-Mariní, que la había fortificado y dotado de una numerosa guarnición al mando de su gobernador Muhammad ben al-Abbás. Según la Crónica de Alfonso XI, en los días del cerco la ciudad estaba habitada por unas 30.000 personas entre la población civil y la guarnición norteafricana.

El cerco de Algeciras, que se inició el día 3 de agosto del año 1342 y acabó, con la capitulación de la ciudad, el 25 de marzo de 1344, iba a representar, al mismo tiempo que el cierre definitivo de la Península Ibérica a las invasiones norteafricanas, la prueba que confirmaría la supremacía castellana sobre los emiratos musulmanes que habían participado en la pugna por el control del Estrecho: Granada y Fez y la apertura al comercio internacional de tan importante paso marítimo.

Las dificultades y los retos de la empresa algecireña exigían un reino sin fisuras estamentales, un control efectivo de los concejos municipales por el monarca, una economía productiva capaz de soportar el abastecimiento de un gran ejército en campaña durante meses y un apoyo exterior que asegurase la disponibilidad de recursos financieros y la ayuda naval por un largo período de tiempo. En 1342 estas circunstancias se daban en Castilla, posibilitando el desarrollo de la empresa militar más importante, costosa y decisiva del reinado de Alfonso XI y, muy probablemente, de todo el siglo XIV.

El sitio de Algeciras, dadas las características de la ciudad y de su entorno inmediato (dos recintos urbanos independientes separados por un río y dotados de potentes reparos defensivos, excelente situación topográfica, extensa fachada marítima, cercanía de otros importantes enclaves portuarios musulmanes como Ceuta y Gibraltar, nutrida guarnición militar, etc...), iba a exigir un despliegue extraordinario de fuerzas terrestres bien cohesionadas, de máquinas de asedio, de “ingenieros” o servidores de los “engeños” y, al mismo tiempo, de una flota lo suficientemente numerosa y operativa como para asegurar el bloqueo marítimo de la ciudad y la realización de otras misiones destinadas a “guardar la mar” e impedir el avituallamiento de los sitiados, buscar el combate con la flota enemiga y facilitar el abastecimiento del ejército sitiador, sobre todo cuando las lluvias invernales, tan intensas y prolongadas en la zona, hicieran impracticables los caminos.

En el caso de Algeciras no se trataba, como en el Salado, de una batalla campal cuyo desenlace dependía de la mayor o menor capacidad ofensiva de un ejército, de la posición dominante o no que ocupara sobre el terreno o de los acertados o desacertados planteamientos tácticos que los mandos pusieran en práctica, sino del largo y siempre aleatorio intento de rendir una plaza dotada de excepcionales estructuras defensivas utili-

zando el viejo procedimiento del cerco y el bloqueo terrestre-marítimo, lo que iba a presentar enormes dificultades a los sitiadores dadas las rudimentarias técnicas de bloqueo y de asedio que los ejércitos de la época tenían a su disposición. Técnicas que podían resultar eficaces en el asedio a pequeños enclaves fortificados, pero que carecían de efectividad cuando se trataba de grandes recintos urbanos reforzados con un complejo sistema de defensa estática (elevadas y recias murallas, barbacanas y antemuros, profundos fosos, torres-puertas bien desenfaladas, etc.). Sólo el planteamiento de un férreo y continuado bloqueo de la plaza por mar y tierra, encaminado a lograr su capitulación por desabastecimiento y hambre, aliado al persistente hostigamiento por medio de la infantería y la caballería (“celadas”), a la actuación incesante de la artillería neurobalística, a la disposición de abundantes recursos económicos y, por qué no, al concurso de la suerte, podían dar los frutos deseados a un ejército alejado de sus bases de avituallamiento, adentrado en territorio del adversario y expuesto al hostigamiento de las tropas enemigas, a las inclemencias del tiempo y a las mayores incomodidades.

Cuatro fueron los factores que el rey de Castilla y León tuvo que tener en cuenta, al margen de otras circunstancias menos relevantes, para poder mantener el prolongado cerco de Algeciras y lograr, al cabo de veinte meses de asedio, la rendición de la ciudad: la resolución del problema financiero, el dominio del mar, el contar con un eficaz tren de artillería neurobalística y de numerosas máquinas de aproche y el hacer frente a los ejércitos coaligados meriní-nazarí.

#### **a) Aspectos financieros de la campaña**

Uno de los problemas que hubo de resolver el rey de Castilla en los meses que precedieron al establecimiento del cerco de Algeciras y que fue motivo preocupación a lo largo de los veinte meses que duró la campaña, fue la búsqueda de los recursos financieros necesarios para sufragar los gastos que una empresa militar de tanta relevancia exigían. Los castellanos preveían una campaña larga y no exenta de complicaciones, dada la fortaleza excepcional de la plaza, la importancia que ésta tenía para los musulmanes y la distancia a que se hallaban situadas las bases de aprovisionamiento del ejército sitiador. El monarca y su Consejo Privado eran conscientes de que el resultado final de la campaña dependería, sobre todo, del número de hombres que pudiera el rey mantener en el cerco y

en otras zonas de la frontera, de la potencia de las escuadras que lograra situar en aguas del Estrecho y de la cantidad y eficacia de los medios técnicos (artillería neurobalística y máquinas de aproche) que fuera capaz de concentrar frente a las murallas de la ciudad.

Tan ambiciosa empresa no podía ser acometida sin contar con el respaldo de una hacienda bien saneada —circunstancia que no se daba en Castilla— lo que obligó a Alfonso XI a requerir a las Cortes imposiciones extraordinarias y a solicitar la colaboración de mercaderes aragoneses y genoveses, de ricos-hombres castellanos, de los judíos asentados en Castilla, de algunos reyes extranjeros y, muy especialmente, del Papado.

En el debe de las cuentas de esta empresa se situaban el sostenimiento del propio ejército y de la flota castellana, los pagos que había que realizar a la flota genovesa y a los caballeros extranjeros y sus mesnadas y los gastos derivados del mantenimiento de caminos y puentes y de la fabricación de máquinas de asedio. Por todo ello, el rey de Castilla mantuvo, durante los meses que duró el cerco, una intensa actividad diplomática acerca de las cortes extranjeras y epistolar con sus propios súbditos con el fin de atraer los recursos económicos que le eran vitales para proseguir la campaña.

Los primeros recursos, que sirvieron para organizar, trasladar y situar el ejército frente a Algeciras, procedían de las cuantiosas riquezas obtenidas en el campamento musulmán tras la Batalla del Salado. Parte del tesoro obtenido fue requisado por el rey, aunque no pudo impedir que grandes cantidades de oro y de plata tomadas por las tropas castellanas y portuguesas se pusieran en circulación e, incluso, que salieran del reino. Sin embargo, en agosto de 1342, cuando se asentó el ejército frente a Algeciras, de estas riquezas ya no debía quedar nada, puesto que las dificultades financieras que sufrió el rey en los primeros meses de cerco —bien documentadas por la Crónica— no se hubieran producido de haber existido numerario en las arcas del reino.

Otros de los recursos de carácter extraordinario habilitado para sufragar los gastos del cerco, fue la alcabala<sup>1</sup>, aprobada, no sin alguna opo-

---

<sup>1</sup> Impuesto indirecto con el que se gravaba el precio de compra o venta de un producto. El tipo impositivo varió a lo largo de la Edad Media, oscilando entre la vigésima de 1342 (5 % del valor de compraventa), a la décima (10 %) cobrada durante los reinados de Enrique II y Juan I. Aunque de origen musulmán, este impuesto se halla documentado en Castilla —con carácter local— desde 1101.

sición, por las Cortes reunidas en Burgos en enero de 1342. La probación quedó supeditada a que el impuesto se dejaría de aplicar cuando finalizara “la guerra con los moros”, lo que se había de entender cuando acabase la campaña de Algeciras.

Una tercera fuente de recursos financieros provenía de las décimas, tercias y beneficios de la Bula de la Cruzada concedidos tradicionalmente por el Papa a los reyes de Castilla para sufragar parte de los gastos generados por las guerras contra el Islam.

En bula otorgada en diciembre de 1340 por Benedicto XII, este pontífice ratificaba por tres años un diezmo especial sobre las rentas benéficas del clero para que Alfonso XI pudiera continuar la campaña contra las plazas costeras meriníes del Estrecho, especialmente contra Algeciras. Dos años más tarde, el papa Clemente VI otorgó la décima, tercia y las gracias y beneficios económicos de la Cruzada al monarca y a cuantos españoles y extranjeros acudieran con el rey a poner cerco a la ciudad de Algeciras.

Pero el rey de Castilla y su Consejo Privado debieron considerar insuficientes para asegurar el mantenimiento del cerco los servicios ordinarios y extraordinarios aportados por las ciudades del reino, los mercaderes y los ricos-hombres, así como la contribución de la Iglesia a través de la décima, tercias y bula de la Cruzada. Una vez establecido el campamento frente a Algeciras, Alfonso XI recurrió al Papa y a otros reyes cristianos para solicitar su ayuda económica por medio de préstamos y otro tipo de aportación directa que vinieran a asegurar unos ingresos regulares mientras el cerco de Algeciras permaneciera activo.

A mediados de junio de 1342 envió una embajada a Avignon con cartas de felicitación para Clemente VI por su encumbramiento en el Solio Pontificio y una solicitud de ayuda económica. Esta embajada, encabezada por Alonso Fernández Coronel, al que acompañaba Alvar García de Illas, juez de la Casa del Rey, debió llegar a Avignon a finales del mes de junio. Sin embargo, en esta ocasión Clemente VI accedió a la concesión de los beneficios de la Cruzada y otros subsidios, pero no parece que el pontífice respondiera favorablemente a la petición de un préstamo, si es que Alonso Fernández Coronel portaba órdenes expresas en ese sentido. La embajada estaba de retorno en el real de Algeciras en enero de 1343.

A finales de octubre de 1342 la situación de los sitiadores se hizo insostenible. Los víveres comenzaron a faltar, dificultado el abastecimiento desde el Puerto de Santa María y Jerez a causa de los temporales de otoño que habían azotado la región, y la ayuda exterior no llegaba. En otras ocasiones, Castilla había recibido apoyos importantes de sus vecinos peninsulares, pero en ésta, Portugal y Aragón no estaban en condiciones de incrementar la ayuda que ya prestaban al rey castellano. El reino de Portugal se hallaba exhausto después de la última guerra mantenida, precisamente, contra Castilla, y la Corona Aragonesa, en puertas de declarar las hostilidades contra el rebelde Jaime de Mallorca, necesitaba conservar sus propios recursos para atender a sus problemas internos. Sólo Avignon y Francia podían ofrecer a Castilla la ayuda urgente necesaria para mantener el cerco después de transcurridos los primeros seis meses.

A finales de octubre de 1342, Alfonso XI nombró nuevas embajadas ante el papa Clemente VI y el rey de Francia. A Avignon envió a Alfonso Ortiz Calderón, Gran Prior de la Orden de San Juan de Jerusalén, y ante el rey francés a don Gil de Albornoz, arzobispo de Toledo. La embajada que se dirigía a la corte francesa portaba las coronas del rey y otras joyas que Alfonso XI enviaba para que quedaran en Francia como fianza y garantía del préstamo que solicitaba a Felipe VI. Las negociaciones con el Papa fueron largas. Hasta abril de 1343 no recibió Alfonso XI las primeras noticias sobre el préstamo que le había concedido Clemente VI, aunque no se haría efectivo hasta que no llegase un poder especial que garantizase las estipulaciones de dicho préstamo, poder que otorgó el rey de Castilla el 28 de abril de 1343. El Prior de San Juan recibió de Clemente VI 20.000 florines de oro con la condición de que fueran devueltos en el plazo de año y medio, señalándose, como fianza del pago, las tercias y la décima que el Papa había concedido para la empresa de Algeciras, las rentas del reino y los bienes muebles de la Casa Real. Alfonso XI ratificó este contrato de préstamo el 4 de julio de 1343.

Las conversaciones de don Gil de Albornoz en la corte francesa no fueron menos laboriosas. En agosto de 1343, según la Crónica castellana, llegó al Real de Algeciras un clérigo del arzobispo de Toledo con una carta para el rey en la que aquél le comunicaba que el soberano francés le daba 50.000 florines en razón de la amistad que les unía. El clérigo, junto con la carta, trajo consigo la mitad de esa suma. Las cantidades recibidas

de Francia y Avignon fueron empleadas, casi en su totalidad, para pagar los varios meses que se adeudaban a las escuadras castellana y genovesa.

Las elevadas cantidades de dinero que demandaba el extraordinario despliegue militar realizado en torno a Algeciras, obligaban a multiplicar las fuentes generadoras de recursos y a solicitar la ayuda económica de todos aquellos que estaban en condiciones de aportar algún dinero al rey de Castilla. En momentos de apuro, Alfonso XI tuvo que amenazar con batir moneda de baja ley para obtener contribuciones especiales de comerciantes, recaudadores y banqueros. Para evitar estas acuñaciones, tan dañinas para la economía del reino, los judíos adelantaron las cantidades que exigía el rey castellano. En noviembre de 1343 Alfonso XI pidió dinero, en calidad de préstamo, a los mercaderes catalanes y genoveses que tenían establecimientos abiertos en el campamento de Algeciras. Como estas medidas no eran suficientes para poder abonar las cantidades que se debían a los genoveses de la flota, los cuales habían amenazado en varias ocasiones con abandonar el cerco si no se les liquidaba la deuda, tuvo el rey que recurrir a pagarles con la plata de su vajilla y con las joyas que aportaron los nobles y prelados que estaban con él.

#### **b) El domino del mar**

En el largo y porfiado cerco de Algeciras, sería la lucha por el control del mar que mantuvieron en aguas del Estrecho las escuadras cristianas y musulmana, uno de los capítulos más decisivo de cuantos de sucedieron en el transcurso de la campaña. Del análisis de las fuentes cristianas se deduce que la capitulación de Algeciras, acontecida en el mes de marzo de 1344, no hubiera sido posible sin el concurso de la coalición naval castellana, aragonesa y genovesa. Las acciones de la flota y su superioridad sobre la escuadra granadino-meriní posibilitaron el bloqueo por mar de la ciudad, impidieron la arribada de tropas desde la costa africana —al menos hasta finales de 1343— y facilitaron el abastecimiento del ejército cristiano establecido en torno a la ciudad.

Sin embargo, el mantenimiento de la heterogénea flota cristiana en aguas del Estrecho no fue empresa fácil. Las presiones del rey de Aragón para que el monarca castellano aceptara la retirada de sus galeras que él necesitaba para la guerra con el rey de Mallorca y las exigencias de los genoveses solicitando en los momentos cruciales la prometida soldada, sólo se pudieron contrarrestar con el firme propósito del rey de Castilla de

asegurar la presencia en el cerco de las flotas extranjeras utilizando toda su habilidad diplomática y sus escasos recursos económicos.

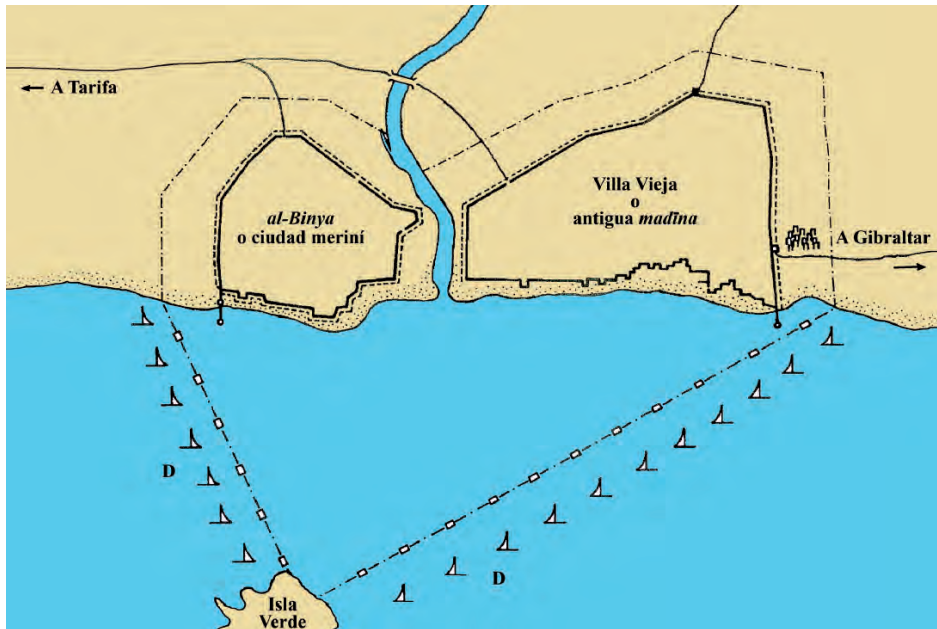
Las diversas misiones que tenían encomendadas las escuadras cristianas durante el cerco de Algeciras, giraban en torno a tres objetivos: a) Impedir el paso de la escuadra de socorro desde la orilla africana; b) Lograr el efectivo bloqueo marítimo de la ciudad sitiada y c) Asegurar las rutas de abastecimiento del ejército cristiano que partían desde el Puerto de Santa María. Estas misiones se concretaban en las siguientes actuaciones: “guarda de la mar”, operaciones combinadas con el ejército, búsqueda del combate y acciones de abastecimiento.

La expresión “guarda de la mar” aparece en muchas ocasiones en la Crónica castellana para designar el conjunto de acciones navales cuyo objetivo principal era vigilar la amplia zona que rodeaba la bahía de Algeciras para impedir el acercamiento de la flota musulmana, el abastecimiento de la plaza sitiada y el traslado de tropas desde los puertos marroquíes, así como el obtener información sobre los movimientos que realizaban las embarcaciones enemigas.

Para cumplir con posibilidades de éxito la misión de “guarda de la mar” era necesario conocer de antemano las maniobras y los desplazamientos que efectuaba la flota musulmana. Con tal fin, el Almirante de Castilla mantenía en el mar algunas galeras que tenían como misión espiar de cerca a la flota granadino-meriní. Una de estas galeras iba cada día hasta las cercanías del puerto de Ceuta para observar los movimientos de las embarcaciones que se hallaban fondeadas en el puerto de aquella ciudad africana. En algunas ocasiones, estas embarcaciones se acercaban a la costa para capturar enemigos o rescatar cristianos que se hallaban cautivos de los meriníes y que hubieran podido proporcionar datos fiables sobre el número, origen y capacidad ofensiva de la escuadra musulmana.

A pesar de los esfuerzos realizados en la guarda de la mar, la flota cristiana no pudo impedir que el 3 de octubre de 1343 el grueso de la flota musulmana cruzara el mar desde Badis y arribara al puerto de Estepona.

En cuanto al objetivo de impedir el abastecimiento de la ciudad sitiada, la flota debía desempeñar un papel destacado, puesto que a partir del mes de marzo de 1343, cercada la ciudad totalmente por tierra, la única vía de socorro que le quedaba a los sitiados era la marítima. Lograr un



Plano esquemático de las dos villas de Algeciras con las líneas de bloqueo terrestre y marítimo.

efectivo bloqueo marítimo permitiría asegurar el éxito de la campaña y acortar el tiempo de asedio, con todo lo que ello representaba de ahorro en vidas, dinero y esfuerzos y compromisos diplomáticos. No obstante, aunque no se escatimaron medios para conseguir cortar las comunicaciones de los sitiados por mar, no se logró establecer un efectivo bloqueo de la ciudad hasta el mes de febrero de 1344.

En lo que se refiere a la realización de operaciones combinadas con el ejército, en algunas ocasiones eran las fuerzas de tierra las que reforzaban una acción naval desarrollada por la flota y, en otras, era la escuadra la que servía de apoyo a un despliegue o ataque llevado a cabo por el ejército. Una de estas acciones concertadas se desarrolló en el mes de mayo de 1342 con el fin de probar la potencia de la escuadra enemiga y alejarla de los entornos de Algeciras tan sólo dos meses antes de iniciarse las operaciones del cerco. Sin embargo, dicha acción, que pudo haber concluido con la destrucción de toda la flota musulmana en la desembocadura del río Guadalmequí, acabó tan sólo con una victoria parcial de los cristianos por la escasa coordinación existente entre las fuerzas navales castellanas y las tropas de tierra.

El rey de Castilla procuró, en todo momento, que la flota y el ejército estuvieran en condiciones de asistirse mutuamente. Cuando se estableció el primer campamento al norte de la ciudad, a principios de agosto de 1342, ordenó que la escuadra, que se hallaba fondeada en la ensenada de Getares, se trasladara hasta las cercanías del campamento cristiano, en tal manera que *los de la hueste et los de las flotas se pudiesen acorrer los unos a los otros* refiere la Crónica castellana

La táctica más comúnmente empleada en los combates navales medievales, después de haber lanzado las fuerzas de tierra embarcadas en la flota sus armas arrojadas —dardos y lanzas— sobre los barcos enemigos, era lo que la Crónica denomina *ferrar* que consistía en abordar la embarcación adversaria sujetándola con garfios y cuerdas de manera que no pudiera separarse de la propia nave, posibilitando que los caballeros y peones saltaran a ella e iniciaran la lucha cuerpo a cuerpo. Una vez dominados los defensores de la embarcación se procedía a exterminar los últimos focos de resistencia, liberar —si era posible a los galeotes cristianos— e incendiar el barco antes de abandonarlo. Para llevar a cabo este tipo de acciones era necesaria la presencia en cubierta de buen número de arqueros, hacheros, lanceros, ballesteros y peones habilidosos y acostumbrados al combate naval, puesto que la marinería se hallaba ocupada en la ejecución de las maniobras que permitían la navegación y el acercamiento a la embarcación enemiga.

Otra de las misiones que tenían encomendadas las escuadras cristianas en la campaña de Algeciras, era la búsqueda del combate. De la atenta lectura de la Crónica de Alfonso XI se desprende que la escuadra cristiana, consciente de su superioridad y de la importancia que tenía, para asegurar el mantenimiento del cerco, el dominio del mar y el control de la flota enemiga, no rehuyó en ninguna ocasión el combate. Muy al contrario, lo buscó afanosamente en los meses que duró la campaña con la esperanza de poder llegar al enfrentamiento naval decisivo que permitiera la derrota de la escuadra aliada musulmana y, como consecuencia, la pronta rendición de la ciudad sitiada. Sin embargo, y a pesar de los intentos de buscar la batalla final en el mar, los musulmanes rehuyeron siempre el combate. Esta estrategia centrada en eludir sistemáticamente el encuentro entre ambas escuadras al completo estaba justificada si consideramos que Abu l-Hasan necesitaba disponer de su flota íntegra para poder cruzar con

el ejército de socorro a la costa andalusí, única esperanza que tenían los sitiados de verse libre del asedio cristiano.

### **c) Máquinas de aproche y artillería neurobalística**

En las acciones de guerra entre cristianos y musulmanes, a partir del siglo XIII y hasta el advenimiento de la Edad Moderna, se emplearon unas técnicas de ataques y defensa y unas reglas tácticas, basadas —la mayor parte de ellas— en los conocimientos militares de la antigüedad clásica y del epígono imperio bizantino. Pero sería en el siglo XIV cuando se asista a una serie de avances de la técnica militar —especialmente en los sistemas de asedio a fortalezas y ciudades— de los que tenemos un excelente repertorio en la Crónica de Alfonso XI en los capítulos que tratan del cerco de Algeciras. Estos avances, no obstante, eran insuficientes a la hora de batir con éxito y conquistar una plaza rodeada por un poderoso sistema de defensa estática, compuesto de muralla, antemuro, foso, corachas, torres marítimas, puertas fortificadas y desenfildadas, etc., como ocurrió en el caso de Algeciras.

#### ***El bloqueo terrestre***

– *Cavas, cadahalsos y barreras*

Para bloquear por tierra las dos villas separadas por el río de la Miel que constituían la ciudad de Algeciras, y una vez asentada la hueste en las posiciones que convenía dominar, se procedió a la realización de una “cava” o foso circunvalando la recinto norte desde el río de la Miel hasta la ribera del mar.

Entre los castellanos no era costumbre utilizar “cavas” ni barreras para cercar las ciudades. Tomaron esta técnica de los aragoneses, siendo empleada en gran escala en 1342 durante el cerco de Algeciras. Cuando el rey Fernando IV asedió Algeciras en 1309 —mientras que su aliado Jaime II hacía lo propio con Almería— no empleó “cavas”, ni barreras, ni otros elementos fijos de asedio, por no ser costumbre en Castilla, como refiere la Crónica de este rey.

Pero, tres décadas después, las cosas habían cambiado. Para rendir Algeciras Alfonso XI puso en práctica todos los sistemas y tácticas que permitieron los avances de la técnica militar y la poliorcética de la época, a excepción de la artillería pirobalística.

En la “cava” o foso que se hizo alrededor del recinto norte en los primeros meses de 1342, se construyeron tres entradas o pasos, mediante puente de madera, con sus puertas y torres o cadahalsos. También se levantaron otros cadahalsos cada cierto trecho en el resto de la “cava” desde los que vigilaban día y noche los hombres de la hueste.

En el mes de noviembre de 1342 quedó totalmente cercado el recinto sur por medio de un foso, aunque todavía a bastante distancia de la muralla, pues no había aún hueste suficiente para poder acercarse a la ciudad sin correr el riesgo de ser atacados y superados por los sitiados.

Una vez reunidas tropas suficientes (finales de febrero de 1343), mandó el rey hacer una nueva “cava”, ésta más cerca de las murallas de la ciudad. *Tuvo por bien que los reales de la hueste se allegasen más cerca de la cibdat, porque la podiesen toda cercar: et mandó facer de noche una cava encima de la loma que comienza cerca del rio de la Miel, et va fasta el fonsario de la villa vieja. Sin embargo, esta segunda “cava” se hacía tan cerca de las murallas que les daban desde el adarve muchas saetadas,... et ferian et mataban algunos de los Christianos, pero non tantos como mataran si las labores se ficieran de día.*

En el mes de marzo finalizó la construcción de este segundo foso quedando totalmente bloqueada la ciudad por la parte de tierra.

En abril quiso el rey adelantar aún más sus líneas construyendo cadahalsos o torres de madera a escasa distancia de las murallas para hostilizar a los sitiados desde sus terrazas, pero como los algecireños lo impedían arrojando multitud de saetas y piedras sobre los carpinteros, tuvo que ordenar la construcción de una “cava” subterránea para salvaguardar a los artesanos que trabajaban en el montaje de los cadahalsos. Una vez construida, de esta manera, la “cava”, se procedió a quitar las tablas de madera, con lo cual la tierra que sostenían cayó, quedando el foso y los cadahalsos terminados sin que sufriesen los artesanos el hostigamiento de los sitiados.

Sin embargo, esta “cava”, abierta tan cerca del foso, los muros y la barrera de la ciudad, ofrecía escasa protección a los peones y servidores de los “engeños” que se situaban detrás de ella. Por ello se procedió a colocar toneles llenos de tierra y piedras en la parte de la “cava” (la escarpa) que daba al campo de los sitiadores para que sirvieran a modo de antepecho. También se construyeron, apoyados sobre esta barrera, unos



Bastida o torre de asalto en el asedio a una ciudad musulmana (Miniatura de la Gran conquista de Ultramar -1293-. Biblioteca Nacional de Madrid).

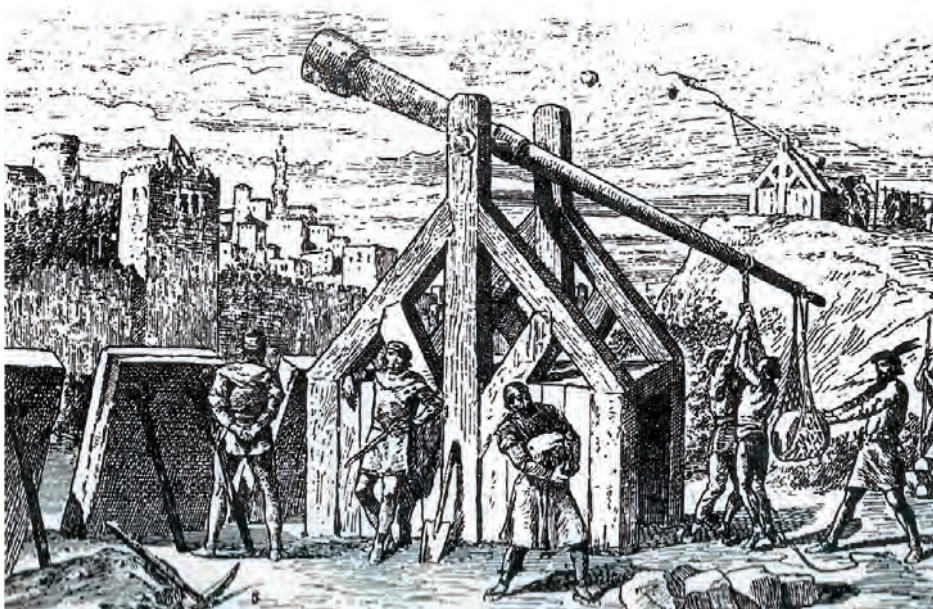
andamios de madera a manera de paso de ronda para que circularsen por ellos los soldados de la hueste a cubierto.

Para reforzar esta formidable línea de cerco mandó el rey que se construyeran, cada cierto trecho, cadahalsos de madera mucho más altos que la barrera. En las terrazas de estos cadahalsos velaban de noche los encargados de su custodia.

A pesar de los esfuerzos realizados para cercar totalmente las dos villas por tierra, existía una zona arenosa en la orilla del mar, al sur del recinto meridional, donde la inconsistencia del terreno y la existencia de un arroyo impedían la apertura de una “cava”. Como era un lugar por donde podían salir de noche los sitiados sin que se apercibieran de ello las guardas, el rey ordenó que se cerrara aquel paso colocando dos galeras que el temporal había arrojado a tierra y embarracado en unos arrecifes cercanos para que fueran utilizadas como improvisados cadahalsos.

– *Bastidas*

Para reforzar ciertos lugares de las “cavas” de los castellanos se levantaron otros ingenios militares, las bastidas, que tenían una doble fun-



Grabado en el que aparecen dos trabucos lanzando bolaños sobre una ciudad sitiada.

ción: defensiva, utilizadas como cadahalsos, y ofensiva, empleadas como torres móviles de asalto o aproche. Junto a las dos galeras que se colocaron como si de cadahalsos se trataran, se levantó —leemos en la Crónica— un castillo de madera muy alto o bastida con terraza para que pudiera contener muchos hombres.

Se construyeron numerosas bastidas durante los veinte meses que duró el cerco. En enero de 1343, Iñigo López de Orozco, vio que la parte del muro que daba al fonsario o cementerio era la más endeble de la Villa Vieja y ordenó que se instalaran allí máquinas neurobalísticas. Para defenderlas se construyó una gran bastida cerca de la muralla que causaba mucho daño a los musulmanes. Estos hicieron una salida y consiguieron incendiarla, aunque a los pocos días ya se había reconstruido y levantado otra igual a corta distancia.

Sobre la terraza o plataforma de cada bastida se colocaban, a veces, pequeños trabucos con los que se arrojaban piedras o materiales incendiarios sobre los adarves y las casas de los sitiados. Cuando se decidía el asalto de una ciudad —lo que no ocurrió en el caso de Algeciras— se

empujaban las bastidas hasta el pie del antemuro o de la muralla (si el foso defensivo no representaba un obstáculo insalvable) y desde ella se lanzaban tablones sobre las almenas por donde pasaban las fuerzas asaltantes.

– *Máquinas neurobalísticas utilizadas por los cristianos: Trabucos*

La artillería neurobalística —sobre todo el ingenio denominado trabuco— tuvo una gran importancia en los asedios de castillos y ciudades durante la Baja Edad Media. Su empleo, en estos casos, perseguía varios objetivos: Demolición de muros y torres, destrucción de los “engeños” enemigos, lanzamiento de proyectiles incendiarios y materiales infecciosos y desmoralización de la población sitiada.

Marino Sanuto Torsello, en su *Liber Secretorum*, refiere que los trabucos se consideraban en 1300 como una gran proeza tecnológica. La primera noticia referida al empleo de trabucos la tenemos en los *Annales Marbacenses* a principios del siglo XIII. Al reino de Castilla debieron llegar a través de los genoveses —que eran expertos constructores de trabucos— a finales del siglo XIII o principios del XIV. Antes de partir para poner cerco a Algeciras, Alfonso XI había encargado la construcción de trabucos a los genoveses establecidos en Sevilla. Los proyectiles de piedra labrada y forma esférica que lanzaban los trabucos se conocen con el nombre de bolaños.

En los meses que duró el cerco de Algeciras se arrojaron cientos de bolaños sobre la ciudad. Hoy día aparecen en los lugares más insospechados al realizarse obras o excavaciones. Fueron tantos los bolaños que permanecieron entre las ruinas de Algeciras, una vez que la ciudad fue abandonada por los granadinos en torno a 1379, que el rey Fernando el Católico, estando en el cerco de Málaga, envió a Algeciras un destacamento para que recogiera los bolaños que su antepasado Alfonso XI había lanzado contra las dos villas.

#### **d) Rendición de la ciudad**

El 12 de diciembre del año 1343, en los vados del río Palmones, se enfrentaron el ejército castellano, mandado por Alfonso XI y el ejército coaligado granadino-meriní, que acudía en socorro de los sitiados, mandado por el sultán Abu l-Hasan de Fez y el rey nazarí Yusuf I. Las fuerzas musulmanas sufrieron una derrota total que fue decisiva para el resultado final de la guerra. Los sitiados, desabastecidos y diezmados por las epide-

mias, perdieron toda esperanza de verse libres del sitio y los castellanos, después de veinte meses de porfiado asedio, fueron conscientes de que la ciudad no tardaría en capitular.

El 22 de marzo de 1344 llegó a presencia del rey Alfonso XI Hasán Algarraf con cartas del rey de Granada en las que el soberano nazarí le decía al de Castilla que estaban dispuestos a entregarle la ciudad a cambio de que dejara salir a los sitiados con todo lo que pudieran llevar consigo. El día 25 de firmó el llamado “Tratado de Algeciras” que ponía fin al cerco y a la larga pugna entre cristianos y musulmanes por el dominio del Estrecho. El documento obligaba al rey de Castilla, al de Aragón y a la República de Génova, por parte cristiana, y a los sultanes de Granada y Fez, por parte musulmana. El día 26, Abu l-Hasan envió una carta al gobernador de Algeciras, Muhammad ben al-Abbás, ordenándole que hiciera entrega de la ciudad al rey de Castilla y León. Ese mismo día la guarnición que defendía la ciudad campamento meriní se trasladó, con sus bienes muebles, a la ciudad grande. *Al-Binya* fue entregada al Infante don Juan Manuel el día 27. Por la puerta del Fonsario salieron los algecireños al exilio dirigiéndose muchos de ellos al reino de Granada. En el puerto embarcaron aquellos que habían optado por marchar a vivir en el reino de Fez.

El día 28 de marzo, Domingo de Ramos, entró el rey Alfonso XI, acompañado de suntuosa comitiva formada por los ricos-hombres y caballeros que habían participado en el cerco, los prelados de la Iglesia y los almirantes de Castilla y Aragón, en *al-Yazira al-Jadra*. El rey de Castilla, con el arzobispo don Gil de Albornoz, se dirigieron a la mezquita mayor de la ciudad que fue consagrada como iglesia cristiana bajo la advocación de Santa María de la Palma. Después —dice la Crónica— fue a descansar al alcázar.

## BIBLIOGRAFÍA

- Beneyto Pérez, J., *El Cardenal Albornoz, canciller de Castilla y caudillo de Italia*, Edit. Espasa-Calpe, Madrid, 1950.
- Canellas, A., “Aragón y la empresa del Estrecho en el siglo XIV”, *Revista de Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, Vol. II, C.S.I.C., Zaragoza, 1946.

- Crónica del rey don Alfonso el Onceno, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1953. Cap. CCLXVIII a CCCXXXVII.
- Dualde Serrano, M., *Solidaridad espiritual de Valencia con las victorias cristianas del Salado y Algeciras*, Instituto Valenciano de Estudios Históricos, C.S.I.C., Valencia, 1950.
- García Fernández, M., “Algeciras (1344-1369)”, *Estudios de Historia y de Arqueología Medievales*, Tomo VII-VIII, Universidad de Cádiz, 1987 (59-76).
  - “Las relaciones castellanos-mariníes en Andalucía en tiempos de Alfonso XI (1312-1350)”, *Actas del Coloquio Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (Siglos XIII-XVI)*, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Madrid, 1988 (249-273).
- Gautier-Dalché, J, “A propos d’une mission en France de Gil de Albornoz: opérations navales et difficultés financières lors du siège d’Algésiras (1341-1344)” en *El Cardenal de Albornoz y el Colegio de España (Actas del Congreso de Estudios Albornocianos, Madrid-Cuenca-Toledo, 1969)*, Bolonia, 1972 (247-263).
- Martínez Valverde, C., “La Campaña de Algeciras (1342-1344)”, *Revista de Historia Militar*, nº 50, 1981 (6-40).
- Poema de Alfonso XI, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LVII, Madrid, 1966.
- Sáez Rodríguez, A. J., “Apuntes sobre el cerco de Algeciras (1342-1344)”, *Almoraima* 6, Algeciras, 1991 (71-84).



## XI

### JAUME TOLSA, CÓNsul DE LOS CATALANES EN ALGECIRAS

En la mañana del 28 de marzo de 1344, Domingo de Ramos, el victorioso cortejo encabezado por el rey de Castilla y León, Alfonso XI, acompañado de todos los ricos-hombres, caballeros, prelados, almirantes de las flotas de Castilla y Aragón, los cruzados extranjeros y la gente del común, entraron por la puerta de Tarifa para tomar posesión de Algeciras y recibir las llaves de la misma de su gobernador Muhammad ben al-Abbás. Un día antes se había entregado la ciudad campamento y palatina mereiní o Villa Nueva al Infante don Juan Manuel.

La ciudad, una vez abandonada por sus moradores musulmanes, estaba vacía y nadie salió a recibirlos a excepción de las autoridades encargadas de hacer efectiva la capitulación. Todos los habitantes habían salido de Algeciras con lo que pudieron llevar consigo en sus cuerpos, en carretas o en mulos. La mayor parte de la población andalusí emigró a ciudades del reino de Granada, el resto, constituido por la guarnición norteafricana y algunas familias andalusíes que prefirieron rehacer sus vidas al otro lado del Estrecho, embarcaron en cárabos y naves con destino a Ceuta o Tánger.

Unos días después de haberse instalado en el alcázar de la ciudad vieja y antes de partir el rey hacia Tarifa y, de allí, para Sevilla, el 8 de abril y dejar como gobernador de Algeciras a un caballero jerezano llamado don Pedro Barroso, como alguacil mayor a don Alfonso Fernández de Córdoba, alcalde mayor a un caballero sevillano de nombre don Álvaro García de Illas y cómo alcaide de la fortaleza a don Álvaro Pérez de Guzmán, caballero de la Banda, procedió a hacer el repartimiento de la ciudad recién conquistada. En el reparto de los escasos bienes muebles que habían dejado los algecireños, pero, sobre todo, de las propiedades rústicas (almunias, huertas y molinos de la vega del río de la Miel) y urbanas (viviendas, tiendas, almacenes, hornos, mezquitas, baños, alhóndigas, los dos alcázares con que contaba *al-Yazira al-Jadra'* y las atarazanas) participaron todos los que habían intervenido en el cerco y conquista de la ciudad, recibiendo cada uno una donación de acuerdo a su rango social y al grado de su implicación en el asedio. Aunque no se ha encontrado el Libro del Repartimiento, se sabe que unos de los más afortunados fueron los hijos del rey habidos de su amante Leonor de Guzmán y la propia Leonor que se vio beneficiada con molinos hidráulicos, huertas, varias casas y tiendas; unas casas fueron dadas al obispo de Cádiz y, desde el 30 de abril de 1344, obispo de Algeciras y a los canónigos y beneficiados de su iglesia; cierto número de vecinos de Niebla recibieron casas para que vinieran a repoblar la ciudad. Igualmente recibieron propiedades en Algeciras los judíos Aben Abadao, Abraham Axonanes y Zag Santiel, sin duda algunos de los hombres ricos de esa religión que habían hecho préstamos de dinero al rey de Castilla durante los meses que duró el cerco. Uno de los alcázares de Algeciras, el denominado en el privilegio de donación “Alcázar de Manifle”, fue entregado por Alfonso XI al almirante mayor de la escuadra castellana, el genovés don Egidio Bocanegra. El propio rey, además del otro alcázar, las atarazanas y algunas de las mansiones notables de la ciudad, se quedó con uno de los baños, según se recoge en el documento de donación del alcázar a don Egidio.

No quedaron al margen del reparto de propiedades en Algeciras que habían pertenecido a los musulmanes los mercaderes catalanes y valencianos que estuvieron establecidos en la línea de cerco y que, también, ayudaron al rey de Castilla en los momentos de apuro económico. La contribución particular de estos mercaderes de la Corona de Aragón pero, muy especialmente, la de su rey Pedro IV que mantuvo una escuadra de

galeras en el cerco todo el tiempo que duró el asedio de la ciudad al mando del almirante de Aragón, don Pedro de Moncada, o de los vicealmirantes Mateo Mercer y Jaime Escribá, colocaron en una privilegiada posición a aragoneses, catalanes y valencianos a la hora de recibir propiedades y privilegios comerciales en la ciudad portuaria de Algeciras, un puerto de enorme importancia estratégica —por su situación geográfica— para los mercaderes de la Corona de Aragón en sus periplos mercantiles dirigidos hacia Portugal, Flandes, las costas inglesas o Ceuta y el litoral atlántico del Norte de África.

\* \* \*

Jaume Tolsa se apoyó en la balaustrada del puente de la carraca en la que se dirigía a Algeciras para ejercer como cónsul de los mercaderes catalanes y valencianos establecidos en aquella ciudad portuaria que había sido conquistada a los musulmanes hacia algo más de un año. A su lado se hallaba Guillem Llopart al que el rey Pedro IV había nombrado administrador del consulado.

—No ha sido un nombramiento que me apeteciera, Guillen —y decía estas palabras entretanto que, dejado atrás la pétrea mole del peñón de Gibraltar aún dominado por los moros norteafricanos, señalaba las murallas ocres de Algeciras al otro lado de la bahía—. Ser cónsul en esa ciudad que se divisa entre la bruma será sin duda un oficio complicado y peligroso.

—¿Peligroso? —Manifestó el administrador y consejero de Jaume Tolsa—. Es una ciudad cristiana desde el mes de marzo del año pasado, la joya del rey Alfonso XI que veinte meses estuvo asediándola hasta que logró rendirla.

—En doce meses no ha podido el rey de Castilla atraer suficientes pobladores —adujo el cónsul—. Una ciudad con tan extenso recinto de murallas necesita una numerosa guarnición de la que, por el momento, carece Algeciras. Si los musulmanes de África o Granada rompen las treguas firmadas y atacan la ciudad nada impedirá que se apoderen de ella.

—Pero el rey ha concedido el derecho de asilo a todo aquel que venga a residir a la ciudad y dicen que piensa otorgar un ordenamiento regio

para respaldar las actuaciones de los jueces y alguaciles —repuso Guillem Llopart—. Hasta el Papa ha colaborado para favorecer la repoblación de la nueva ciudad y su término concediendo el título de catedral a la iglesia que llaman de Santa María de la Palma y nombrando a don Bartolomé obispo de Algeciras.

—Ninguna de estas acertadas acciones servirán para evitar que los moros se hagan con tan ambicionado enclave si rompen las treguas. Mientras tanto habremos de ejercer nuestro oficio, defender a los mercaderes de la Corona de Aragón asentados en la ciudad e impartir justicia en caso de litigio entre ellos mismos, como la ley nos obliga, o frente las autoridades locales.

—Hemos de confiar en el rey de Castilla —señaló el administrador aunque sin mostrar mucho convencimiento.

—Este puerto es de enorme importancia para nuestro comercio de larga distancia, Guillém —manifestó el cónsul en tanto que la carraca dejaba por la amura de babor la Isla Verde y embocaba la gran puerta de las atarazanas para atracar en el muelle interior—. No obstante, para soslayar la desagradable contingencia de que Algeciras pase de nuevo a poder del Islam, nuestro rey ha iniciado conversaciones secretas con el sultán de Fez y el emir de Granada para que este consulado pueda permanecer en la ciudad aunque tenga un gobernador musulmán.

Entre el mes de abril de 1344, fecha en la que el rey de Castilla concedió exenciones fiscales y privilegios a los mercaderes catalanes y valencianos por la ayuda que éstos le habían prestado en el tiempo que duró el cerco de la ciudad y hasta el día que Jaume Tolsa arribó a Algeciras para ocupar el relevante cargo de cónsul de los catalanes, los mercaderes de la Corona de Aragón que se habían establecido en la ciudad portuaria habían sido unos cincuenta, algunos de ellos con casas permanentes y almacenes que les habían tocado en el repartimiento y otros de manera temporal, sólo para hacer escala en el puerto en sus periplos comerciales con destino al Norte de África, la Andalucía Atlántica, Portugal o Flandes.

Jaume Tolsa y Guillém Llopart descendieron de la embarcación catalana y se dirigieron a la casa de dos plantas con baños, horno y almacenes, que había pertenecido a un rico comerciante musulmán, en la que se había establecido el consulado y que se hallaba situada en el barrio portua-

rio cerca del arsenal. Nada más bajar a tierra pudieron observar a un grupo de calafates que se afanaban en adobar dos galeras del rey de Castilla que tenía la obligación de mantener a su costa el concejo de la ciudad. No lejos del lugar donde había atracado la carraca catalana se hallaba amarrada una nave genovesa que se distinguía por enarbolar el pabellón de la república marítima italiana: una cruz roja sobre fondo blanco que luego supieron que pertenecía al almirante de Castilla don Egidio Bocanegra, cabeza de los mercaderes de Génova en la ciudad.

Al otro lado de Algeciras, en el flanco norte del recinto defensivo, que daba al extenso cementerio musulmán arrasado por las huestes castellanas en el transcurso del cerco, canteros y alarifes enviados por el rey de Castilla se dedicaban a reconstruir aquel flanco de la muralla, el antemuro, la llamada puerta del Fonsario o Cementerio y ampliar el foso, puesto que aquella parte de las defensas urbanas habían sufrido enormes desperfecto durante el asedio y, por su extrema debilidad, podría ser el lugar elegido por los granadinos o meriníes para acometer el enclave que habían perdido en marzo de 1344.

Dos días después de su llegada Jaume Tolsa y Guillem Llopart se hallaban instalados en sus despachos, los baños operativos para servicio de los mercaderes de la Corona de Aragón que frecuentaran Algeciras y los almacenes repletos de mercancías propiedad de los comerciantes catalano-aragoneses, algunas de ellas productos adquiridos por ellos en Algeciras, Tarifa, Ceuta o Cádiz, otros —los más abundantes— paños, ceras, arroz, miel, especias o cerámicas finas, traídos de los territorios de Valencia, Cataluña o Cerdeña para venderlos a los repobladores de la ciudad.

No había aún tenido tiempo el cónsul de los catalanes, como era conocido por los moradores de Algeciras, de haber encargado a su administrador la confección de una lista con los nombres de los mercaderes de la Corona de Aragón residentes y de los barcos que hacían escala cada cierto tiempo en la ciudad, cuando fue reclamada su presencia por don Pedro Barroso, el gobernador de Algeciras. En la amplia sala del alcázar situado en la cumbre de la colina que dominaba la población, lo esperaba con el rostro serio y la expresión severa el gobernador acompañado del alcaide del castillo y responsable de la guarnición, el caballero sevillano don Álvar Pérez de Guzmán.

—Don Jaume Tolsa, cónsul de los catalanes en Algeciras —comenzó diciendo el gobernador—, he reclamado vuestra presencia en este alcázar para expresarles mi más enérgica protesta por el repudiable acto de piratería que han cometido dos naves de Valencia con la carraca castellana de Nicolás Martínez que se dirigía al reino de Mallorca con una carga de mojava de atún y cueros magrebíes.

—Desconozco, señor gobernador, el desgraciado suceso en el que decís que ha intervenido gente de Valencia —respondió entre sorprendido y azorado el cónsul, aunque no era un asunto extraordinario el que naves castellanas, mallorquinas o valencianas fueran asaltadas por corsarios de una u otra nación si no con la complicidad de las autoridades, si al menos con su complacencia.

—Como represalia vuestro consejero y administrador del consulado, Guillem Lopart, deberá permanecer preso en este alcázar hasta que el rey don Pedro IV no restituya al mercader sevillano expoliado las mercancías que arteramente los valencianos le han requisado y conducido a algún puerto del Levante —intervino el alcaide señalando al desconcertado acompañante de Jaume Tolsa.

—Enviad una carta al rey de Aragón comunicándole la decisión que me he visto obligado a tomar en defensa de los mercaderes del reino de Castilla —añadió don Pedro Barroso.

Jaume Tolsa fue invitado a abandonar el alcázar, quedando su administrador del consulado preso en las mazmorras de la fortaleza. Ese mismo día partió una nave catalana del puerto de Algeciras con una carta para el rey don Pedro IV en la que el cónsul le relataba con todo pormenor lo acontecido y cuál había sido la causa por la que Guillem Llopart se hallaba preso del gobernador.

Pero no llegó la sangre al río. Sucesos de esa índole estaban a la orden del día y eran asuntos a los que los cónsules debían hacer frente con harta frecuencia. Un mes más tarde el rey don Pedro ordenó que se le devolvieran las mercancías, que estaban a buen recaudo en la lonja de Valencia, al tal Nicolás Martínez. Guillem Llopart pudo retornar su puesto en el consulado y Jaume Tolsa continuar, sin más sobresaltos, con su labor en defensa de los mercaderes de la Corona de Aragón y en su oficio de juez en los litigios que pudieran surgir entre los súbditos del rey don Pedro IV.

A los dos meses de haberse hecho cargo del consulado de Algeciras, el cónsul adquirió un gran almacén que había cerca del muelle, a dos manzanas de distancia del consulado, para instalar una lonja donde los mercaderes catalanes, valencianos y mallorquines pudieran depositar sus mercancías antes de embarcarlas con destino al Levante después de haber abonado los preceptivos impuestos del almojarifazgo y de alhóndiga, o tener en seguridad



Plato de cerámica de Paterna (serie “Paterna Evolucionado”) de mediados del siglo XIV hallado en Algeciras (Museo municipal de la ciudad).

las que habían transportado en sus carracas y naves desde los reinos de la Corona de Aragón para vender y abastecer de lo necesario a los pobladores de Algeciras o la gente de Cádiz.

Aquel verano de 1345, favorecida por las treguas que seguían vigentes, la actividad comercial en el puerto de Algeciras fue enorme, no tanto por los intercambios que se llevaron a cabo entre los pobladores de la ciudad —todavía poco numerosos— y los mercaderes levantinos y genoveses, sino porque Algeciras se había convertido en un importante puerto de escala de los navíos de comercio que atravesaban el Estrecho con destino a Tánger, Cádiz, Sevilla, los puertos portugueses o los del Mar del Norte.

En el consulado de los catalanes, en el mes de agosto, se inscribieron las naves y carracas, procedentes de Barcelona, de Amat de Berenguer y Arnalt Serra, éstos con carga de vino, cera, arroz y especias (pimienta y canela) cargando en el viaje de retorno atún en salmuera y cueros magrebíes; las embarcaciones de Joan Frates, Jaume Ribes y Pere dez Torrent, con base en el puerto de Valencia, que trajeron a la ciudad del Estrecho paños y vajilla fina de las alfarerías de Paterna y, también de Valencia, las

carracas de Joan Ripoll y Joan Montalba con carga de piezas de vidrio, cuchillos, tijeras y madera que cargaron, en el viaje de vuelta, aceite traído a Algeciras desde Sevilla, jarras de atún en salazón y lana tangerina.

A estas embarcaciones que recalaban en el puerto de Algeciras durante varios días, a veces una semana, se contabilizaron, entre los meses de julio y septiembre del año citado una treintena de carracas y naves de la Corona de Aragón y otras diez genovesas que hicieron escala uno o dos días para hacer aguada, abastecerse de vituallas o cargar algunas mercancías y continuar viaje hacia el Oeste para recalar en el puerto de Lisboa, o en los del litoral de Inglaterra o de Flandes.

No había llegado a su final aquel verano, cuando Jaume Tolsa, con el beneplácito del gobernador de la ciudad, autorizó una operación comercial llevada a cabo por un mercader valenciano, de nombre Francesch Carach, que concertó un negocio con el vecino de Algeciras Pedro Fernández de Zamora, para que éste le transportase, en su embarcación de un solo palo y vela latina hasta el puerto de Tánger, mercancías por valor de 200 libras barcelonesas que tenía almacenadas en la lonja de la ciudad y que cargara, en el viaje de retorno, lana tangerina por valor de 5.000 maravedises. El requisito de tener que obtener el visto bueno del gobernador de Algeciras para realizar los súbditos del rey de Castilla comercio con los musulmanes del otro lado del Estrecho se debía a que las autoridades castellanas tenían la obligación vigilar para que se cumpliera la prohibición de vender armas, caballos o trigo a gente del reino de Fez.

En los años siguientes a la conquista de la ciudad, desarticulada la pujante industria alfarera de la Algeciras musulmana con la expulsión de todos sus moradores, las vajillas de mesa, los cacharros de cocina, las tinajas de almacenamiento, las jarras y jarros para contener agua o vino y otros objetos de uso doméstico fabricados con barro cocido se importaban de dos lugares: de Sevilla, de donde llegaba, por medio de los mercaderes genoveses y castellanos, la famosa vajilla mudéjar sevillana decorada con trazos verdes o morados sobre fondo blanco y, especialmente, la excelentes producciones de platos, escudillas, cuencos, copas, jarros, jarras, candiles y tinajas elaboradas en los prestigiosos alfares valencianos de Paterna traídos a la ciudad por los mercaderes valencianos. Algunos ejemplares completos y numerosos fragmentos de esta cerámica de Paterna han sido recuperados en el transcurso de las intervenciones arqueológi-

cas acometidas en la ciudad de Algeciras entre los años 1996 y 2004 y que se exponen en el Museo Municipal de la ciudad.

En la primavera del año 1346 tuvo que intervenir Jaume Tolsa en otro litigio. En esa ocasión el conflicto se debía a la acción ilegal de un corsario castellano, de nombre Pedro de Lucena —decía la gente que era un judío convertido al cristianismo— que había tomado en aguas del Estrecho la carga que transportaba el comerciante barcelonés Guillem de Mediavilla en su carraca y que había sido llevada al puerto de Sevilla. El cónsul de los catalanes de Algeciras



Tinaja para el transporte de aceite, miel o vino de origen valenciano hallada en aguas de la bahía (Museo municipal de la ciudad).

intervino acerca del gobernador don Pedro Barroso para lograr la devolución de la mercancía incautada por el corsario castellano y evitar las acostumbradas represalias, logrando que Mediavilla pudiera recuperar la valiosa carga de pimienta, clavo y canela que transportaba en su embarcación.

Sin embargo, el auge de la actividad mercantil en la recién nacida Algeciras cristiana no iba a tardar en resentirse a causa de la inestabilidad que, como en tantas ocasiones ha acontecido, provocan los conflictos bélicos. En marzo de 1356 la guerra que acababa de estallar entre la Corona de Aragón y la República de Génova ocasionó un declive del comercio marítimo y la preocupación del cónsul de los catalanes.

—Señor cónsul, hemos recibido una carta del rey Pedro IV —anunció Guillem Llopart entrando en la estancia donde lo esperaba Jaume Tolsa al tiempo que entregaba un codicilo que había llegado en la mañana a bordo de una galera del rey. El contenido de la secreta misiva era el siguiente:

*Don Pedro, por la gracia de Dios rey de Aragón, de Valencia, de Mallorca, de Cerdeña y Conde de Barcelona: A los cónsules de los catalanes en Palermo, Mesina, Pisa, Catania, Túnez, Nápoles, Algeciras y de los otros puertos del norte de África en los que nos tenemos consulados abiertos. Salud y gracia. Encarecidamente os comunico que por la guerra que hemos emprendido contra los enemigos de Génova, antes de que hayan pasado dos meses todos los bajeles de mis reinos que se hallen en los puertos mencionados deben retornar a puertos del reino de Aragón para que se amparen y libren de los corsarios genoveses que andan por los mares para hacer daño a nuestro comercio. Dada en Barcelona a 14 de marzo de 1356.*

El rostro de Jaume Tolsa se ensombreció porque aquella noticia significaba que su labor quedaba reducida a los contactos diplomáticos con las autoridades castellanas para salvaguardar los intereses de la Corona, porque era consciente de que el conflicto armado entre Castilla y Aragón no tardaría en estallar, pues no en vano eran la Señoría de Génova y el rey de Castilla viejos aliados. Al cabo de dos meses los navíos de Cataluña, Valencia y Mallorca dejarían de arribar a Algeciras, no se sabía por cuánto tiempo, con lo que tal situación representaba para la actividad comercial.

—Malos vientos soplan para el comercio, amigo Guillem —sentenció mientras plegaba la carta y la guardaba en un secreter que para la correspondencia oficial tenía en su despacho.

Pero aquella crisis en el comercio marítimo mediterráneo no vino sino a acentuar una decadencia que, en Algeciras, había comenzado seis años antes, cuando el rey Alfonso XI, en su intento por conquistar la ciudad de Gibraltar a los musulmanes, murió a consecuencia de la Peste Negra ante los muros de aquella fortaleza. Entronizado el rey Pedro I, su madre, la sacrificada reina María de Portugal, encontró la oportunidad de poder vengarse de la que ella llamaba “la ramera sevillana”, la amante de su marido, y de los hijos de ésta, poderoso clan encabezado por el Conde de Trastámara.

El nuevo rey lo primero que hizo fue destituir de sus cargos a todos los altos personajes que su padre, instigado por doña Leonor de Guzmán, había colocado en los puesto más destacados del reino. En Algeciras el gobernador Barroso y el alcaide, Álvar Pérez de Guzmán, familiar y protector de doña Leonor, fueron cesados iniciándose un periodo de inestabi-

lidad, turbulencias y enfrentamientos soterrados que afectaron profundamente a la actividad comercial.

Esta grave situación política desembocó en la guerra civil entre los seguidores del rey don Pedro I —los llamados petristas— y los de su hermanastro don Enrique de Trastámara —conocidos como trastamaristas—. Algeciras, por su delicada y estratégica posición geográfica en la frontera con el Islam corría un grave peligro. Se vio desabastecida, con la guarnición mermada y expuesta al ataque de los musulmanes de uno u otro lado del mar, pasando alternativamente a estar bajo la soberanía del pretendiente don Enrique y del legítimo rey don Pedro I. La amenaza musulmana se soslayó, durante un tiempo, por la amistad existente entre Pedro I y el sultán de Granada Muhammad V, aliados en la lucha contra los Trastámaras. Pero cuando en el mes de marzo de 1369 Enrique de Trastámara, con la ayuda del general francés Bertrand Du Guesclin, mató alevosamente a su hermanastro el rey de Castilla ante los muros de la fortaleza de Montiel, las cosas cambiaron radicalmente para los sufridos algecireños.

Desligado Muhammad V de sus acuerdos con el difunto Pedro I, en el mes de octubre de ese año atacó la desguarnecida ciudad de Algeciras tomándola al cabo de tres días de asedio. La Algeciras cristiana había llegado a su fin y el activo consulado catalán y la prometedor actividad comercial que se estaba generando a través de su puerto desaparecieron para siempre.

## BIBLIOGRAFÍA

- Crónica del rey Alfonso el Onceno, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1953.
- Crónica del rey don Pedro Primero, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1953.
- Diago Hernando, M., “Relaciones comerciales de la Corona de Aragón con la Andalucía Atlántica durante el siglo XIV y primera mitad del XV”, *Historia, Instituciones y Documentos*, nº 27, Universidad de Sevilla, 2000 (19-54).

- Hinojosa Montalvo, J., “Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media”, *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1982 (249-268).
- Torremocha Silva, A., “Relaciones comerciales entre la Corona de Aragón y Algeciras a mediados del siglo XIV. Algunos datos desde las fuentes documentales y el registro arqueológico”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III. Historia Medieval, Tomo 13, 2000 (435-457).

## XII

### MARTÍN YÁÑEZ, ALCAIDE DE LAS ATARAZANAS DE ALGECIRAS

En el mes de mayo del año 914 el todavía emir de Córdoba Abderrahmán III se dirigió a Algeciras, importante ciudad portuaria que se hallaba en poder de los partidarios de Omar ben Hafsún, rebelde que desde hacía más de cuarenta años estaba enfrentado a los emires cordobeses con el propósito de crear un Estado independiente en las sierras del sur con capital de la fortaleza de Bobastro, cerca de la actual población de Ardales.

Sin embargo, después de algunos reveses sufrido en el campo de batalla que habían favorecido al insurrecto de Bobastro, en la primavera del año mencionado el emir omeya estaba decidido a acabar definitivamente con Omar ben Hafsún o, al menos, a quitarle la ciudad y el puerto de Algeciras que los hafsuníes utilizaban como cabeza de puente en sus relaciones con los mortales enemigos de los omeyas: los fatimíes del Norte de África, por donde les llegaba propaganda ideológica, armas y vituallas a los rebeldes.

El 1 de junio Abderrahmán III entró en la ciudad sin que sus moradores, conocedores del poderoso ejército que traía consigo el emir para ponerles cerco, opusieran ninguna resistencia. Le abrieron las puertas y

se entregaron a los cordobeses después de haber solicitado su perdón. Refiere la crónica árabe que el emir mandó a barcos de su flota para que tomaran presas las embarcaciones de los rebeldes que se habían hecho a la mar. Cuando estuvieron fondeadas en la rada ordenó que las quemasen para que el hecho fuera visto por los rebeldes de Castellar, Gaucín y Casares. Los gobernadores de estas fortalezas, a contemplar el incendio de los barcos y temiendo que Abderrahmán hiciera lo mismo con sus castillos, se inclinaron a la obediencia y enviaron parlamentarios para rendir pleitesía al emir vencedor. A partir de esa fecha Algeciras y los territorios de su jurisdicción, desde Tarifa a Gaucín, no dejaron de estar bajo la soberanía y el buen gobierno de Córdoba.

Una vez sometida la ciudad y sustituido su gobernador por un personaje de su confianza llamado Abdalláh ben Ishaq, Abderrahmán III mandó que se instalara en el puerto una parte de flota para que patrullara las aguas del Estrecho y ordenó que un arquitecto se encargara de reconstruir las viejas atarazanas que, probablemente, de origen romano o bizantino, se hallaban situadas en la parte baja de la ciudad, en la orilla izquierda del río de la Miel. El emir puso en ella a calafates, cordeleros, herreros y carpinteros de ribera para que construyeran barcos y repararan las galeras y otros navíos de la escuadra. Al-Himyarí, en el siglo XIV, asegura que *en Algeciras había un astillero para la construcción naval que fue edificado para sus flotas por el emir de los creyentes Abderrahmán III. Lo hizo construir sólidamente y rodear de muros elevados*. Según el historiador Ben Jaldún, en el año 915 el emir en persona se presentó en Algeciras para revisar los nuevos barcos construidos.

Cuando en la cuarta décadas del siglo XI, los hammudíes, establecieron el reino taifa de Algeciras, transformaron las atarazanas en su palacio porque el alcázar se hallaba muy deteriorado y porque pensaban que el arsenal era un lugar apropiado para instalarse y poder escapar por vía marítima en caso de levantamiento de la población. Unas décadas antes, en 1011, cuando los beréberes saquearon la ciudad, escribe Ben Idari que su jefe, Sulaymán, ordenó juntar a los prisioneros en las atarazanas y después los dejó libres. De nuevo es mencionado el arsenal algecireño medio siglo más tarde en las “memorias” de ‘Abd Allah, el último rey zirí de Granada. Este soberano refiere que cuando en 1086 los almorávides desembarcaron en Algeciras lo hicieron en las atarazanas.

En el siglo XII este arsenal continuaba en uso de acuerdo con el testimonio del geógrafo ceutí al-Idrisi que hace referencia explícita a las atarazanas cuando dice que (Algeciras) *tiene tres puertas y un arsenal situado en el interior de la villa..., es un lugar donde se construyen navíos*. En 1285 el sultán meriní Abu Yusuf Ya‘qub, ante el temor de que los castellanos pudieran cortar las comunicaciones entre sus posesiones de ambas orillas del Estrecho, mandó construir barcos en las atarazanas de los puertos que estaban bajo su soberanía en al-Andalus y el Magreb, entre ellos el de Algeciras. Una nueva referencia a las atarazanas algecireñas la hallamos en la obra de Abu ‘Abd Alláh Muhammad as-Safra. Este cirujano granadino llegó por mar, herido en una pierna, hasta Algeciras unos años antes de que la ciudad cayera en poder de Alfonso XI, desembarcando en el arsenal de la ciudad.

Una vez tomada Algeciras por los castellanos en el año 1344, las atarazanas continuaron en funcionamiento, pues sabemos que el concejo de la ciudad estaba obligado a mantener en sus arsenales y a sus expensas dos galeras para la flota del rey. En el año 1360 era alcaide de las atarazanas un caballero llamado Martín Yáñez. Cinco años más tarde estaba a cargo de los arsenales un tal Ruy García. Tras la reconquista de la ciudad por los musulmanes en 1369 es posible que las atarazanas volvieran a ser utilizadas por los nazaríes como base para su escuadra. Lo cierto es que el viejo edificio sería destruido con el resto de la ciudad en torno al año 1379.



El arco conocido como “Ojo del Muelle”, entrada de las embarcaciones al puerto interior de Algeciras medieval.

\* \* \*

Corría el mes de julio del año 1361. La guerra conocida como de “los dos Pedros”, que había enfrentado por mar y tierra, durante casi seis años, a los reyes de Castilla, don Pedro I, y de Aragón, don Pedro IV, llegó a su final con la firma de la paz de Terrer el 16 de mayo del año citado.

Martín Yáñez, cómitre de una de las galeras del rey de Castilla que había participado en varias batallas navales contra la escuadra aragonesa, saliendo siempre vencedor aunque con una herida recibida en el último de ellas en una pierna provocada por un viratón de ballesta que lo tuvo al borde la muerte, fue nombrado por don Pedro I alcaide de las atarazanas de Algeciras. En los primeros días de julio arribó en una galera del rey al arsenal algecireño para tomar posesión de su nuevo cargo y atender las labores de mantenimiento de las dos galeras que el rey de Castilla obligaba al concejo de la ciudad a tener siempre preparadas para hacerse a la mar cuando el monarca las reclamara, bien para participar en alguna acción bélica bien para patrullar las aguas del Estrecho.

Al día siguiente de su llegada a Algeciras, Martín Yáñez, todavía convaleciente de la herida sufrida en su pierna izquierda, acompañado del maestro calafate, Alonso de Sepúlveda, procedió a inspeccionar el arsenal para conocer el estado en que se hallaban las estructuras, cuyo mantenimiento se había abandonado durante los años de guerra, y las embarcaciones que se hallaban en reparación en las tres naves con que contaba el viejo edificio, obra de los musulmanes que habían poseído la ciudad en los siglos pasados.

—¿Son éstas las dos galeras que el concejo debe adobar a su costa para que estén siempre listas y preparadas para hacerse a la mar, Alonso—demandó el alcaide al maestro calafate.

—Éstas son, señor alcaide. Una de ellas es una vieja embarcación que perteneció al moro Abu l-Hasán y que el rey don Alonso el Onceno, a quien Dios haya perdonado, le tomó cuando se apoderó de esta ciudad. La otra es una galera de 140 pies de eslora y 20 de manga que se construyó en estos astilleros hace unos diez años, cuando el difunto monarca ponía cerco a la ciudad de Gibraltar y el Supremo Hacedor tuvo a bien llamarlo a su presencia.

Martín Yáñez paseó la mirada por la amplia superficie interior de las atarazanas. Contempló con admiración la enorme altura de las tres naves que conformaban el arsenal, los arcos de medio punto, de buen piedra arenisca, que sostenían el tejado de tejas árabes a dos aguas y la pequeña dársena habilitada delante de la rampa que permitía el acceso de las embarcaciones hasta el interior del astillero. Una gran puerta de ingreso recto y más de 12 codos de anchura, abierta en la muralla, permitía el paso de los navíos hasta la dársena interior comunicando las atarazanas con la bahía.

—Son navíos muy viejos, Alonso. No sé si podrán desempeñar las misiones que nuestro rey piensa confiarles —manifestó el alcaide al observar los cabos de esparto raídos y las cuaderñas agrietadas y necesitadas de calafatear con estopa de cáñamo y brea.

—Cierto es que las maderas están ajadas y el velamen necesitado de ser sustituido, señor alcaide —respondió Alonso de Sepúlveda—, pero si el concejo abona los maravedises que se adeudan a los calafates y carpinteros de ribera y nos proporciona, como es su obligación, cáñamo, brea, cuerdas de esparto, clavos y velas nuevas en menos de un mes estarán estas galeras listas para hacerse a la mar y lidiar con las del rey de Aragón si fuera necesario.

—O con las del conde don Enrique, el hermano de nuestro rey que dicen que está en Francia preparando un ejército y una flota para atacarnos.

El alcaide hizo un alto en la parte de babor de una de las galeras varadas donde unos calafates se afanaban en sustituir unas tablazonas del casco deterioradas.

—¿Y la tripulación, Alonso? ¿Disponen estas dos embarcaciones de marineros suficientes y capaces y hombres de armas? —Continuó con su interrogatorio Martín Yáñez.

—Los combatientes pertenecen a la guarnición de la ciudad. Están bajo la autoridad el alcaide. Los marineros son algunos de los inscritos en el rol del arsenal, hombres avezados en el arte de la navegación y buenos conocedores de estas sutiles embarcaciones.

Martín Yáñez quedó satisfecho con las explicaciones aportadas por el maestro de los carpinteros de ribera, aunque antes de abandonar las tres naves de las atarazanas, donde el olor a brea calentada y a la cercana marisma impregnaba el aire, se dirigió a una de las grandes salas donde se

adobaba y reparaba media docena de barcas de pesca y una gran carraca genovesa que se dedicaba al comercio con Cádiz y Sevilla, para comprobar si era cierta la pericia de la que alardeaban los calafates algecireños.

En la carraca trabajaba media docena de hombres: dos carpinteros de ribera, tres calafates y un cordelero. Los primeros tomaban medidas de los mamparos deteriorados y de los peldaños cuarteados de la escalera que iba por estribor desde la cubierta principal hasta el castillo de popa, para cortar las tablas de igual medida que habían de sustituir a las dañadas; los calafates, sentados de unos improvisados andamios, calafateaban el casco con brea y estopa de cáñamo que aplicaban en las juntas golpeando los trozos de estopa con mazos de madera y unos escoplos de hierro; el cordelero recogía los cabos, deshilachados por el uso y el paso del tiempo, y los sustituía por gruesas sogas de esparto.

El alcaide dio por finalizada la visita de inspección y marchó a las dependencias que, como alcaide, ocupaba en el parte alta del arsenal satisfecho de la labor que realizaban los trabajadores de los astilleros del rey.

En aquel verano en el que Martín Yáñez tomó posesión del cargo de alcaide de las atarazanas algecireñas aconteció un grave y desagradable suceso en las proximidades del arsenal que daba buena muestra de que el sobrenombre que sus opositores trastamaristas dieron al rey don Pedro de “Cruel”, estaba, al menos en parte, justificado.

Con el propósito de acabar con la vida del caballero Gómez Carrillo, cuya familia, que era partidaria de don Enrique de Trastámara, se hallaba exiliada en Aragón y recelando el rey don Pedro de que el mencionado Carrillo, que hasta la fecha había sido leal servidor y vasallo del legítimo rey de Castilla, urdió un plan que consistía en ofrecerle la gobernación de Algeciras que la tenía Garci Fernández Manrique.

—Mi leal vasallo Gómez Carrillo, para remunerar los leales servicios que me has prestado en la pasada guerra con Aragón he decidido nombrarte gobernador de la ciudad de Algeciras en sustitución del caballero Fernández Manrique —le dijo alevosa y pérfidamente el rey al crédulo Carrillo.

—He de aceptar el cargo que me ofrecéis, señor, no sólo por la lealtad que os debo, sino porque, estando esa ciudad tierra de frontera,



Embarcaciones medievales (siglos XIII y XIV), según el pintor Rafael Monleón (Museo Naval de Madrid).

siempre expuesta a ser tomada por los musulmanes granadinos o de la otra orilla, no he de dar mejor servicio a vuestra majestad que gobernar y defender Algeciras.

—Embarca en la galera que he mandando armar en el Arenal de Sevilla y parte presto para el Estrecho —le ordenó el rey don Pedro.

Lo que no sabía el confiado Gómez Carrillo es que Esteban de Matrera, el cómitre de la galera real, había recibido órdenes muy precisas y secretas de que el relevante pasajero no debía llegar con vida a la ciudad que el monarca le había prometido que gobernaría.

Cuando, dos días más tarde, al alba, embocaba la galera de Esteban de Matrera la bahía y se podía ver desde la cofa de la embarcación el gran arco de entrada a las atarazanas de Algeciras, citó a Carrillo en el compartimento de popa del barco, destinado a estancia del cómitre.

—Gómez Carrillo —le dijo—. He de cumplir la orden de nuestro señor el rey aunque no me proporcione ningún placer.

Y haciendo un gesto previamente acordado, dos sayones que estaban ocultos detrás de un mamparo saltaron sobre el desapercibido caballero y lo apresaron mientras Esteban de Matrera sacaba su daga de la funda y lo degollaba allí mismo sin que el desdichado Carrillo tuviera tiempo de saber que era lo que le estaba sucediendo.

Un cuarto de hora más tarde, una vez que hubo atracado la galera en la dársena del astillero, los sayones bajaron el cuerpo sin vida del caballero castellano que fue entregado a Martín Yáñez. Éste lo mandó enterrar en el camposanto que se había habilitado en el patio de la antigua mezquita y, desde 1344, iglesia catedral de Santa María de la Palma. Esteban de Matrera embarcó de nuevo y partió hacia Sevilla para dar la noticia al vengativo y desconfiado rey de que su mandato había sido cumplido.

Este terrible suceso fue determinante para que Martín Yáñez, que no quería servir a un monarca tan cruel y vengativo, abandonara al rey y dejara el cargo de alcaide de las atarazanas de Algeciras que tenía por nombramiento de don Pedro I y se pasara a las filas de don Enrique de Trastámara, el que sería rey de Castilla y León pasados ocho años. La oportunidad se le presentó al alcaide antes de que acabara aquel año de 1361 cuando una escuadra aragonesa y de galeras del pretendiente al trono castellano don Enrique, arribó al puerto de Algeciras.

El cargo estuvo vacante varios años, quedando las atarazanas algecireñas en manos del maestro calafate Alonso de Sepúlveda, hasta que en 1365 el rey nombró en el puesto a un caballero llamado don Ruy García.

Pero antes de que Martín Yáñez abandonara la alcaidía del astillero tuvo tiempo de encontrarse personalmente con el despiadado rey de Castilla. Fue en septiembre, un mes después de acontecida la reprobable muerte de Gómez Carrillo. El rey don Pedro, al frente de una flota formada por cuarenta galeras, ochenta naves, tres galeotas y cuatro leños, arribó al puerto de Algeciras con el fin de hacer alarde en aguas de Levante, hacer ver al rey de Aragón el poder de la escuadra castellana —que en varias ocasiones había vencido a la aragonesa en la pasada guerra— para persuadirle de que abandonara la tentación de apoyar abiertamente al pretendiente al trono de Castilla, su hermanastro Enrique de Trastámara. En el fondeadero de la Isla Verde estuvo la flota castellana quince días para esperar que se le unieran las galeras que enviaba el rey de Portugal. Esas

dos semanas las pasó el rey en el alcázar de Algeciras en compañía del gobernador de la ciudad, don Garcí Fernández Manrique.

—He de mostrar al rey don Pedro IV que más le conviene estar a bien con el legítimo rey de Castilla que con el Conde sedicioso, mi hermano —le dijo el monarca al gobernador una noche que cenaban juntos en la sala principal del alcázar—. Si le hemos vencido en la guerra que pasó, lo volveríamos a vencer si osa unir sus fuerzas al Conde que, según se cree, está en Francia preparando un ejército con el que invadir el reino de Castilla.

—No se atreverá, señor, el rey don Pedro a declararos una nueva guerra —manifestó Garcí Fernández mientras trinchaba una ración de mojama de atún—. Mal parado salió de la última para empeñarse en un nuevo conflicto. Se contentará con dar asilo a los sediciosos y a sus familias en su reino y aportar algún dinero a la causa del Trastámara para el mantenimiento de sus tropas. No. No osará invadir el reino de Castilla, señor don Pedro.

Pasado quince días sin que la escuadra portuguesa hiciera acto de presencia, la flota real se hizo a la mar poniendo rumbo al puerto de Cartagena.

Un mes más tarde el rey don Pedro, que se hallaba en Sevilla, envió veinte galeras a Algeciras mandadas por Garcí Álvarez de Toledo para que estuvieran apostadas en este puerto y que Martín Yáñez, como buen conocedor que era de la guerra marítima y de los cambiantes vientos del Estrecho, se uniera a la escuadra. La orden que ambos habían recibido del rey era que esperasen el paso de doce galeras venecianas, aliadas del rey de Aragón, que, procedentes de Flandes y en su viaje de retorno a Venecia, debían cruzar el Estrecho por aquellas fechas, para que las asaltaran cuando estuviera a la vista de la flotilla castellana. Una semana permanecieron las galeras del rey don Pedro a la espera de las italianas, aunque no pudieron atacarlas porque el jefe de la escuadra veneciana había ordenado que navegaran muy cerca del litoral marroquí y las embarcaciones castellanas, que se hallaban fondeadas cerca de la Isla Verde —aunque Garcí Álvarez de Toledo enviaba cada día una galera para que vigilara las aguas del Estrecho más allá de Punta Carnero— no percibieron del paso de los venecianos.

Entre 1365 y 1369 la guerra entre petristas y trastamaristas se recrudeció y adquirió un carácter internacional con la participación de Francia

e Inglaterra. El legítimo rey logró la ayuda del monarca inglés que envió un ejército al frente del cual marchaba el llamado Príncipe Negro y el Conde de Trastámara se atrajo al rey de Francia que mandó en su ayuda otro ejército mandado por el famoso Bertrand du Guesclin. En marzo de 1369, ante los muros del castillo de Montiel, don Enrique de Trastámara mató a su hermano el rey don Pedro y asumió el poder real en Castilla

Para desgracia de los algecireños, los acontecimientos se precipitaron. En octubre el sultán de Granada atacó Algeciras tomándola sin grandes esfuerzos y unos diez años más tarde la mando destruir, incluyendo las atarazanas y el canal de acceso para las galeras, según escribe el cronista Ortiz de Zúñiga.

## BIBLIOGRAFÍA

- Crónica del rey don Pedro Primero, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVI, Madrid, 1953.
- Díaz Martín, L.V., *Itinerario de Pedro I de Castilla. Estudio y regesta*, Universidad de Valladolid, 1975.
- Al-Himyari, *Kitab ar-Rawd al Mi'tar*, Trad. por Pilar Maestro González, Valencia, 1963.
- Ibn al-Qutiyya, *Ta'rij Ifitah*, Trad. por Julián Ribera, Real Academia de la Historia, Madrid, 1926.
- Ibn Hayyán, *Crónica del Califa Abderrahmán III an-Nasir entre los años 912 y 942 (al-Muqtabis V)*, Trad. y notas por M<sup>a</sup> Jesús Viguera Molins y Federico Corriente, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Zaragoza, 1981.
- Lévi-Provençal. E. y García Gómez, E., *El siglo XI en primera persona. Las "Memorias" de Abd Alláh último rey Zirí de Granada destronado por los almorávides (1090)*, Alianza Editorial, 2<sup>a</sup> Edición, Madrid, 1980.
- Ortiz de Zúñiga, D., *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y leal ciudad de Sevilla desde 1246 hasta 1671*, Madrid, 1677.
- Renaud, H.P.J., "Un chirurgien musulman du royaume de Grenade: Muhammad as-Safra", *Hespéris*, XX, 1935.

## XIII

### ALÍ, EL ZAPADOR DE MUHAMMAD V

En marzo de 1369 el rey Pedro I fue asesinado por su hermanastro el Conde de Trastámara con la colaboración del principal aliado de don Enrique el francés Bertrand du Guesclin. La muerte del rey de Castilla provocó en el reino una enorme conmoción política. Los partidarios del hijo de Leonor de Guzmán vieron llegada la hora de la revancha y de desbancar a la odiada nobleza seguidora de don Pedro. Y el tradicional aliado y amigo del rey difunto, el sultán Muhammad V de Granada, se vio liberado de su pacto con los petristas y decidió aprovechar el vacío de poder y el abandono sufrido, en el transcurso de los años de guerra civil, de los enclaves fronterizos para atacar Algeciras, uno de los principales puertos cristianos del mediodía.

No habían aún transcurrido siete meses de la muerte de Pedro I cuando, con un numeroso y renovado ejército, el sultán de Granada se lanzó sobre la ciudad portuaria del Estrecho que se hallaba desabastecida, con escasa guarnición, desmoralizados sus moradores, sin embarcaciones en las atarazanas y bloqueada desde el mar por la flota meriní.

El mismo sultán, eufórico por la victoria alcanzada en tan breve espacio de tiempo —había tomado la ciudad tras un breve asedio de tres días— escribió una larga carta al jeque de la Meca, el centro ideológico y

religioso del Islam, en la que le relataba con todo lujo de detalles cómo fue la reconquista de Algeciras. Dicha carta decía lo siguiente:

*Entonces nos dirigimos a Algeciras, puerta de nuestra patria, por donde llegó el tranquilizador levante de la Verdad<sup>1</sup> cuyo esparcimiento dissipó la mentira; ruta de la Conquista cuyo brillo aún resplandece; puerto de la travesía al que no se ha de renunciar; punto de reunión de los dos mares, donde convergen las dos orillas. La cercamos como el anillo rodea el dedo de una dama.*

*Los infieles habían acrecentado el poder de este puerto y realizado las ampliaciones necesarias para su defensa. Ellos sabían que las manos de los musulmanes de este lado del mar no se juntarían con las de los de la otra ribera si no era reteniendo Algeciras.*

*Trasladaron a la ciudad sus jinetes y peones, cubrieron el horizonte del mar con sus flotas y sus barcos costeros para impedir el paso a los verdaderos creyentes. Elevaron sus muros y ensancharon el foso.*

*Los musulmanes de ambas orillas acordaron emprender la lucha para evitar que cayera en las manos de los infieles e impedir que sufriera sus indignidades. Más los verdaderos creyentes no pudieron evitar que la calamidad se adueñara de la ciudad y se quebrantara su poder.*

*Cuando los infieles la tomaron, Algeciras se resistió a su bloqueo a lo largo de veinte meses, pero al final hubo de capitular tomando el Islam un camino de tristeza y desánimo. Se ennegrecieron los rostros de los buenos creyentes con la pérdida de la ciudad y se derramaron lágrimas como la lluvia que cae sobre la tierra. Todos se lamentaron salvo la misericordia de Dios que alivia con su consuelo las tristezas y concede la victoria al Oriente y al Occidente.*

*Hicimos que penetrara en la garganta de los infieles la espada de Dios y cubrimos su tierra y su mar con nuestros ejércitos y nuestra escuadra y la bloqueamos estrechándola fuertemente pensando que aquella sería cosa de largo tiempo, aunque la Asistencia Divina permitió acortar la espera.*

*En lo que se refiere a las murallas de la ciudad, que estaban bien asistidas de tropas auxiliares y guarnecidas con revestimiento de pieles*

---

<sup>1</sup> Por donde en el año 711 entró el Islam en la Península Ibérica

*desde que sufrió la guerra entre los dos hermanos, se elevaban sobre las viviendas entrando en el mar desde una segunda restauración. Tal era su magnificencia que se duda que hubiera hombres capaces de construirlas. En cuanto a sus torres, adornaban el muro a modo de narices salientes, altivas y poderosas; y en lo que respecta a su foso, estaba labrado con roca importada.*

*Los musulmanes atacaron la ciudad por cuantas partes el terreno lo permitía, juntándose la bravura de los verdaderos creyentes con el ocaso de los defensores. Se lanzaron sobre ella tal número de dardos que venían a ser como una sombra que ocultaba el sol y daba oscuridad a los atemorizados infieles. Los soldados de Alláh montaron sobre altas escaleras que dominaban la muralla, abrieron brecha, arrojaron sobre Algeciras el tormento y se apoderaron, al poco, de la ciudad pequeña, al-Binya. Los sables quedaron satisfechos con el degüello y las manos con el pillaje. La muerte se hizo general para todos los defensores. Un terror gravísimo se había apoderado de ellos y quedaron retorcidos como serpientes.*

*Después se dirigió el esfuerzo de los fieles contra la ciudad grande y la rodearon como rodea el collar la garganta de una mujer. Se aproximaron a ella con cargas de caballería, con torres de asalto móviles y con máquinas de batir. Luego abandonó Dios a los infieles y les cortó las uñas crueles con su omnipotencia. Entonces fue solicitado por los defensores el perdón y un salvo conducto para poder abandonar la ciudad y descendieron de los adarves claudicando ante el poder del Islam. Ya la debilidad se había apoderado de todos ellos y se agarraban desesperados los hijuelos a los pechos de sus madres. Los infieles salieron de Algeciras dirigiéndose a las fortalezas que aún estaban en su poder.*

*La ciudad fue rápidamente purificada de su infidelidad y los altos alminares de las mezquitas volvieron a clamar llamando a la oración pública y a la conmemoración de la victoria.*

*Fueron destruidas las campanas de las iglesias que las máquinas no habían podido abatir. Había sido arrojado de Algeciras el púlpito del Islam como cosa detestable y ahora quedó de nuevo restablecido en su sitio el culto a Dios. Se liberó a todos los esclavos musulmanes que andaban aherrojados por la ciudad soportando cadenas pesadas y enflaquecidos por los rigores de la cautividad. La ciudad volvió a recobrar sus mejores*

*galas y, después de los terrores sufridos, quedó tranquila retornando a ella abundantes sus riquezas.*

*Algeciras es, entre las ciudades del Islam, como un collar de la garganta.*

Y de esa manera tan laudatoria y, probablemente exagerada, comunicó el sultán de Granada la victoria alcanzada en Algeciras al imán de la Meca.

Se tienen noticias de que, al menos, durante diez años los nazaríes intentaron organizar la vida urbana en la ciudad recién conquistada: reforzaron sus murallas y corachas marítimas, impulsaron los trabajos en las atarazanas, restablecieron el comercio con puertos de la Corona de Aragón y Génova y situaron una guarnición armada en el enclave para impedir que los castellanos pudieran volver a reconquistarlo. Pero varias circunstancias hicieron inviable la consolidación urbana de la Algeciras nazarí. En el año 1374 el emir Muhammad V logró apoderarse de la vecina ciudad de Gibraltar que la tenían aún los meriníes con lo que Granada dominaba el Estrecho con la posesión de las dos ciudades portuarias de la bahía. Esto, unido a la dificultad de poder mantener una numerosa y costosa guarnición para defender el extenso recinto murado de Algeciras, siempre expuesto a un contraataque castellano, hizo que el sultán granadino decidiera abandonar una de las ciudades que poseía en el arco de la bahía y Algeciras fue la damnificada. No pudiendo mantenerla por más tiempo, en torno al año 1379 mandó a sus zapadores que desmantelaran las murallas y torres, cegaran el foso y el canal de entrada para las galeras, se expoliara las mansiones de los ricos, palacios, viviendas y almacenes de los comerciantes y las mezquitas de todo lo que tuvieran en su interior de valor y que, a continuación, incendiaran la ciudad y la abandonaran. Todo ello con el propósito de que nunca más pudiera ser reconstruida y habitada. Algeciras medieval había dejado de existir.

\* \* \*

Muhammad Aben Cencind cruzó el pasaje de la sala de la Baraka en una de cuyas paredes, en elegante escritura cúfica, aparecía el verso encomiástico de Ben Zamrak que decía: “Conquistaste Algeciras con la fuerza de tu espada abriendo una puerta antes cerrada.” Salió al patio de

los Arrayanes, en cuyo estanque se reflejaba majestuosa la fachada de la gran torre de Comares. En su interior, en la Sala de Embajadores, debía hallarse el sultán que había reclamado su presencia.

Aben Cencind era el arquitecto de Muhammad V. Él había sido el artífice del hermoso palacio que la gente llamaba del Patio de los Leones por los doce felinos labrados en piedra que sostenían el vaso de la fuente que se derramaba en cuatro canales que simbolizaban los cuatro ríos del Paraíso. Cuando el emir le ordenó que diseñara un nuevo palacio para La Alhambra le dijo: *Crea para mí el más bello palacio del mundo pues, con su construcción quiero conmemorar dos grandes y decisivos acontecimientos de mi reinado: mi regreso al trono de Granada y la toma de la ciudad de Algeciras a los no creyentes.*

Cuando el arquitecto entró en la gran Sala de Embajadores, el rey se hallaba de pie, pensativo, mirando por el gran ventanal ajimezado el valle del río Darro y, al otro lado, el Albaicín con sus blancas mansiones rodeadas de jardines en los que sobresalían, como enhiestas espadas rasgando el cielo de Granada, las figuras de los cipreses.

—Mi señor el sultán ha reclamado mi presencia —dijo Aben Censid para atraer la atención del abstraído emir.

Muhammad ben Yusuf abandonó el amplio ventanal y centró su mirada en el arquitecto. Aben Cencind advirtió una sombra de tristeza y de pesadumbre en el rostro del sultán.

—Diez años hace, mi buen Aben Cencind, que tomamos a los no creyentes la ciudad de Algeciras —manifestó sin mostrar emoción alguna.

—Y en el pórtico que antecede a la Sala de la Baraka, mi señor, bien que mandasteis grabar los versos del poeta Ben Zamrak que conmemoran ese gozoso episodio de vuestro reinado —señaló el arquitecto.

El sultán movió la cabeza como si dudara de la bondad de aquel relevante acontecimiento.

—Yo creía que podríamos transformar de nuevo aquel puerto en el emporio que antaño fue cuando lo poseían mi abuelo y, luego, mi padre —dijo con amargura el emir como si hablara consigo mismo—, pero no ha sido posible hacer renacer la ciudad. Extensas son las murallas de sus dos

recintos fortificados y muy numerosa ha de ser la guarnición que debemos disponer para que los cristianos no la vuelvan a conquistar.

—¿Me llamáis, señor para que fortifique esa ciudad portuaria como un día me encargasteis que os hiciera el más bello palacio del mundo? —Adujo Aben Cencind pensando que el sultán le quería mandar que acometiese las obras de fortificación de Algeciras.

—No, mi buen arquitecto. No te he hecho abandonar tu mansión en el Albaicín para que proyectes y erijas nuevas fortificaciones en esa ciudad que ya doy por perdida. Muchos dinares serían necesarios para hacer de Algeciras un enclave inexpugnable y muy numerosa ha de ser la guarnición encargada de su defensa. Gibraltar, ahora que nos pertenece, mi fiel Aben Cencind, será nuestro puerto en el Estrecho. Es una fortaleza de altura fácil de defender y poco costoso su mantenimiento. Te ordeno que viajes hasta Algeciras con un destacamento de zapadores y procedas a demoler las murallas, sacar todo lo que de valor haya en la ciudad, cegar su puerto e incendiarla para que nadie pueda volver a ocuparla.

El arquitecto de La Alhambra se quedó sin habla. Ahora comprendía la pesadumbre y la tristeza de su señor. Sin embargo, sabía que no era una medida extraordinaria el demoler una fortaleza cuando no se puede defender y se desea evitar que sea tomada y ocupada por el enemigo.

—Procede como te he ordenado —dijo a modo de sentencia el sultán Muhammad ben Yusuf antes de tomar asiento en su trono constituido por varios almohadones de seda roja ribeteados con flecos de plata.

Aben Cencind asintió, inclinó respetuosamente la cabeza y se retiró para cumplir el imperativo mandato del sultán de Granada.

Una semana más tarde el arquitecto de Muhammad V viajaba, al frente de un destacamento de trescientos zapadores, carpinteros y alarifes escogidos, escoltados por unos cien jinetes, con dirección a Algeciras para llevar a cabo la orden que le había dado el sultán. Antes de partir había nombrado a Alí al-Rundí —natural, como su nombre indica, de la ciudad de Ronda— y jefe de los zapadores del ejército nazarí, encargado-jefe de las labores de demolición de la ciudad. Aben Cencind lo había elegido, entre otros, para tan desagradable pero necesario cometido, por ser persona de su total confianza que ya había estado a sus órdenes en otras ocasiones.



Pico-azuela hallada entre los restos de cenizas producidas en una de las torres del flanco norte de las murallas de Algeciras cuando fueron demolidas por los zapadores nazaries.

Al llegar a Algeciras, cuya población había sido evacuada con todo lo que las pocas familias particulares que quedaban en la ciudad, los imanes de las mezquitas y los comerciantes pudieron llevarse consigo, el gobernador de la plaza los recibió en la explanada que había delante de la antigua puerta del Fonsario para hacer entrega a Aben Cencind de las llaves de la ciudad antes de abandonar la población y el relevante cargo que había desempeñado en ella. Con él marchaban los soldados de la guarnición y los pocos marineros que habían permanecido en el arsenal.

En aquel llano, extramuros, levantaron los recién llegados el campamento.

Aquel mismo día Aben Cencind convocó a Alí al-Rundí en su tienda de campaña para comunicarle cómo habría de realizar las labores de demolición sobre un plano de la ciudad que tenía desplegado en la mesa plegable de campaña que ocupaba el centro de la estancia.

—Antes de proceder a desmantelar los dos recintos defensivos y cegar el canal de entrada para las galeras, se ha de sacar de la ciudad todo lo que haya de valor. Envía a los carpinteros y alarifes en cuadrillas de

cinco hombres a las mansiones, los baños, las alhóndigas, los hornos, los almacenes, las mezquitas y los alcázares. Que no que ningún rincón sin inspeccionar.

De la manera que le fue ordenada procedió Alí. Durante siete días estuvieron revisando las casas particulares y los edificios públicos para que no quedara nada que pudiera ser de utilidad a los cristianos. De los baños sacaron varias colleras de mulas que estaban casi muertas de hambre en las cuadras y el mármol de la sala fría y el vestíbulo; de la mezquita aljama recuperaron el *yamur*<sup>1</sup> de bronce y el *mimbar*<sup>2</sup> de madera noble que pensaron llevar a Gibraltar para la mezquita aljama de esa fortaleza; de los dos alcázares se llevaron varias tinajas estampilladas y vidriadas con sus tapaderas y reposaderos (otras cinco, de gran tamaño, que estaban empotradas en los tinajeros fueron destruidas); de la fachada del alcázar de la ciudad grande sacaron el escudo de armas labrado en piedra de la dinastía nazarí que adornaba su entrada y las losas de mármol veteado de la sala principal y de la antiquísima mezquita de las Banderas recuperaron las puertas que, según una antigua tradición, fueron confeccionadas con la madera de los bajeles normandos que los algecireños lograron capturar hacía más de cinco siglos.

Acabada la labor de recuperación o destrucción de lo que pudiera ser usado por el enemigo si entraba en la ciudad una vez abandonada por los musulmanes, Aben Cencind le dio una nueva orden a Alí al-Rundí:

—Debes, ahora, dismantelar las murallas para que nadie pueda volver a habitar esta ciudad. Comienza horadando la base del muro de tapial<sup>3</sup> de la ciudad pequeña que por ser de tierra apisonada ofrecerá poca resistencia a los zapadores.

Como le había asegurado el arquitecto de Muhammad V, la muralla de la ciudad que edificaron los meriníes entre los años 1279 y 1286 no presentó grandes dificultades a las piquetas, azadas y escoplos de los

---

1 Remate que se coloca en el extremo superior de los alminares de las mezquitas como elemento decorativo. Consta, generalmente, de tres esferas o manzanas de bronce sobredorado ordenadas de mayor –la más cercana al tejado– a menor –la más alejada–.

2 Púlpito de madera noble, generalmente decorado con ataraceas, que se coloca a la izquierda del *mihrab* en las mezquitas aljamas. Dispone de una escalera en cuya parte superior se sitúa el *jatib* para pronunciar la oración solemne del viernes.

3 Encofrado constituido por tierra batida y grava.



Destrozos producidos por la demolición llevada a cabo por los zapadores nazaries, hacia 1379, en una de las torres del flanco norte de las murallas de Algeciras.

zapadores y en menos de un mes quedaron convertidas en un montón de escombros. Las torres, que no eran de mucha envergadura, no fueron tocadas porque se consideró que con la demolición de la muralla y el cegamiento del foso perimetral quedaba inhabilitada la ciudad campamento que edificara Abu Yusuf.

Sin embargo, cuando los zapadores, alarifes y carpinteros tuvieron que acometer la destrucción del recinto defensivo de la ciudad grande constituido por una potente muralla de calicanto revestida de sillarejos y torres cuadradas de la misma fábrica careadas de sillares, rodeado todo el conjunto por un antemuro de tapial y un profundo foso con escarpa y contraescarpa de mampostería, las cosas se complicaron. Había que emplear otra técnica de demolición si se quería destruir aquellas poderosas estructura defensivas.

Lo primero que tuvieron que hacer los zapadores fue excavar una zanja horizontal en la parte baja del muro de unos dos codos de altura para desestabilizar la construcción. Lo mismo hicieron en cada una de las torres de flanqueo sacando dos hiladas de sillares y socavando su nú-

cleo de calicanto. Para evitar que la estructura se viniera abajo al faltar su base de sustentación antes de que los trabajadores hubieran acabado la labor de zapa, los carpinteros iban colocando, en el hueco dejado por los zapadores, pies de madera de álamo blanco que habían talado en la vega del río para sostener provisionalmente las pesadas torres y el tramo de muralla.

Entre los pies de madera se fueron colocando haces de leña seca y paja. A continuación Alí dio la orden de prender fuego a la leña. Al poco los pies de madera ardieron quedando la estructura sin estabilidad y cayendo hacia la liza<sup>1</sup> con enorme estrépito. De la misma manera actuaron con el siguiente tramo de muralla y con la torre cercana. Mientras tanto, los alarifes desmontaban el antemuro de tapial arrojando los escombros al foso con la finalidad de cegarlos. En esta labor de demolición estuvieron los hombres de Alí al-Rundí empeñados durante seis meses, hasta que lograron arruinar todo el recinto defensivo de la ciudad, las torres, las puertas y la muralla litoral con la puerta de entrada para las embarcaciones. Cegaron el canal de acceso de las galeras, naos y carracas colmatándolo de escombros y haciéndolo inutilizable.

Para dar término a los trabajos de destrucción de Algeciras, según les había ordenado el sultán de Granada, Aben Cencind mandó que se prendiera fuego a las casas, los palacios, las mezquitas, las alhóndigas, los almacenes y los comercios e industrias. Tres días estuvo ardiendo la ciudad hasta que no quedó piedra sobre piedra.

Con tanta minuciosidad y con tanto celo realizaron su trabajo de destrucción los hombres de Alí que cuando levantaron el campamento y abandonaron la que había sido una próspera, extensa y bien poblada ciudad, no quedaba más que un campo sembrado de humeantes despojos y murallas cercenadas, unos ruinosos vestigios urbanos que en nada recordaban la ciudad que hacía menos de un año, se hallaba situada sobre aquel litoral.

El historiador musulmán Ben Jaldún escribe que, después de la labor de destrucción acometida por los nazaríes, se encontró la ciudad “como si nunca hubiera estado habitada”.

---

<sup>1</sup> Espacio libre de edificaciones existente entre el muro principal de una fortificación y el antemuro o el foso.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alarcón y Santos, M. y García Linares, R., *Documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Árabes de Madrid y Granada, Serie C, nº 1, Madrid-Granada, 1940.
- Crónica del rey don Enrique Segundo, *B.A.E.*, Edic. Atlas, Tomo LXVIII, Madrid, 1953.
- Gaspar Remiro, M., “Fragmento de la *risala* o carta misiva de Mohamed V dedicada al sepulcro de Mahoma acerca de la reconquista de Algeciras (1369)”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, Tomo V, Granada, 1915 (1-8).
- Grabar, O., *La Alhambra. Iconografía, formas y valores*, Alianza Editorial, Madrid, 1980.
- Hinojosa Montalvo, J., “Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media”, *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza, Sevilla, 8/10 de abril de 1981*, Publicación de las actas en 1982 (249-268).
- Ibn Jaldún, *Histoire des Berbères, Nouvelle édition publié sous la direction de Paul Casanova*, Tomo IV, Paris, 1969.
- Ibn al-Jatib, *Historia de los Reyes de la Alhambra*, Universidad de Granada-Legado Andalusi, Granada, 1998.
- Maíllo Salgado, F., *Vocabulario básico de Historia del Islam*, Akal Universitaria, Madrid, 1987.
- Torremocha Silva, A., *Algeciras musulmana y cristiana (Siglos VIII-XIV). Aproximación a la historia, el urbanismo, las estructuras defensivas y portuarias y la cultura material de una ciudad islámica y luego cristiana en la orilla norte del Estrecho de Gibraltar*, Edit. HUM: Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales, Nº 9, Cádiz, 2015.



## XIV

### GIBRALTAR Y LOS TÉRMINOS DE LAS ALGECIRAS

A mediados del mes de agosto del año 1462 un musulmán renegado y deseoso de convertirse al cristianismo, llamado Alí el Curro, que residía en Gibraltar, salió una noche de la ciudad y se dirigió a Tarifa con el propósito de hablar con el alcaide de aquella fortaleza que era don Alonso de Arcos. De aquella secreta entrevista se derivó que Alí (de nombre Diego del Curro como cristiano) le comunicase a don Alonso que él sabía el modo de poder tomar Gibraltar que, por esos días, se hallaba menguado de guarnición y sin alcaide.

Con ochenta jinetes y ciento ochenta peones de los que tenía a su cargo en Tarifa, se dirigió don Alonso a la vecina plaza de Gibraltar para cercarla y ganarla para Castilla, si Alí el Curro no le había mentido. Como carecía de fuerzas suficientes, decidió levantar el campamento en el istmo para impedir que pudieran entrar o salir gente de la ciudad y esperar que llegaran refuerzos.

Por unos musulmanes que tomaron presos en los entornos del enclave fortificado supieron que, en efecto, los principales de la ciudad estaban en Granada convocados por el sultán y que en la ciudad había pocos hombres de armas capaces de defender la fortaleza que ya había estado en poder de Castilla entre 1310 y 1333.

Don Alonso de Arcos distribuyó los pocos hombres que llevaba consigo entre una y otra orilla del istmo arenoso y solicitó ayuda a los alcaides de los cercanos pueblos de Alcalá de los Gazules, Vejer, Arcos, Medina Sidonia y Castellar. Al mismo tiempo envió cartas al Conde de Arcos y al Duque de Medina Sidonia, poderosos señores andaluces que acudieron prestos a su llamada cuando supieron que existía la posibilidad de conquistar aquella importante fortaleza a los granadinos.

A pesar de los enfrentamientos que protagonizaron el Duque de Medina Sidonia y el Conde de Arcos —que desde 1471 sería Marqués de Cádiz—, por ver quién había sido el primero en entrar en la plaza y a quién correspondía el honor de la conquista, la ciudad pasó a poder de los castellanos el 20 de agosto de 1462, festividad de San Bernardo.

El rey Enrique IV agregó la ciudad y su exiguo término a los títulos de la Corona, a pesar de las reclamaciones el Duque de Medina Sidonia que alegaba que a él le correspondía recibir el enclave recién anexionado por haber sido su antepasado don Alonso Pérez de Guzmán “El Bueno” el primero en conquistarlo en 1310. El rey nombró un concejo municipal y a don Pedro Porras como alcaide de la fortaleza.

Para favorecer la repoblación del territorio gibraltareño cuyo término municipal abarcaba sólo los campos existentes desde el río Guadarranque hasta la desembocadura del Guadiaro incluyendo el propio Peñón, el rey, estando en la villa de Agreda el día 15 de diciembre de 1462, entregó, mediante un privilegio rodado, los abandonados términos de “las Algeciras” al concejo de Gibraltar para que los vecinos que lo vinieran a repoblar pudieran *pastar con sus ganados y labrar y sembrar la tierra y plantar viñas y tener huertas*.

Con la adición de los extensos términos que habían pertenecido a la ciudad que los documentos de la época denominan “las Algeciras” por ser una ciudad con doble recinto separados por el río de la Miel o porque los cronistas y autoridades de la época eran sabedores de que se trataba de dos ciudades distintas, una, la situada al norte, la vieja medina de *al-Yazira al-Jadrá* y la otra, ubicada al sur, la ciudad campamento mandada erigir por el sultán de Fez Abu Yusuf, el término de Gibraltar abarcaba una enorme extensión de terreno con numerosas dehesas, bosques para el aprovechamiento cinegético y forestal, fértiles vegas para dedicar a la labranza, praderas para pastos y abundante agua corriente. A partir del año

1462 el término de Gibraltar fue uno de los más vastos de la actual provincia de Cádiz, sólo superado por el territorio que estaba abajo jurisdicción de Jerez de la Frontera y por el municipio de Arcos. Y de ese término, más del setenta por ciento se correspondía con las tierras que un siglo antes habían pertenecido a la Algeciras cristiana.

\* \* \*

En los años que siguieron a la destrucción y abandono de la ciudad de Algeciras por los nazaríes, hecho que aconteció en torno a 1379, los extensos términos de las Algeciras, que iban desde la orilla derecha del río Guadarranque a los límites de Tarifa y la orilla izquierda del río Guadalmequí, hasta la raya de Medina Sidonia, Alcalá de los Gazules y Castellar quedaron convertidos en baldíos conformando una amplia frontera natural o tierra de nadie situada entre los territorios castellanos de Tarifa, Medina y Alcalá de los Gazules y los enclaves granadinos de Gibraltar, Castellar, Jimena y Casares.

Aprovechándose del vacío existente en la zona, una vez cesadas las autoridades locales de la ciudad, arruinadas las murallas y desaparecidas las estructuras económicas (puerto, actividades artesanales, industrias alfareras, molinos harineros, zocos, huertas, etc.), los concejos de las ciudades castellananas cercanas a los términos de las antiguas Algeciras (Tarifa, Jerez, Medina Sidonia, Alcalá y —desde 1434— Castellar) comenzaron a invadir aquellos terrenos sin dueño y hacer uso de los mismos, dado su total abandono, beneficiándose de sus dehesas para pasto del ganado, de sus montes para la saca de leña y de sus aguas litorales para pescar. Sabemos que en la segunda mitad del siglo XV las autoridades de Tarifa alegaban, para demostrar la legalidad de la utilización del antiguo territorio algecireño, que su ciudad había recibido en el año 1383 una parte de los términos de Algeciras para su uso y aprovechamiento.

También Jerez, que venía aprovechando los términos de Algeciras hasta que en 1462 el rey Enrique IV los entregó al concejo gibraltareño, alegaba tener ciertos derechos adquiridos sobre algunos *echos e campos* de las antiguas Algeciras. Con la donación del rey don Enrique, las autoridades jerezanas y tarifeñas se vieron desposeídas del uso de unas tierras

que consideraban que les pertenecían “de facto”, lo que desembocó en la presentación de un recurso ante las autoridades judiciales para hacer valer los derechos que aducían. Esta decisión provocó un largo y enconado contencioso entre el concejo de Tarifa y el Duque de Medina Sidonia —desde 1467 dueño de Gibraltar— y luego con el concejo de esta ciudad, que no se resolvió hasta que los jueces dictaron sentencia definitiva a favor de los gibraltareños en el año 1514.

A través de uno de los documentos del citado pleito sabemos que en el año 1445 Manuel Ordiales, alcaide de Medina llevó a cabo el amojonamiento de los términos de las Algeciras por encargo del Duque de Medina Sidonia con el fin de poner un poco de orden en la pugna por aquellas tierras abandonadas que protagonizaban los vecinos de Tarifa, Jerez, Medina Sidonia y Castellar, aunque el deslinde no satisfizo a los vecinos de Tarifa que consideraron que favorecía descaradamente al Duque por lo que recurrieron el informe de deslinde elaborado por Manuel Ordiales.

Lo cierto es que los *echos e campos* de las Algeciras en litigio, sin dueño desde 1379, venían siendo desde antiguo terrenos aprovechados por los ganaderos de Tarifa, Vejer y Medina Sidonia y sus aguas litorales por los pescadores de la primera de estas ciudades y de Jerez. En el caso de los vecinos de Tarifa, éstos alegaban que lo hacían por arrendamiento del adelantado y el concejo de la ciudad y no porque los mencionados pueblos tuvieran algún tipo de propiedad sobre dichos campos.

En 1439 pudo haberse reconstruido la ciudad de Algeciras y repoblado de nuevo su territorio o, al menos, estuvo en la mesa de conversaciones mantenidas entre el sultán de Granada y el rey de Castilla la posibilidad de que se llevara a cabo tal proyecto. En aquel año se inició una serie de encuentros entre embajadores de los reyes castellano y nazarí con el objeto de redactar las estipulaciones que habría de contener el nuevo tratado de paz a concertar entre ambos reinos. Una de las cláusulas que Juan II exigía para llevar a feliz término las conversaciones, era que el rey de Granada debía comprometerse a reconstruir la ciudad de Algeciras a su costa, *por cuanto fueron destruidas* (las Algeciras) *por los moros estando en tregua y seguridad* o, en caso contrario, tendría que pagar el granadino la suma que tasadores imparciales calcularan sobre los daños causados a la ciudad. Muhammad IX El Zurdo no aceptó esta gravosa cláusula y las Algeciras continuaron convertidas en un montón de ruinas. Las paces



Mapa esquemático en el que se señalan los términos que tuvo la Algeciras medieval entre los años 1344 y 1369 y que, a partir de 1379, fueron aprovechados por vecinos de Tarifa, Jerez y Medina Sidonia hasta que los entregó el rey Enrique IV al concejo de Gibraltar en 1462.

entre Castilla y Granada se firmaron finalmente en el mes de abril de 1439 sin que se hubiera incluido el asunto de las Algeciras.

En 1485, por provisión real de los Reyes Católicos, dirigida al Adelantado Mayor de la Frontera y al Concejo de Tarifa, doña Isabel y don Fernando instaban a esta ciudad a que restituyera los *echos e campos* que tenían ocupados de antiguo a la ciudad de Gibraltar. Los *echos* y dehesas motivo de la enconada controversia eran los siguientes: Arroyo de Cuevas, Arroyo de las Culebras, Nava Fría, Cabeza de las Habas, El Açiscal, El Pedregoso y El Arráez<sup>1</sup>. Los Reyes Católicos exigían la devolución a Gibraltar de estos *echos e campos* y, además, *que paguen los de Tarifa los frutos y rentas que los dichos echos hayan rendido durante los años que estuvieron en poder de aquella ciudad o 300.000 maravedises por cada año que lo aprovecharon.*

<sup>1</sup> La sentencia debió ser recurrida, puesto que en la actualidad los *echos e campos* mencionados siguen perteneciendo al término municipal tarifeño.

Gracias a la existencia de este documento se pueden trazar con gran exactitud los límites que tuvieron los términos de Algeciras en el siglo XIV. Igualmente nos ofrece la posibilidad de poder realizar un estudio toponímico de la zona, especialmente de las sierras que hoy sirven de límite entre los municipios de Tarifa y Algeciras.

En el año 1469, dueño ya el Duque de Medina Sidonia de la ciudad de Gibraltar, procedió éste al repartimiento de las dehesas y tierras de labor de sus términos —que en su mayor parte eran los términos de las antiguas Algeciras—. Dice López de Ayala que el Duque *repartió los términos entre los vecinos que había y muchos que de nuevo se vinieron a establecer en ella* (en Gibraltar). *Separó dehesas y baldíos en estos términos y en los de Algeciras, que ya gozaban*. El reparto de tierra se hizo entre los criados del Duque a razón de una o media caballería por individuo, aunque, según testimonios posteriores, éstos *nunca las rompieron ni gozaron de ellas ni vivieron en la ciudad*. El total de lo repartido entre 1469 y 1502 ascendió a ciento cincuenta y nueve caballerías de cuarenta fanegadas de sembradura.

Con el fin de promover el repoblamiento del término, o quizás con la esperanza de ver restaurada la ciudad de Algeciras, en 1462, Enrique IV solicitó del Papa la erección de dos abadías seculares o colegiales en las iglesias de Algeciras y Gibraltar, proyecto que se vio obstaculizado por la oposición de la iglesia de Cádiz que temía que esas fundaciones pudieran hacer renacer el antiguo obispado algecireño.

Tras una larga pugna entre la Corona y el Duque de Medina Sidonia, por fin y con el advenimiento del siglo XVI, Gibraltar y sus términos, pasaron a ser definitivamente de realengo, una vieja aspiración de la reina Católica. En 1502, los Reyes Católicos ordenaron la realización de un detallado estudio para proceder a un nuevo repartimiento de su amplio y rico territorio, estudio que realizaría el funcionario real Fernando de Zafra.

En junio de aquel año Zafra remitió a los reyes un exhaustivo memorial después de haber realizado un minucioso análisis de las tierras del término, de sus características y capacidades productivas. En dicho memorial se relacionan las tierras que podían repartirse entre los nuevos pobladores, el valor de las mismas y las posibles rentas que podrían dar a la Corona y al concejo gibraltareño. Hace referencia a los cuatro “echos” principales en los que existían pastos comunes y propios de la ciudad, que

eran: Algeciras y Botafuego, en los que casi todas las tierras eran baldíos, excepto una dehesa para pastizales que se podría dedicar a los bueyes de los labradores (la dehesa Boyal existente en casi todos los pueblos de la comarca); Los Barrios con Guadacorte, que tenían otra dehesa para bueyes; Fontétar y Albalate, con buenas dehesas para caballos y, por último, Guadiaro y Guadalquítón, la mayor parte de cuyas tierras estaban aún por roturar. De los echos más ricos y de mayor extensión —de los que formaban parte del antiguo término de Algeciras— enumera los siguientes: Ojén, Getares, Navas, Zanona y Benarax. Las tierras comprendidas entre el río Guadarranque y el Peñón se dedicarían a pastos comunes del vecindario y propios del Concejo.

Fernando de Zafra propuso a los reyes que entregaran las tierras de labranza a razón de una “caballería”<sup>1</sup> por caballero y media para los demás. Los artesanos y los mercaderes recibirían un solar para que levantaran en ellos sus casas, un huerto y un viñedo.

El 9 de noviembre de 1502 el rey don Fernando envió un poder a don Diego López de Haro, alcaide de Gibraltar, nombrándolo repartidor y dándole instrucciones de cómo debía proceder. Se le daba un plazo de seis meses para que ejecutara el repartimiento, asignándosele un sueldo de 20.000 maravedises.

Por un documento que se custodia en el Archivo de la Real Chancillería de Granada, se sabe que en los primeros años del siglo XVI la vega del río de la Miel se dedicó a la siembra y producción de caña de azúcar. La plantación pertenecía al Marqués de Cádiz y a otros dos caballeros de Sevilla. Sin embargo, este cultivo debió ser abandonado, ya que los vecinos de Gibraltar se querellaron contra el Marqués de Cádiz, alegando que *han tomado y ocupado y tienen sembrada y ahora de nuevo quieren sembrar de cañas dulces todas las vegas del río de la Miel que es en Algeciras...* Los vecinos ganaderos se quejaban de que con las cañas de azúcar se ocupaban las vaderas o vados del río por donde debía pasar el ganado, y, también, porque se sembraban de caña dulces tierras que el concejo entendía se debían dedicar a sementera por la gran escasez de trigo que hubo siempre en el término. El pleito debió fallarse a favor de los vecinos,

---

<sup>1</sup> La caballería era una media de superficie que equivalía a 40 fanegas de tierra de labor. Una fanega de tierra equivale, aproximadamente, a 6.660 metros cuadrados.

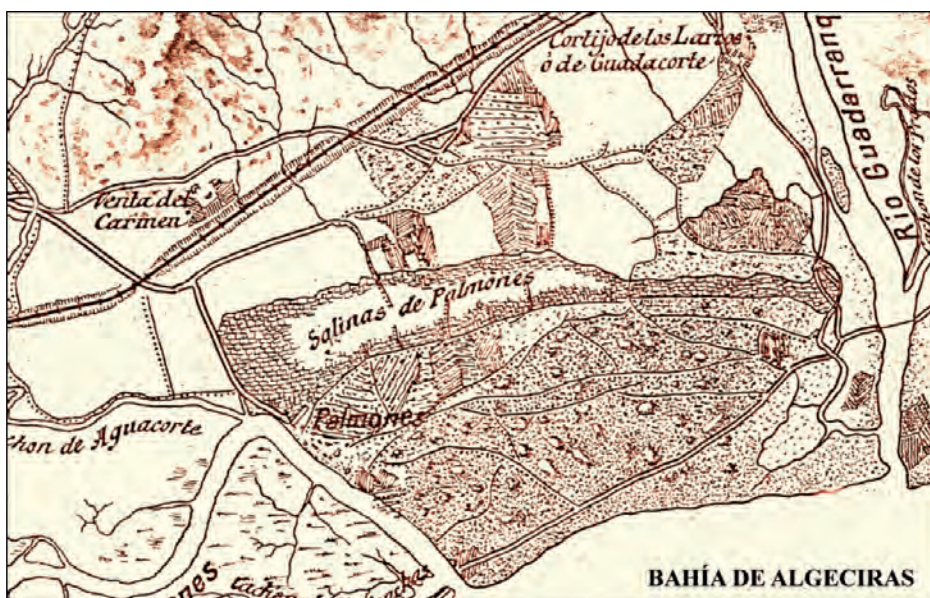
pues no vuelve a encontrarse ninguna mención en documentos posteriores relativa a este tipo de cultivo.

En la citada provisión real de los reyes Católicos redactada en enero de 1485 se hace referencia al uso que venían haciendo los vecinos de Jerez y Tarifa de *pescar en los dichos mares* (de las Algeciras). Según Alonso Hernández del Portillo, jurado de Gibraltar en la segunda mitad del siglo XVI, (Gibraltar) *es sobre toda manera abundantísima de pescado... Es tanto el pescado que aquí se toma y tan vario y de tan diferentes especies y tan bueno, que es para dar gracias a Dios con admiración. De aquí se provee mucha tierra de Andalucía, que los llevan arrieros que son obligados a meter carga de pan o de aceite para sacarla de pescado, más otra grandísima cantidad que se lleva por la mar a Sevilla, Málaga, Almería y Cartagena, llegando hasta Denia y Valencia.*

Este mismo historiador gibraltareño dice en otro lugar de su “Historia de Gibraltar”: *Es ciudad abundantísima y tiene para sí de su cosecha largamente lo que ha menester de todos los frutos de la tierra, excepto aceite, que por poca curiosidad de sus vecinos no lo hay, aunque la tierra es muy a propósito para producir olivos y ararlos, pues en sus campos hay muchos silvestres (acebuches), y dentro de la ciudad y monte y en la viñas hay algunos olivos que llevan buen fruto. En otro lugar refiere: Hay en esta ciudad muy larga y abundantísima cosecha de vinos y muy excelentes que se cargan en ella por la mar para Flandes, Inglaterra, Francia y para otras muchas partes de España.* En los entornos de la ciudad de Gibraltar había numeroso viñedos, entre el istmo y la actual población de San Roque, y en los campos de Getares y la Dehesa de la Punta (cerca de Punta Carnero). En la vega del río de la Miel había numerosas huertas y ganado vacuno que pastaba en las colinas y praderas situadas en sus entornos.

En las marismas del río Palmones se explotaban unas salidas (documentadas desde 1310) cuya producción se utilizaba, en su mayor parte, para salar los atunes capturados en la almadraba instalada en el litoral este de Gibraltar y las sardinas pescadas en la Bahía que se exportaban a otras ciudades de España.

Desde los primeros años del siglo XVI, dehesas y campos de los antiguos términos de la desaparecida Algeciras se fueron repoblando y poniendo en explotación. En un protocolo de 1592 se hace mención a un cortijo de tierras de riego y secano con sus casas que tiene en las Algeci-



Las salinas de las marismas del río Palmones, ya abandonadas, en un plano de principios del siglo XX.

ras, lindando por una parte con un camino que va junto a las murallas de la Villa Vieja de Algeciras y por la parte baja con las vegas de la Alcaldía y el río de la Miel.

En otro documento de 1625 se cita otro cortijo situado en Algeciras que lindaba con las tierras de Melchor de Mesa, con el arroyo Salado, con las tierras del Convento de Santa Clara, con la villa de Algeciras, con la mar y con el camino que viene de Tarifa. En el mismo documento se hace mención al río de la Miel y por este río abajo hasta el molino de las Monjas. En otro documento de 1700 se mencionan las tierras de pan sembrar que llaman de Don Carlos en Algeciras y en otro de 1703 al cortijo del Novillero que está en Algeciras.

En otros documentos de 1709, ya emitidos cuando el cabildo de Gibraltar se hallaba establecido en San Roque, se trata de arrendamientos de tierras en los Guijos, Arjela, la Arrejanosa (Rejanosa), la Dehesa de la Punta y el Cortijo de Serrano en Algeciras. También se mencionan los cortijos de San Bernabé y de Algeciras y la ermita de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> de Europa.

A pesar de los esfuerzos realizados por los granadinos, primero, y los castellanos, después, por mantener activa una ciudad y poblados unos

términos de tanta importancia estratégica, la ciudad de Algeciras iba a permanecer en ruinas por espacio de trescientos veinticinco años, hasta que las circunstancias políticas y militares de la nación y de la región del Estrecho posibiliten su resurgimiento.

Cuando en el año 1704 la escuadra anglo-holandesa se apoderó de Gibraltar, los vecinos de aquella ciudad la abandonaron para buscar refugio en su término, dando origen a las poblaciones de San Roque, Los Barrios y la nueva Algeciras.

Entre 1525 y 1530, cuando el viajero Pedro de Medina cruzó el solar de la destruida ciudad en su viaje desde Málaga a Cádiz, dejó constancia de lo que vio con estas palabras: *Parece en ella (en la desaparecida Algeciras) ahora pedazos de muy hermosos edificios, en especial algunas torres de la cerca bien fuertes junto a las cuales llega el mar. Tenía esta ciudad campos y dehesas de hierba muy abundosos donde se crían de los mejores ganados vacunos de España..., que se llaman ahora campos de Tarifa.*

## BIBLIOGRAFÍA

- Amador de los Ríos, J., *Memoria histórico-crítica sobre las treguas celebradas en 1439 entre los reyes de Castilla y Granada*, Madrid, 1879.
- Archivo de la Real Cancillería de Granada, Cabina 503, Leg. 558, nº 3.
- Archivo Ducal de Medinaceli, *Sección Medinaceli*, Leg. 229, nº 1 y Leg. 288, nº 8 y nº 14.
- Archivo General de Simancas, *Casa Real*, Leg. 47, fol. 681 y *Sección Contaduría del Sueldo*, 1ª Época, Leg. 53, fol. 275.
- Cano Gardoqui, J. L. y Bethencourt Massieu, A., “Incorporación de Gibraltar a la Corona de Castilla (1436-1508)”, *Revista Hispania*, Instituto Jerónimo Zurita, C. S. I. C., nº 103, 1966 (325-381).
- Hernández del Portillo, A., *Historia de Gibraltar*. Estudio, transcripción y notas por A. Torremocha, 2ª Edición, Algeciras, 1994.
- Ibn Jaldún, *Histoire des Berbères, Nouvelle édition publié sous la direction de Paul Casanova*, Tomo IV, Paris, 1969.

- López de Ayala, I., *Historia de Gibraltar* (1782), Edición facsímil de la Caja de Ahorros de Jerez, Jerez de la Frontera, 1982.
- Medina, Pedro de, *Libro de las Grandezas y cosas memorables de España*, Clásicos Españoles, Tomo I, C.S.I.C., Madrid, 1944.
- Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1982.



## XV

### EL RENACER DE ALGECIRAS (1704-1755)

El primer día de noviembre del año 1700 fallecía el rey de España Carlos II, el último monarca de la dinastía de los Austrias, que desaparecía sin haber dejado descendencia. Antes de morir había nombrado como herederos de los inmensos dominios españoles a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia y de su hermana María Teresa de Austria. Unos meses más tarde se constituía una gran alianza antiborbónica formada por Gran Bretaña, Holanda, el Sacro Imperio, Prusia, Austria y, más tarde, Portugal y Saboya que proponían como rey de España al otro pretendiente al trono, el Archiduque de Austria, Carlos de Habsburgo, dando inicio a la llamada Guerra de Sucesión Española.

El reino de España quedó dividido en dos bandos. Unas regiones siguieron fieles a Felipe V y otras apoyaron al pretendiente austríaco. Gibraltar y gran parte de Andalucía optaron por el monarca que había designado el difunto rey Carlos II.

Tras casi trece años de guerra por mar y tierra, el conflicto acabó en 1713 con la firma del Tratado de Utrech, lesivo para los intereses de España pues Felipe V perdía Menorca, Gibraltar, las posesiones del norte de Europa y colonias en el Nuevo Mundo.

La toma de Gibraltar por el almirante inglés George Rooke y el príncipe de Hesse-Darmstadt en nombre del Archiduque Carlos el 4 de agosto de 1704 representó una enorme calamidad para los moradores del término de Gibraltar que, en su mayor parte, ocupaba el territorio de la Algeciras medieval. Y no sólo porque fueron humillados y despojados de sus hogares y propiedades urbanas, sino porque perdían el puerto que servía de comunicación con el exterior para los habitantes de la comarca (rodeada de ásperas montañas que la aislaban por tierra).

Por otra parte, la pérdida de Gibraltar desarticuló la sociedad y la economía de la ciudad y de su área de influencia y provocó la posterior militarización del arco de la Bahía y el abandono de las actividades industriales y agrícolas (se tienen noticias de la paulatina decadencia del pujante cultivo de los viñedos, sobre todo en los entornos del Peñón ocupado por los ejércitos español y francés en su intento frustrado por recuperar la plaza de Gibraltar a los ingleses).

Pero la gran desgracia de la toma de Gibraltar por las tropas anglo-holandesas en el verano de 1704 y la ilícita apropiación por parte del Reino Unido de la Gran Bretaña del Peñón posibilitó, a su vez, el nacimiento de dos nuevos núcleos urbanos en la comarca: San Roque y Los Barrios y el resurgimiento, después de trescientos veinticinco años de abandono, de la ciudad de Algeciras.

\* \* \*

Amanecía el día 1 de agosto del año 1704 cuando los centinelas que hacían guardia en la torre del Tuerto dieron la voz de alarma: una gran flota de guerra acababa de doblar la punta del Peñón y estaba arribando a la bahía. El gobernador, don Diego de Salinas, y el alcalde mayor, don Cayo Antonio Prieto, reunieron urgentemente el cabildo y dieron aviso a los jurados de la ciudad para que se aprestaran a la defensa, pues los navíos recién llegados enarbolaban enseñas del reino de la Gran Bretaña y de Holanda, naciones enemigas que apoyaban la causa del Archiduque don Carlos.

En aquella primera reunión los miembros del concejo no tomaron ninguna resolución a la espera de las acciones que emprendiera la escuadra fondeada frente a sus murallas.

—Es probable que, como hicieron en Cádiz, al cabo de unas horas desistan de atacarnos y sigan su camino —alegó el alcalde mayor.

—Cádiz es una fortaleza bien pertrechada y con numerosa guarnición, caballeros —intervino don Diego de Salinas—. Gibraltar, aunque cuenta con ochenta cañones de hierro y treinta y dos de bronce bien situados, presenta muchas debilidades. La muralla del mediodía está aportillada y la guarnición es escasa, insuficiente para hacer frente a los mil o dos mil hombres de tierra que debe transportar esa escuadra y a sus poderosos cañones. No, amigos míos. En esta ocasión no pasaran de largo.

El gobernador tenía razón. A medio día los coaligados austracistas lanzaron varias andanadas sobre la ciudad. Entendiendo que aquel breve bombardeo era el preludio de un cañoneo más intenso y dañino, el concejo acordó que todas las mujeres y los niños salieran de la plaza sitiada y se refugiaran en la ermita de Nuestra Señora de Europa que, por estar situada en la punta del Peñón, se vería a salvo de los impactos de las balas. Don Diego de Salinas mandó al maestre de campo don Juan de Medina con doscientos paisanos al muelle viejo, que era el más cercano a la población; a don Diego de Ávila con ciento setenta a la muralla que defendía la puerta de Tierra y al muelle nuevo, que estaba algo alejado de la ciudad, al capitán de caballería don Francisco Toribio y Fuentes con ocho soldados de su compañía y algunos vecinos voluntarios.

Al alba del día 2 los cañones de la fortaleza hicieron fuego sobre los navíos enemigos, más para evidenciar que estaban dispuestos a defenderse que por el daño que pudieran hacer sus disparos a los barcos ingleses que se hallaban fuera del alcance de su artillería.

Al amanecer del día siguiente, colocados los navíos enemigos en posición de ataque, comenzó un intenso y continuo bombardeo sobre la ciudad. En seis horas se hicieron más de quince mil disparos. Los daños en las casas y en las murallas y baluartes fueron considerables, aunque los muertos y heridos escasos. Antes de terminar la jornada habían desembarcado doscientos hombres en el muelle nuevo, fuerzas que obligaron a replegarse al interior de la ciudad a don Francisco Toribio y a sus pocos hombres, no sin antes haber sufrido varias bajas. Lo más desmoralizador fue que, desalojado el muelle nuevo, el enemigo tenía expedito el paso hasta la ermita de Nuestra Señora de Europa a donde se dirigieron y tomaron presas a las mujeres y a sus hijos.

Aquella misma tarde el príncipe de Hesse-Darmstadt, que comandaba las fuerzas de tierra, envió una carta al gobernador Salinas en la que le exigía la rendición de la plaza a las fuerzas que defendían la causa del Archiduque de Austria so pena de que continuara el bombardeo sobre la ciudad.

El gobernador solicitó una tregua hasta las ocho de la mañana del día siguiente, 4 de agosto. A media noche convocó el concejo para dar respuesta a la misiva del príncipe y acordar las medidas a tomar.

—Caballeros —comenzó diciendo don Diego de Salina—. Nada podemos hacer contra tan poderosa escuadra y los casi dos mil hombres de tierra a los que nos enfrentamos. Nuestras mujeres e hijos están prisioneros del enemigo y quiera Dios que no hayan sufrido vejaciones y maltrato. Nada pueden nuestros ciento treinta y dos cañones contra las baterías de sesenta navíos de guerra.

—¿Y qué nos aconseja, señor gobernador, que hagamos? —Preguntó uno de los vecinos que era jurado de la collación de la Barcina.

—Habremos de capitular. Si el concejo lo aprueba no acabara esta reunión sin que antes redactemos una carta que yo mismo firmaré y enviaré al amanecer al príncipe de Hesse en la que le expondremos las condiciones que ponemos para proceder a la entrega de la ciudad.

La carta fue redactada en estos términos: “Excelentísimo señor príncipe de Hesse-Darmstadt: Reunido el concejo de esta ciudad de Gibraltar con la asistencia del alcalde mayor don Cayo Antonio Prieto en la casa de la gobernación, siendo las dos horas pasadas del día 4 de agosto del año del Señor de 1704, acordamos por unanimidad de sus miembros que en el día de hoy será entregada esta plaza a las autoridades que la tienen sitiada en nombre del Archiduque don Carlos de Austria, con las siguientes condiciones que esperamos sean aceptadas por V. E.:

a) Que en el plazo de tres días pueda salir de la ciudad la guarnición portando sus armas, enarbolando sus estandartes, llevándose la impedimenta y el bagaje y con provisiones suficientes para seis días.

b) Que los oficiales, regidores y caballeros puedan salir de la ciudad con sus caballos.

c) Que a los vecinos se les permita salir libremente o quedarse aquellos que lo deseen portando consigo, los que se vayan, todas las pertenencias que puedan transportar.

d) Que el cabildo pueda llevar consigo los libros de actas capitulares y los demás documentos que constan en el archivo, así como el pendón de Gibraltar que fue dado a esta ciudad por sus majestades los reyes doña Isabel y don Fernando.

Dada en Gibraltar a 4 días del mes de agosto del año 1704. Firmada por todos los miembros del cabildo. Yo el gobernador, Pedro de Salinas.”

Las condiciones solicitadas por el concejo de Gibraltar fueron aceptadas por el príncipe de Hesse y el día 7 abandonaron la ciudad los hombres de la guarnición con sus banderas al viento y portando sus armas. En los siguientes tres días salieron de Gibraltar los cuatro mil doscientos moradores de la plaza, a excepción de setenta que decidieron quedarse en la ciudad con el cura Juan Romero de Figueroa bajo la autoridad del nuevo gobernador el Príncipe de Hesse.

Triste fue la salida de los vecinos de Gibraltar, portando sobre sus espaldas, a lomos de acémilas o en carros las pertenencias que pudieron llevar consigo, mientras que los soldados del príncipe y del almirante Roke desvalijaban sus casas y comercios y profanaban las iglesias.

El cabildo, con los libros de actas capitulares y el pendón de la ciudad se dirigió a la casa de campo que, a una legua de la puerta de Tierra, poseía el hacendado Bartolomé Luis Varela, el cual dio alojamiento a las autoridades locales mientras que otros vecinos se cobijaban en los cortijos del término. Los potentados emigraron a ciudades como Tarifa, Ronda, Medina Sidonia, Marbella o Málaga. Las monjas del convento de Santa Clara marcharon a Jimena donde fueron acogidas por los frailes franciscanos del convento de Nuestra Señora de los Ángeles. Una parte de la población se instaló en los alrededores del ermita de San Roque, sobre la colina que dominaba la bahía y la expoliada ciudad. Otros se dirigieron a los entornos de la ermita de San Isidro y al cortijo de Tinoco, dando lugar, pasado el tiempo, a la población de Los Barrios, y los más humildes: pescadores y agricultores sin tierra, continuaron la marcha hasta las ruinas de la vieja Algeciras para establecerse entre sus desvencijados murallones o erigir endebles chozas junto al río de Miel. Algeciras volvía, aquel verano de 1704, a renacer de sus cenizas.

En las últimas décadas del siglo XVII, algunos personajes destacados de Gibraltar eran dueños de cortijos situados en los terrenos que habían ocupado en el medievo las Algeciras y sus alrededores y que tenían

arrendados a otros vecinos. Entre ellos se encontraban los cortijos de San Bernabé y de la Arrejanosa que pertenecían al conde de Luque, el de las Algeciras a las monjas del convento de Santa Clara y, dentro de los muros de la arruinada ciudad, el de los Gálvez, también llamado de Varela. Estos núcleos rurales estaban habitados de manera permanente por agricultores y personal de servicio cuyo número se había ido incrementando con el paso de los años. En 1690 existía en el cortijo de los Gálvez un oratorio particular, dedicado por aquellos años a San Bernardo, patrón de Gibraltar, destinado a cubrir las necesidades religiosas de los habitantes del citado cortijo y de sus alrededores.

Algunos vecinos que, exiliados de la ciudad de Gibraltar, se llevaron consigo la imagen de Nuestra Señora de Europa, la entronizaron en el oratorio del cortijo de los Gálvez. Así se transformó la ermita de San Bernardo en capilla u oratorio de Nuestra Señora de Europa que atendió a las necesidades religiosas de los nuevos vecinos supeditada, en un principio, a la parroquia de San Isidro Labrador de Los Barrios y desde el punto de vista político-administrativo, estando la nueva Algeciras como la población de Los Barrios bajo la autoridad y jurisdicción del Ayuntamiento establecido en San Roque.

Sin embargo, aunque hubo familias que se instalaron en el cortijo de los Gálvez o en sus alrededores, la nueva ciudad no se inició en la parte alta del recinto norte sino en la orilla izquierda del río de Miel y en la zona portuaria donde se instalaron agricultores para explotar algunas huertas en la parte baja de la ciudad y pescadores para faenar, con sus barcas, en el litoral occidental de la bahía. En 1705 el padre Labat describe la Algeciras que él vio diciendo que *no hay más que un pueblo muy malo, muy pobre y muy arruinado, todo rodeado de ruinas que dan miedo*.

En 1711 está documentada la existencia de un cementerio en los alrededores del oratorio de Nuestra Señora de Europa, en el que los difuntos recibirían el responso final antes de ser enterrados. En un plano de 1736, que se conserva en el Archivo General de Simancas, aparece, entre las huertas que había extramuros junto al río de la Miel (cerca del solar donde luego se erigió la capilla del Santo Cristo de la Alameda), un cementerio con la leyenda: *Camposanto donde se entierran los difuntos del hospital*.

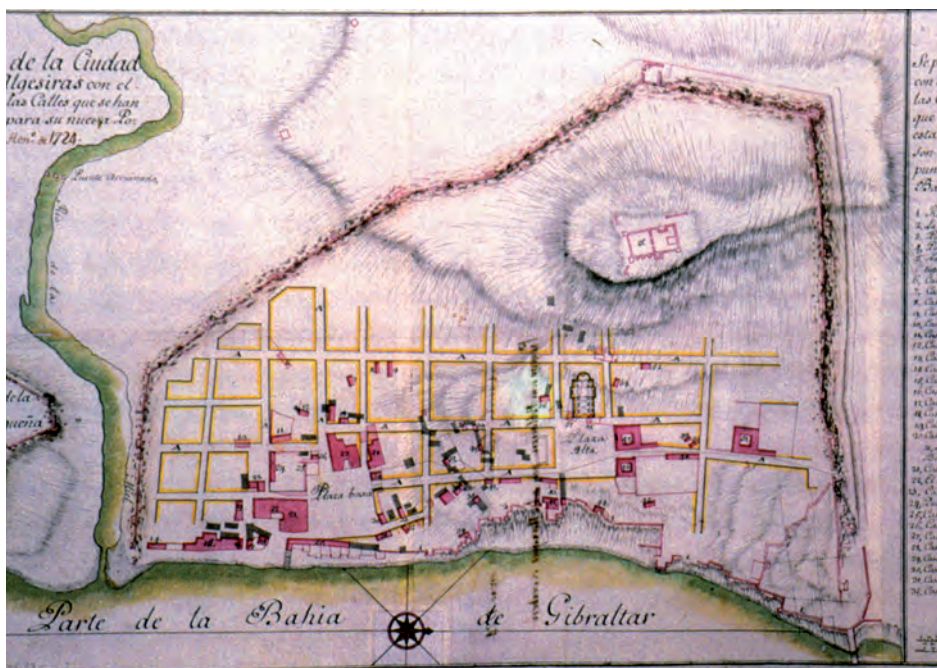
Según Ignacio López de Ayala fue en 1716 cuando dieron comienzo las poblaciones de Algeciras y de Los Barrios.



La renacida Algeciras que se encontró Jorge Próspero de Verboom cuando realizó su informe y redactó el proyecto de repoblación de la ciudad. En negro las chozas y casas que se hallaban erigidas. (Archivo General de Simancas, Plano XXVIII-16. Vestigios de Algeciras. Enero de 1724).

Jorge Próspero de Verboom, ingeniero militar al servicio del rey Felipe V, visitó la nueva población en el verano de 1721 cuando arribó al fondeadero de la Isla Verde para hacer aguada en el río de la Miel después de una visita de inspección a Ceuta. Este militar, experto en fortificaciones, quedó admirado de las que contempló arruinadas en Algeciras. Refiere que *después de la toma de Gibraltar por los ingleses, que la abandonaron todos sus vecinos, de que los más se fueron a establecer en la altura de San Roque, y algunos otros pobres que no tenían para fundar casas, se acogieron a los vestigios de cueva y paredes de estas ruinas de Algeciras.*

No cabe duda de que la moderna Algeciras debe buena parte de su existencia, como pujante ciudad portuaria y bien poblada, a este ingeniero belga que después de inspeccionar las fortificaciones ceutíes y proyectar algunas mejoras, en 1724, retornó a Algeciras para preocuparse por su desarrollo urbanístico, hacer un estudio de las murallas y de sus posibilidades de refortificación a la moderna (con baluartes y antemuros en estrella), redactar un memorial y enviárselo al rey de España para que se pusieran



Proyecto de urbanización de la nueva Algeciras realizado por Jorge Próspero de Verboom. (Archivo General de Simancas, Plano XIV-34. Proyecto de las calles de Algeciras. Enero de 1724).

las bases de un desarrollo ordenado de la nueva población que él la veía como la fortaleza española de oposición a la vecina Gibraltar.

En octubre de 1721 envió una carta al marqués de Castelar en la que, entre otras cosas, le decía: *...están las Algeciras en un sitio, no sólo de lo más a propósito para servir de antemural contra los moros africanos, sino también de los demás enemigos que Su Majestad puede tener en Europa. Y es de forma que haciendo de él (de las Algeciras) una plaza de armas, tal que con tanta facilidad se puede establecer, juntamente con uno de los mejores puertos de todo el Mediterráneo, sirviéndose de lo que la naturaleza le ha dado...*

En otra carta remitida al mismo marqués de Castelar en agosto de 1725 hace alusión al desorden con que se estaban levantando las casas sin seguir ninguna planificación ni diseño de calles y plazas. Dice Verboom lo siguiente: *Teniendo entendido lo mucho que se ha aumentado la población de las Algeciras y el ardor con que cada día va continuando la erección de edificios, y considerando yo lo importante que es que éstos se coloquen y*

*repartan con la simetría de plazas y calles que conviene a una ciudad renaciente como ésta, me ha parecido inexcusable obligación de representar a Vuestra Señoría que habiendo a mi vuelta de Ceuta abordado a aquella ciudad y considerando con toda atención el terreno circuido por los vestigios de su recinto, encontré un desorden tan notable en la colocación de las chozas y casas ejecutadas que, sin embargo, de ser ya numeroso el vecindario, no se había formado siquiera una calle, por haber ocupado cada uno el terreno que le había parecido.*



Don Jorge Próspero de Verboom. Retrato que se halla colgado en la Sala de Banderas de la Academia de Ingenieros.

Más adelante este ingeniero militar se queja de que, aunque hay casas de “porte” y hasta una iglesia empezada (iglesia de Nuestra Señora de la Palma), sus advertencias y peticiones remitidas al marqués de Monreal para que se pusiera remedio a ese desorden no habían tenido respuesta y nada se había hecho. En un plano que había mandado trazar en enero de 1724 se expone con gran minuciosidad el recinto defensivo medieval arruinado y el medio centenar de casas y chozas que, hasta esa fecha, se habían erigido o estaban en construcción en la ciudad, comprobándose que, en efecto, todos los edificios se habían levantado sin seguir el más mínimo planeamiento. La mayor parte de las edificaciones se localizaban en la parte baja de la ciudad, en torno al cuartel de caballería (ocupado luego por el Gobierno Militar) y algunas viviendas ubicadas en las actuales calles Cánovas del Castillo y Alfonso XI.

De la misma fecha data un plano en el que se representa el proyecto de repoblación de la nueva ciudad, siguiendo un plan urbanístico, de cla-

ras connotaciones neoclásicas, en el que Verboom proyecta unas edificaciones se adaptan al marco de las antiguas murallas exceptuando el cerro donde luego se erigió la barriada de San Isidro (en un principio denominada Matagorda). El ingeniero militar diseña una ciudad hipodámica, en cuadrícula, con manzanas cuadradas o rectangulares separadas por calles anchas que se cruzan en ángulo recto y que dejan dos grandes espacios libres o plazas: la Plaza Baja y la Plaza Alta. El novedoso proyecto de Verboom se desarrolló posteriormente en la zona baja de la ciudad y en la meseta que hoy ocupa la Plaza Alta, la calle Radio Algeciras y las calles Regino Martínez y Alfonso XI. Aunque es muy probable que el referido proyecto se redactara lejos de Algeciras, pues su redactor parece ignorar la orografía de la zona disponiendo las calles y manzanas como si todo el solar fuera llano y no con una fuerte pendiente en la ladera que une la parte baja de lo poblado con la meseta donde se halla la Plaza Alta (calles General Castaños, Prim, Cánovas del Castillo, Colón y Rafael de Muro). Esta característica de la orografía de Algeciras impedía la construcción de las viviendas siguiendo las calles la línea recta, pues en esos lugares las edificaciones necesariamente se tenían que adaptar a las curvas de nivel. En la actualidad, sólo las calles que van desde la Plaza Virgen de la Palma o Baja hasta el antiguo cauce del río de la Miel y las calles Sevilla, Regino Martínez y Alfonso XI siguen el esquema que diseñó el ingeniero belga.

De lo dicho hasta ahora se puede extraer que la renacida Algeciras atrajo, desde los primeros años de su resurgimiento, la atención y el interés de las autoridades del reino, tanto por las posibilidades que presentaba de desarrollo demográfico como por sus valores militares, estratégicos y portuarios, valores de los que carecían las otras dos poblaciones surgidas tras la pérdida de Gibraltar.

Sin embargo, con el paso del tiempo comenzaron a surgir desavenencias entre las tres poblaciones y los deseos de segregación político-administrativa de Algeciras y de Los Barrios del núcleo originario que se hallaba ubicado en San Roque. Al mismo tiempo aparecieron las pretensiones de segregar el pósito<sup>1</sup> común y que Algeciras y Los Barrios pudie-

---

<sup>1</sup> Instituciones que, en origen, nacieron para proporcionar grano a los campesinos pobres para la siembra en los años de escasez y que luego se transformaron en unas instituciones crediticias que prestaban semillas a los agricultores para la siembra que estos debían devolver después de recogida la cosecha con un incremento denominado “creces” que solía consistir en medio celemin por fanega de trigo prestada.



Plano de la ciudad de Algeciras realizado en el mes de junio de 1736. En él puede verse como se hallaban las construcciones, las calles y las dos plazas cuadradas diseñadas por Verboom. (Archivo General de Simancas, Plano X-99. Vestigios de Algeciras como se hallaban en junio de 1736).

ran contar con uno propio. Entre las razones que las autoridades algecireñas alegaban para solicitar la segregación del pósito se encontraba el que durante los meses de invierno los temporales de lluvia hacían crecer los ríos Palmones y Guadarranque impidiendo el acceso de los labradores de Algeciras a la panera situada en terrenos de San Roque.

El 28 de junio de 1763 el Superintendente ordenó la división del pósito común a las tres poblaciones y la creación de otros independientes en las ciudades de Algeciras y Los Barrios. En los primeros tiempos el pósito algecireño estuvo ubicado en unos locales alquilados que no reunían las mínimas condiciones de salubridad que exigían el almacenamiento de grandes cantidades de grano. El nuevo edificio del pósito, supervisado por la Real Academia de San Fernando, que estuvo ubicado en una casa que pertenecía a Cayetano de Urbina situada en la calle Torrecilla, esquina con la calle Correo Viejo (actualmente calles Prim y Teniente Serra), estuvo terminado a mediados del año 1766.

En cuanto a los edificios religiosos con que contaba la Algeciras de los primeros tiempos es necesario decir que el oratorio de Nuestra Señora de Europa que sirvió, en un principio, como parroquia adscrita a la de Los Barrios, hacia 1720 se había quedado pequeño para atender a una población cuyo número se había incrementado hasta alcanzar la cifra de 1.200 habitantes. En el año citado el obispo de Cádiz, Lorenzo Armengual de Mota, hizo una donación de 1.000 reales para que se comenzaran las obras de una nueva iglesia en la ciudad, trabajos que se acometieron, además de con la aportación del obispado, con las limosnas de los vecinos, rifas benéficas y con la recaudación obtenida mediante la celebración de espectáculos públicos.

El 11 de enero de 1724 el obispo emitió un decreto por el que se erigía como parroquia la iglesia del sitio de Algeciras separada de la iglesia de Los Barrios. En ese año ya aparece en algunos planos la planta de lo que sería la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma. Aunque las obras sufrieron algunos retrasos por la falta de fondos, en 1736 los trabajos estaban casi finalizados. No obstante el nuevo templo no pudo ser inaugurado hasta el 6 de junio de 1738.

De lo expuesto hasta el momento se pueden extraer varias conclusiones: que la ciudad que se estaba erigiendo en cabecera de las tres poblaciones surgidas de la pérdida de Gibraltar estaba siendo Algeciras; que su población se incrementó notablemente en los siguientes treinta años y que su puerto volvió a adquirir la importancia que tuvo en tiempos pasados aunque no contara con más infraestructuras que un endeble embarcadero de madera situado en la margen derecha del río de la Miel.

Veintidós años después de que la ciudad hubiera renacido de sus cenizas, las autoridades de Algeciras, alegando que los términos que ahora gozaban San Roque y Los Barrios habían pertenecido a la Algeciras medieval y que era su ciudad la más dinámica demográficamente y la mejor situada en el arco de la bahía, elevaron al rey la primera reivindicación para que se le concediera el estatus de ciudad con ayuntamiento propio independiente de San Roque.

Corría el año 1726 cuando fue remitido un memorial a Su Majestad el rey Felipe V solicitando que se le devolviera a Algeciras los términos que antaño tuvo y que el rey Enrique IV y después los Reyes Católicos habían entregado al concejo de Gibraltar. En 1730 el teniente coronel Juan

de la Fita volvió a plantear la petición ante el Consejo de Castilla, sin que obtuviera ninguna respuesta. Cuatro años más tarde se volvió a solicitar la devolución de los términos apoyándose, en esta ocasión, según Ignacio López de Ayala, *en los muchos vecinos que había en Algeciras; en la utilidad de su puerto; en que era obsequio de Su Majestad, pues un ingeniero de sus reales ejércitos (J. Próspero de Verboom) delineó el pueblo y en la capaz y decente iglesia que tenían casi concluida.*

La ciudad de San Roque respondió ante la demanda de las autoridades de Algeciras con un informe en el que refutaba las consideraciones alegadas por los algecireños. El rey, aunque no accedió a las peticiones de Algeciras, sí ordenó al corregidor de San Roque que nombrase un alcalde mayor con residencia en la ciudad para que administrase justicia en esa población.

Sin embargo, la reivindicación de las autoridades algecireñas continuó hasta que, mediante la intervención del Comandante General de Campo de Gibraltar, don Francisco Bucarelli, en el año 1755 se aprobó por el Consejo de Castilla la división de los términos que habían pertenecido a la desaparecida ciudad de Gibraltar entre las poblaciones de San Roque, Los Barrios y Algeciras. Mediante Real Cédula emitida el 9 de febrero de 1755 se concedía a Algeciras el título de Ciudad, autorizándola a tener ayuntamiento propio.

Después de trescientos ochenta y seis años Algeciras volvía a tener un término municipal —aunque muy mermado con respecto al que poseyó en el medievo— y un ayuntamiento para que se gobernaran autónomamente sus vecinos y se administraran los bienes del municipio.

## BIBLIOGRAFÍA

- Hills, G., *El Peñón de la Discordia. Historia de Gibraltar*, Editorial San Martín, Madrid, 1974.
- López de Ayala, I., *Historia de Gibraltar (1782)*, Edición facsímil de la Caja de Ahorros de Jerez, Jerez de la Frontera, 1982.
- Pardo González, J. C., *La fortaleza inexistente. Proyectos de Jorge Próspero de Verboom sobre Algeciras*, Instituto de Estudios Campogibaltareños, Algeciras, 1995.

- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
- Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1982.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.

## XVI

### LA BATALLA DE ALGECIRAS DE 1801

Una de las cláusulas del Tratado de Aranjuez, firmado por Luciano Bonaparte, por parte de Francia, y por don Manuel Godoy, por parte española, el 1 de febrero de 1801, trataba de la creación por ambas naciones de una gran flota capaz de hacer frente a la poderosa armada británica en aguas del Mediterráneo. Uno de los objetivos de esa escuadra sería dividir la flota inglesa que operaba en el océano Atlántico obligándola a navegar por el mar cuya entrada defendía y controlaba la fortaleza inglesa de Gibraltar. No quedaba al margen de los objetivos de la nueva escuadra hispano-francesa proteger el comercio español con la Indias, muy dañado por la presión británica, distraendo y alejando a los navíos ingleses de las rutas americanas y poner las bases de un dominio del mar —definitivamente quebrado en Trafalgar en 1805— que condujera al bloqueo posterior de Europa a los productos ingleses.

Al mando de la flota francesa se hallaban los contralmirantes Charles-Alexandre Léon Durand, Conde de Linois, y Pierre-Étienne Duma noir —famoso por su vergonzosa huida en el transcurso de la batalla de Trafalgar— que debían salir de los puertos de Tolon y Cherburgo respectivamente para unirse en Cádiz a la escuadra española del almirante don Juan Joaquín Moreno que había partido del Ferrol el 20 de abril de 1801 y arribado al puerto gaditano el día 25.

En su derrota desde Tolon, la flota de Linois llegó a la altura de Estepona al atardecer del día 3 de julio de 1801. Antes de navegar por aguas del Estrecho capturó, cerca ya de Gibraltar, al bergantín corsario “Speedy”, mandado por el capitán Cochrane, el cual informó a Linois de que en el golfo de Cádiz se hallaba el almirante James Saumarez con seis navíos y una fragata para cortarle el paso e impedir que se uniera a la escuadra española. Quizás fuera éste el motivo por el que el contralmirante de Francia optó por buscar refugio en la bahía de Algeciras y fondear sus navíos en las cercanías de la Isla Verde. Es probable que otro de los motivos que le obligó a cambiar sus planes fuera el fuerte viento de poniente que comenzó a soplar y que dificultaba enormemente el paso del Estrecho.

El día 4 de julio de 1801, al amanecer, arribó la flota francesa al fondeadero de Algeciras.

No había aún entrado Linois en la bahía cuando desde Gibraltar partió una embarcación con vela latina —la mejor para navegar de bolina— con el encargo de avisar a Saumarez de la presencia de la flota francesa en aguas de Algeciras, noticia que debió alegrar en un principio al almirante inglés, pues podría atacar a los franceses antes de que hubieran podido unirse a la escuadra del almirante don Juan Joaquín Moreno que continuaba anclada en Cádiz.

Hacia la bahía de Algeciras se dirigió el almirante inglés impulsada su escuadra por el viento favorable de poniente.

Una vez en la cercanía de Algeciras, el contralmirante francés juzgó lo más prudente permanecer cerca del litoral y de la Isla Verde al amparo de las baterías de costa españolas situadas en el Fuerte de Santiago, Torre Almirante, San García, Palmones y la propia Isla y esperar el ataque de los británicos apoyado por las ágiles y eficaces lanchas cañoneras mandadas por el capitán de navío Juan Pablo Lodares.

El mismo día 4, Linois bajó a tierra para celebrar una reunión a modo de consejo de guerra con las autoridades militares y civiles españolas en la Comandancia Militar.

El 5 por la tarde el Comandante Militar de Tarifa envió un mensaje urgente por tierra a don Adrián Jácome, Comandante General del Campo de Gibraltar, informándole que la flota británica había sido avistada al oeste de la isla de las Palomas y que estuvieran sobre aviso porque, según

el derrotero que llevaban los navíos, iban a entrar en la bahía por la parte de la costa española y no en dirección al puerto de Gibraltar.

En la mañana del día 6 aparecieron por detrás de Punta Carnero los navíos “Pompee”, “Venerable”, “Hannibal”, “Spencer”, “Audacious” y “Caesar” —que era el buque insignia del almirante James Saumarez— y la fragata “Thames” de 40 cañones. Por delante de la Isla Verde esperaban los navío franceses “Indomptable”, “Desaix” y “Formidable”, que formaban en línea delante de la Isla y el Fuerte de Santiago, la fragata “Murion” en retaguardia protegida por la batería del Fuerte de la Isla Verde y en las alas las lanchas cañoneras españolas mandadas por el capitán de navío Juan Pablo Lodares, protegiendo los flancos norte y el sur de la flota gala.

Todo estaba preparado para el combate. La batalla naval era inminente.

\* \* \*

El conde de Linois acababa de cumplir cuarenta años. Era alto y algo entrado en carnes. Su mirada severa, como buen militar, y sus ademanes moderados, aunque no exentos de cierta energía, infundían respeto. Como todos los militares franceses era altivo y presuntuoso y estaba convencido que nada podía salir bien si el asunto no estaba en manos de sus compatriotas. Cuando descendió de la lancha que lo conducía al embarcadero de madera del río de la Miel acompañado del general de brigada Devaux lo esperaban sobre el endeble muelle —que las riadas se llevaban varias veces cada año— el Comandante General del Campo de Gibraltar mariscal de campo don Adrián Jácome, el capitán de navío don Juan Pablo Lodares, el Comandante de Artillería de Algeciras, coronel don Juan Risotto, y el capitán segundo don Manuel Velasco y Coello que tenía a su cargo el Fuerte de Santiago. También se hallaba presente el alcalde de la ciudad, don Alfonso González Espinosa. Después de intercambiarse los saludos de rigor, todos juntos marcharon a la sede provisional de la Comandancia para celebrar una reunión, coordinar los esfuerzos bélicos y tomar los acuerdos necesarios para enfrentarse con posibilidades de éxito a la fuerza naval enemiga que se hallaba a menos de dos días de navegación y que era superior en número de unidades.

—Caballeros —comenzó diciendo don Adrián Jácome—. Sean mis primeras palabras para dar la bienvenida al ilustrísimo señor contralmirante de Francia, Charles-Alexandre Léon Durand, Conde de Linois, y a su general de brigada Devaux. Graves circunstancias nos tienen aquí reunidos. El señor Linois nos informará sobre la situación militar y las posibilidades de que en los próximos días haya que batallar con una flota inglesa que se encuentra en las aguas del golfo de Cádiz. Tiene la palabra el conde de Linois.

El contralmirante francés carraspeó y se dispuso a exponer en su deficiente castellano los planes que había diseñado para hacer frente en aguas de la bahía a la flota del almirante James Saumarez.

—Señores: la ubicación de mi escuadra, aunque se halla bien resguardada en vuestro fondeadero, no es la más idónea para emprender una batalla naval. La flotilla de Saumarez se dirige hacia la bahía de Algeciras dispuesta a pelear y sus navíos son de más porte y están mejor artillados que los míos. No obstante, contamos con la ventaja de la artillería de costa que nos apoyará desde tierra y de vuestras lanchas cañoneras que pueden ser de enorme utilidad en el transcurso del combate.

—Puede Vuestra Excelencia contar con siete lanchas, cuatro de la clase que ideó el almirante Barceló y tres de las que se dedican al corso en este puerto —afirmó el capitán de navío Juan Pablo Lodares que estaba a cargo de dichas cañoneras.

—Es una buena noticia —reconoció Linois.

A continuación don Adrián Jácome le informó de la situación en la que se hallaban los cañones de las baterías que deberían intervenir en el combate, la buena disposición y pericia de los artilleros y la existencia de suficientes cargas de pólvora y de balas en cada uno de los fuertes que eran los de San García, la Isla Verde, Santiago, Torre Almirante y Palmones.

—Sin embargo, señor Comandante General, desearía que las piezas fueran mandadas por oficiales expertos que forman parte del cuerpo de desembarco del general Devaux—dijo el francés que desconfiaba de la capacidad de los artilleros del coronel don Juan Risoto.

Los españoles presentes en la reunión no pudieron ocultar su malestar por la prepotencia y altanería que mostraba el contralmirante Linois y por la descortesía que encerraban sus palabras.



El Fuerte de la Isla Verde visto desde la meseta donde hoy se halla el Hotel Reina Cristina. (Fotografía realizada por G. W. Wilson entre 1872 y 1880).

—Nuestros artilleros son eficientes y poseen una demostrada pericia, señor Linois —dijo con voz desabrida don Adrián Jácome—. Están preparados para la lucha y su moral es alta. No dude su excelencia de que sabrán dar lo mejor de ellos en la contienda que se avecina. Será el coronel Risoto quien mande la artillería. Los hombres del general Devaux pueden bajar a tierra y guarecer los fuertes para proteger a los artilleros en caso de un previsible desembarco inglés.

Con estas palabras del Comandante General quedó zanjado el asunto, aunque no convencieran al altivo contralmirante de Napoleón.

—Además —continuó diciendo el Comandante General— las baterías de los diferentes fuertes se reforzarán con los soldados de los Regimientos Provinciales de Ronda y Jerez que se hallan en camino y con los soldados de caballería del Regimiento de Dragones del Rey, uno de cuyos escuadrones se encuentra de guarnición en la ciudad al mando del capitán Francisco Cabrera. Estos se establecerán en el Fuerte de Santiago.

Para terminar el cónclave el contralmirante Linois expuso el plan de batalla que consistía en situar la línea de combate a unos trescientos metros de la costa, a resguardo de las baterías de los fuertes y con el apoyo en las alas de las lanchas cañoneras de Lodares.

Antes de disolver el improvisado consejo de guerra, don Adrián Jácome recomendó encarecidamente al alcalde de Algeciras que en el momento en que se viera aparecer por la boca de la bahía la flotilla de Saumarez toda la población debería abandonar sus casas y refugiarse en la parte alta de la ciudad, en el naciente barrio de Matagorda (San Isidro) donde las balas de la artillería naval enemiga no podrían llegar.

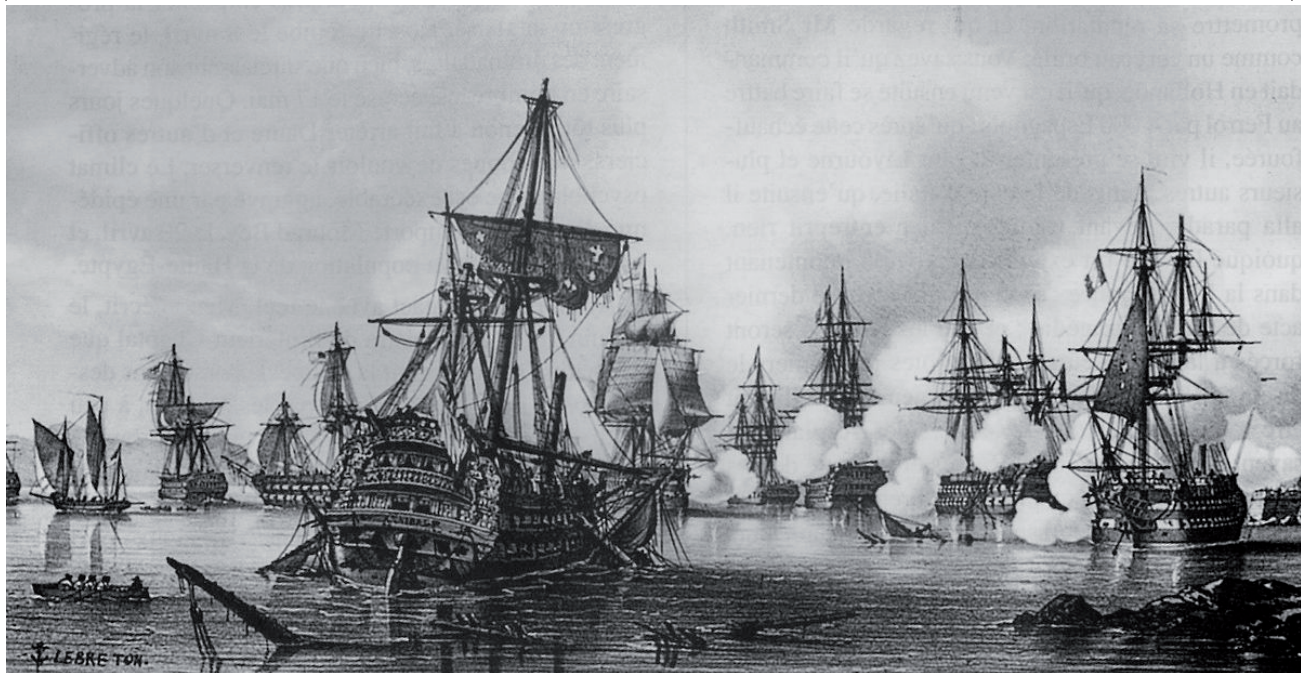
Al alba del día 6 los navíos franceses ocuparon sus posiciones de batalla. La fragata “Murion” se situó por delante de la Isla Verde; a continuación se alineó el “Indomptable” con sus 80 cañones; luego el “Desaix” con 74 y en la misma línea el “Formidable”. En el fondeadero, entre la isla y la desembocadura del río de la Miel, se colocaron las dos presas que habían hecho los franceses en su viaje de venida: el “Speedy” y otro bergantín británico. Las lanchas cañoneras se apostaron, tres al sur de la isla y cuatro al norte. Una vez ocupado sus lugares, los navíos de Linois recogieron vela y echaron las anclas con la intención de actuar como baterías flotantes frente a los barcos en movimiento de los ingleses.

A las ocho de la mañana del día 6 de julio la flota británica pasó frente al Fuerte de San García.

Una hora antes el general de brigada Devaux, siguiendo las órdenes de Linois, había desembarcado parte de la infantería en la Isla Verde con el fin de prevenir un posible desembarco inglés con la intención de neutralizar su artillería.

La batería del Fuerte de San García —que estaba artillada con cinco cañones de 24, uno de 18 y dos morteros— fueron los primeros en romper el fuego, aunque los buques enemigos no respondieron a sus disparos y continuaron navegando hasta situarse frente a las posiciones francesas. Cuando estuvieron alienados a uno doscientos metros de los navíos galos el “Pompee”, el “Audacious”, el “Venerable”, el “Caesar”, el “Spencer” y el “Hannibal”, echaron el ancla e iniciaron un intenso bombardeo sobre los navíos del conde de Linois.

A las ocho treinta la batalla se había generalizado. Los doce cañones de a 24 de los fuertes de la Isla Verde y de Santiago lanzaron continuas andanadas sobre los navíos ingleses. Al mismo tiempo las lanchas cañoneras vomitaban fuego por la boca del único cañón que portaban en sus proas, aunque con escaso daño para los barcos de Saumarez, pues la mar estaba movida y eso impedía atinar los disparos.



El “Hannibal” embarrancado y cañoneado por la flota francesa de Linois. (Litografía de Louis Lebreton titulada: “Victoria francesa de Algeciras. 6 de julio de 1801”).

—¡A la línea de flotación! ¡A la línea de flotación! —Se desgañaba el capitán Lodaes.

Sometidos a tan intenso bombardeo, Linois ordenó cortar los cables que mantenían los buques fondeados para que se aproximaran a la costa y buscaran la protección de las baterías de los fuertes españoles que, con su cadencia de disparos y la precisión de los mismos, estaban haciendo enormes daños en los buques británicos.

A la diez hora y treinta minutos Saumarez se dio cuenta de que los mayores destrozos en su flota los estaban ocasionando las baterías de costa, sobre todo las de la Isla Verde y el Fuerte de Santiago. El almirante inglés ordenó hacer un primer desembarco en la isla para neutralizar sus cañones, pero el fuerte, defendido por las tropas de Devaux, resistió el ataque de los infantes ingleses que no tuvieron otra salida que replegarse de nuevo a los botes.

El “Pompee” había sufrido grandes daños y acabó embarrancando cerca de la isla teniendo que acudir varias lanchas para remolcarlo y alejarlo del fuego de los morteros que lo tenían a tiro.

En ese momento se levantó una ligera brisa del sur que los ingleses aprovecharon para levar anclas e intentar romper la línea de defensa gala. A esa altura de la mañana parece que la batalla está perdida para las

fuerzas franco-españolas. Pero en su intento de desbordar por el norte al “Formidable” para atacarlo de costado, el “Hannibal” encalló en una roca situada entre la isla y el Fuerte de Santiago. Inmovilizado y bajo el intenso fuego de las baterías de costa y del “Formidable” todo indicaba que debería rendirse. Pero no todo estaba perdido para el “Hannibal”, un gran navío de 74 cañones. Su capitán, de apellido Ferris, envió un mensaje al buque insignia para que enviaran botes con que poder desembarrancarlo. Entretanto, las lanchas cañoneras se acercaron, creyendo que era una presa fácil, para batirlo de cerca, aunque con sus disparos el buque encallado logró rechazarlas hundiendo varias de ellas. Sin embargo, como el navío se hallaba ceca del Fuerte de Santiago era un blanco nítido para los cañones de su batería. El capitán segundo, don Manuel Velasco y Coello, que estaba al mando, ordenó que todos los cañones concentraran sus disparos sobre el “Hannibal”. En poco más de media hora el navío inglés quedó desarbolado. Su capitán, muerta la mitad de la tripulación y con el palo mayor y el de mesana destrozados, y, aunque ya estaban llegando hasta el buque las lanchas para intentar desembarrancarlo y remolcarlo, ordenó arriar la bandera de combate y se rindió.

Por su parte, la batería de la Isla Verde que, hasta que no se movieron los barcos franceses de la línea de batalla inicial no pudo batir con claridad a los navíos enemigos, cuando Linois ordenó que sus navíos se acercaran a la costa, tuvo a tiro al “Caesar” y al “Audacious” y sobre ellos descargó sus andanadas.

En una acción desesperada, James Saumarez intentó por dos veces un nuevo desembarco con un cuerpo de marinos en la isla, pero en ambas ocasiones fueron rechazados los ingleses. Los cuatro morteros de 12 pulgadas y las compañías que los franceses, al mando del general Devaux, habían desembarcado para proteger el fuerte, les causaron una gran mortandad.

Desde la cumbre del barrio que luego se denominó de San Isidro, la población civil asistía al espectáculo bélico sobrecogida por el ruido del intenso cañoneo, los incendios y la humareda que se elevaba en el límpido cielo de la bahía. Aunque el vecindario estaba a salvo porque a esa distancia no podían alcanzarlos los disparos de los navíos ingleses, vieron como en la parte baja de la ciudad varios edificios habían sufrido graves destrozos.

A las doce y media el viento había cesado por completo. La batalla se redujo a un intenso cañoneo de los buques que aún estaban en condiciones continuar peleando, a las acciones de las lanchas cañoneras que no habían sido hundidas y a los disparos de las baterías de los fuertes de la Isla Verde y Santiago que seguían bombardeando sin descanso, pues escasos habían sido los daños sufridos dado que la mayoría de las balas enemigas se incrustaron en el acantilado o en los muros de los baluartes.

El aire era irrespirable y el mar se llenó de astillas, de maderos y de cuerpos destrozados que flotaban en medio de la humareda y de las negras aguas. Un gigantesco griterío lo invadía todo: unos profiriendo toda clase de amenazas hacia los contrarios, otros lanzando lamentos de dolor al ver como se les escapaba la vida a través de las terribles heridas producidas por las balas de los cañones y las agudas astillas que volaban en todas direcciones.

A la una de la tarde el almirante británico, James Saumarez, asumió que había perdido la batalla: con uno de los navíos, el “Hannibal”, en poder del enemigo, el “Pompee” con grandes desperfectos y fuera de combate y el “Caesar” y el “Audacius” seriamente dañados, era una temeridad continuar peleando. Después de consultar con sus subalternos dio orden de que lo que quedaba de su maltrecha escuadra pusiera rumbo al puerto de Gibraltar.

Los ingleses perdieron aquel día un navío y la vida de 114 hombres a los que había que sumar 225 heridos de diversa consideración. Los franceses y españoles sufrieron 306 bajas y 280 heridos. En el Fuerte de Santiago murió un soldado y fue herido en un brazo el guarda-almacén Antonio Sánchez. En los fuertes de la Isla Verde y San García y en las baterías de Torre Almirante y Palmones no hubo ninguna baja. Habían sido hundida cinco lanchas cañoneras, muriendo un tercio de su tripulación.

De las gargantas de los franceses en sus embarcaciones y de los españoles que servían las piezas de los fuertes se escaparon grandes vítores y voces de agradecimiento a la Virgen de la Palma que, según los más devotos, había colaborado en el triunfo de las fuerzas hispano-francesas.

El “Hannibal”, con los supervivientes de los seiscientos hombres que formaban su tripulación, fue conducido al fondeadero de Algeciras pasando a formar parte de la flota francesa, después de ser reparado, con el

nombre de “L’Annibal”. Posteriormente participó en la campaña de Santo Domingo en agosto de 1802 y en 1805 se hallaba en el puerto de Tolon no interviniendo en la batalla de Trafalgar en la que sí estuvieron presentes los navíos franceses que habían estado en la Batalla de Algeciras de 1801 el “Formidable” y el “Indomptable”.

En la memoria de los algecireños se conservó el nombre de “piedra del Navío”, el escollo en el que embarrancó el “Hannibal” el 6 de julio de 1801. Cuando se amplió el puerto de la ciudad hacia el norte, el muelle de contenedores que se construyó sobre aquel escollo se le puso el nombre de “muelle del Navío” en recuerdo de la roca que fue motivo de la captura del buque inglés y de aquel relevante acontecimiento histórico. En la ciudad, el Ayuntamiento también quiso recordar la toma del “Hannibal” dando el nombre de “calle Anibal” a una de las arterias que comunica la Villa Vieja con la zona portuaria.

En el Museo de Versalles se conserva un cuadro, que representa una batalla naval, y que conmemora la acontecida en la bahía de Algeciras el 6 de julio de 1801.

Es necesario decir que para los franceses la victoria se atribuyó a la pericia y la capacidad militar del contralmirante Charles-Alexandre Léon Durand, Conde de Linois, ignorando que éste no hubiera podido vencer al almirante James Saumarez en aquella memorable ocasión sin la decisiva participación de las lanchas cañoneras españolas y, sobre todo, el buen hacer de la artillería de costa ubicada en los fuertes de San García, Isla Verde, Santiago, Torre Almirante y Palmones.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ellicot, D., *Our Gibraltar. A short history of the Rock*, Gibraltar, 1975.
- Fernández Duro, C., *Armada Española. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Tomo VIII, Museo Naval de Madrid, 1973.
- *Gibraltar Chronicle* del 9 al 13 de julio de 1801.
- Gravière, J. de la, *Guerres maritimes sous la Republique et l’Empire*, Paris, 1847.

- Vidal Delgado, R., *El Fuerte de Santiago y la batalla naval de Algeciras*, RACTA N° 5, Algeciras, 2000.
- Vigón, J., *Historia de la Artillería Española*, Tomo III, Madrid, 1947.



## XVII

### EL GENERAL CASTAÑOS Y LA PLAZA ALTA

En el verano de 1802 el mariscal de campo don Francisco Javier Castaños Aragozri fue nombrado Comandante General del Campo de Gibraltar. El destino que sus superiores habían otorgado a Castaños no era de los más relevantes de la Nación pero sí uno de los más prestigiosos, no en vano se trataba de la punta de lanza frente a la pérfida Inglaterra que tenía apoderado un trozo de España en el peñón de Gibraltar. Esa Comandancia General era la única que hacía frontera con una de las más poderosas fortalezas marítimas de la Gran Bretaña que había sido escenario de dos fracasadas guerras con el propósito de recuperar la Roca que, desde 1704, se hallaba usurpada por la nación británica.

El sueldo que Castaños recibiría mensualmente por desempeñar su cargo sería de doscientos cincuenta escudos y su residencia oficial estaría situada en el término municipal de San Roque, en el cuartel de Buena Vista, una mansión de estilo dieciochesco que se hallaba ubicada al norte del istmo.

Aún no había cumplido Castaños los cuarenta y cinco años cuando se vio encumbrado en un puesto de tanta responsabilidad política y militar como era la Comandancia Militar del Campo de Gibraltar.

Sin embargo la carrera militar del joven mariscal de campo no había sido un camino de rosas. Había nacido en el seno de una familia nobiliaria. A los diez años recibió el grado de capitán de infantería que el rey Carlos III le concedía en atención a los méritos adquiridos por su padre. Muy joven aún ingresó en la Academia Militar obteniendo su primer destino en la Compañía de Granaderos del Regimiento de Saboya en Cádiz. Participó en la Guerra de los Siete años en Alemania acompañando a su cuñado el Conde de O'Reilly y, más tarde, entre 1779 y 1783, participó en el Gran Sitio de Gibraltar en el que lograría el ascenso a Teniente Coronel. Fue aquel su primer contacto con la comarca que, años después, vendría a gobernar y es probable que estuviera en Algeciras y observara las grandes ventajas que aquella ciudad, con una población en crecimiento y un excelente puerto en desarrollo, tenía como centro de la actividad militar de la zona.

Tras ascender a coronel a los treinta y un años, le fue confiado el mando del regimiento "África", con el que en 1793 prestó sus servicios durante la llamada Guerra de la Convención que el rey Carlos IV declaró a la Francia republicana luchando en los Pirineos Occidentales bajo las órdenes del general Ventura Caro.

El 9 de febrero de 1795 fue nombrado Mariscal de Campo, empleo que ejerció en el acuartelamiento de Madrid. En esos años frecuentaba las reuniones y tertulias políticas de la capital de España, ente ellas la famosa tertulia de la Condesa de Benavente en la que se expresaban ideas contrarias al valido de Carlos IV y poderoso señor don Manuel Godoy. Estas veleidades políticas le ocasionaron el castigo de ser desterrado en 1799 a un cuartel de Badajoz que abandonó en 1802 para marchar a Galicia. Allí fue ascendido al empleo de teniente general por la defensa que hizo del puerto del Ferrol frente a los ingleses. Al término de aquella acción militar fue nombrado, como se ha dicho, para el mando de la Comandancia General del Campo de Gibraltar cuyas funciones eran diversas y algunas muy lucrativas. Castaños asumió el cargo de teniente general de los Reales Ejércitos, Comandante del Campo de Gibraltar y sus distritos, presidente de la Junta de Sanidad de la ciudad de San Roque, inspector de la Compañía de Escopeteros de Getares, Comandante del Cuerpo de Milicia Urbana del mismo Campo y del de Tarifa y subdelegado y juez privativo de todas las rentas provinciales en

el distrito y costas de su jurisdicción. A estos cargos se unía, además, el beneficiarse de las cantidades que pagaban quienes atravesaban la frontera de Gibraltar para comerciar o trabajar en tiempos de paz según lo estipulado en los acuerdos existentes entre las autoridades del Campo de Gibraltar y el gobernador de la colonia británica. Como más adelante se podrá comprobar, Francisco Javier Castaños utilizó estos elevados emolumentos para invertirlos en las mejoras urbanísticas de la comarca, especialmente de la ciudad de Algeciras donde, desde 1804, estableció la sede de la Comandancia.

Pero lo que dio gloria y fama universal al General Castaños fue su intervención como comandante general del ejército que venció el 19 de mayo de 1808 a los franceses en la batalla de Bailén, la primavera vez que un ejército napoleónico era vencido en el campo de batalla. La Junta Suprema de Sevilla le había encargado formar un ejército en Andalucía para hacer frente a los invasores tomando como base las tropas regulares del Campo de Gibraltar: 16 regimientos de infantería y tres de caballería que se hallaban bajo el mando directo de Castaños. Tras la victoria de Bailén sería la Junta Central Suprema y Gubernativa del Reino la que lo designó capitán general del ejército del Centro.

Entre el 1 de febrero y el 29 de mayo de 1810 fue presidente del Consejo de Regencia de España e Indias.

Acabada la guerra se mantuvo fiel a la causa absolutista del rey Fernando VII, siendo nombrado Capitán General de Cataluña, cargo en el que tuvo que autorizar la ejecución de militares liberales sublevados. Fue también presidente del Consejo de Estado. El 12 de julio de 1833 se le otorgó el título de Duque de Bailén. Más tarde presidió el Consejo de Regencia durante la minoría de Isabel II. Fue también tutor de la Reina en 1844. Murió en Madrid el 24 de septiembre de 1852 a los noventa y cuatro años de edad.

Pero lo que de verdad nos interesa de la dilatada y fructífera vida de don Francisco Javier Castaños Argorri es su vinculación con la ciudad de Algeciras y las iniciativas y trabajos de mejora urbanística y ornato que emprendió en ella mientras que estuvo al frente de la Comandancia General del Campo de Gibraltar y, sobre todo, desde que la trasladó desde San Roque en el año 1804.

\* \* \*

Cuando el mariscal de campo Francisco Javier Castaños llegó a la comarca del campo de Gibraltar era un experimentado militar de cuarenta y cuatro años de edad, de elevada estatura, fuerte complexión, de rostro afable y actitudes amables con sus subordinados y con los soldados a su mando en general. Era cordial con la servidumbre y estaba dotado de un excelente sentido del humor como lo atestigua su sobrino Pedro Agustín Girón, Marqués de las Amarillas —que lo visitó en dos ocasiones mientras estuvo en el cargo de Comandante General, una vez en el otoño de 1805 y otra en el verano del año siguiente—. En su obra “Recuerdos (1778-1837)”, Girón dice de su tío: *Algeciras estaba lejos de ser un pueblo divertido, pero la casa y el trato del General le daban una animación que lo hacían agradable. Jefes y oficiales de mérito concurrían al café y no dejaban la casa hasta las once de la noche. El General tenía muy buena mesa y siempre comía acompañado de sus cuatro Ayudantes de Campo, de sus parientes y de algún otro convidado, y como siempre estaba de humor festivo y gracioso, su mesa era sumamente grata.*

En otro lugar de su libro el Marqués de las Amarillas escribe: *Algeciras no es pueblo en que haya cosa notable. En sus inmediaciones hay una fábrica de planchas de cobre movida por agua. En el pueblo hay algunos labradores y muchos marineros: contrabandistas en paz y corsarios en guerra.* Descripción que coincide con la que, por esa misma fecha, hace el inglés Robert Semple: *Algeciras, situada al oeste de la bahía de Gibraltar, era, a principios del siglo pasado, un lugar insignificante formado principalmente por unas cabañas de pescadores. Pero a causa de la pérdida de Gibraltar, España necesitó de un contrapeso en la bahía y, desde entonces, no ha parado de prosperar. Su principal comercio lo constituye el contrabando con los ingleses en tiempos de paz, más prospero en los de guerra debido a las cañoneras y barcos en corso que gozan aquí de una cómoda base desde la que pueden seguir el movimiento de los buques enemigos y salir a su captura... La apariencia de la ciudad, en general, no concuerda con la que se percibe bajando del monte. Su construcción, a excepción de unas cuantas casas pertenecientes a la gente principal, tampoco es demasiado buena, es pobre. La misma residencia del Gobernador (Comandante General) tiene un aspecto inferior*

*a la de cualquier casa de un caballero de Inglaterra. Sin embargo, las calles son anchas, las casas están hechas de piedra y, aunque sin labrar, les dan una mejor apariencia que las chozas de paredes de barro y techumbres de paja... El único y verdadero adorno de la ciudad es el campanario de la nueva iglesia de la Plaza Alta. Es una torre cuadrada, de piedra, que sirve de señales... La iglesia en su interior es un pálido reflejo de la suntuosidad que ostentan las demás ciudades importantes de España.*



El General Castaños, Duque de Bailén, pintado por José María Galván (Museo del Prado).

Cierto es que la imagen de la Algeciras de principios del siglo XIX no era muy agradable para los viajeros que llegaban a la ciudad. Pero no pasarían muchos meses sin que el General Castaños, preocupado por el ornato de la capital política y militar de la comarca, desde su nueva residencia oficial en la calle que luego recibió su nombre, se aplique en mejorar la apariencia de Algeciras empezando por la Plaza Alta, un gran cuadrado terrizo que no había sido remodelado desde que lo diseñara a principios del siglo XVIII Jorge Próspero de Verboom.

Una tarde del caluroso verano del año 1806, reunido en el salón principal de la Comandancia para tomar café el General con dos de sus Ayudantes de Campo y el coronel del cuerpo de artillería don Joaquín Dolz del Castellar, Castaños, sin apartar la mirada de la taza de excelente y humeante café que un marinero le traía periódicamente de la vecina colonia de Gibraltar, tomó la palabra.

—Caballeros —comenzó diciendo—: Como bien sabéis, opté, hace ahora dos años, por trasladar la sede de la Comandancia desde el término de San Roque, donde estuvo ubicada desde su creación, a esta ciudad por considerar que estaba mejor situada cerca del Estrecho, disponía de un buen puerto y fondeadero y que podría ser la base de la escuadra en caso de tener que volver a atacar Gibraltar, aunque ése es asunto que no está en nuestro horizonte por el momento<sup>1</sup>.

—Cierto es, mi general, que en Bella Vista nos hallábamos demasiado cerca de los cañones ingleses y con malas comunicaciones con el resto de España.

—Los valores militares y las excelentes condiciones portuarias y navales de Algeciras, amigos míos, quedaron patentes cuando, en el verano de 1801, los fuertes costeros y nuestras lanchas cañoneras apoyando a la flota de Linois lograron derrotar a la escuadra de James Saumarez —añadió el Comandante General—. Pero no nos hemos reunido hoy en esta sofocante tarde de verano para hablar del pasado, sino del presente y de lo que está por venir.

—Diga, pues, Su Excelencia —señaló cortésmente el coronel Dolz.

Un sirviente del Comandante General acudió con más café. Castañón le dio las gracias y le ordenó que abriera de par en par el amplio ventanal que daba a la terraza Plaza Alta para que entrara en la sala el fresco de la tarde.

—Quiero que esta ciudad adquiera el ornato que se merece como sede de la Comandancia, señores —anunció—. Las calles céntricas deben ser empedradas y se han de construir cloacas que viertan las aguas sucias al mar o al río. Los vecinos han de mantener limpias las fachadas y encalarlas al menos una vez al año, a ser posible en primavera. Y lo más importante, las dos plazas que el ingeniero Verboom diseñó para la nueva población hace casi un siglo son un lodazal en invierno y un polvoriento erial en verano. Al menos la Plaza Alta, que está a las espaldas de esta casa y donde se hallan el oratorio de Nuestra Señora de Europa y la iglesia

---

<sup>1</sup> No habrían de transcurrir dos años sin que la tradicional alianza con los franceses y la animadversión hacia el enemigo inglés, se tornaran buenas palabras y amistad con los súbditos de Su Majestad Británica. El mismo Castañón mantuvo, a partir de 1808, excelentes relaciones con el gobernador militar de la colonia inglesa aliado en la guerra que España mantenía con Napoleón.

parroquial de la ciudad debe ser urbanizada y adecentada de acuerdo con los cánones de la arquitectura moderna.

—¿Cómo piensa Su Excelencia transformar ese cuadrado inhóspito en una plaza que todos los vecinos puedan disfrutar y los visitantes admirar? —Preguntó uno de los Ayudantes de Campo.

—Para eso está usted aquí, coronel Dolz —respondió Castaños—. Será mi coronel de artillería el encargado de diseñar la nueva plaza. Ha de poseer un arbolado denso que dé sombra a los viandantes, bancos cómodos para el descanso de los ancianos y cuatro calles perimetrales para que puedan circular los carruajes.

—¿Y el pavimento? —Demandó Dolz entusiasmado por el encargo que acababa de hacerle su Comandante General pero entendiendo que el ensolado de la plaza debería ser un elemento fundamental en el proyecto de urbanización del espacio disponible.

—El pavimento ha de ser de baldosas de piedra pulida que acaben definitivamente con el polvoriento espectáculo de todos los veranos y el desagradable barrizal de los inviernos.

—Pues, si Su Excelencia me da su permiso, me pondré de inmediato manos a la obra —manifestó el coronel Dolz.

—En lo que se refiere a la financiación del proyecto, correrá a cargo de esta Comandancia y de los ingresos que se obtienen del comercio con Gibraltar, aunque se solicitará ayuda económica a los industriales y comerciantes de la ciudad —continuó diciendo Castaños—. Los trabajos los deberá realizar personal militar de la guarnición, señor Dolz.

El coronel de artillería Joaquín Dolz del Castellar permaneció ensimismado durante unos segundos pensando, sin duda, en la importante labor que acababa de encomendarle su superior. Luego dijo:

—Para la dirección de las obras nadie más a propósito, mi general, que el maestro Navarro que ya ha llevado a cabo algunas obras en el cuartel de artillería con total satisfacción de los mandos. No me cabe duda que será capaz de ajustarse al presupuesto disponible y a las características que Su Excelencia exige ha de tener la plaza remodelada.

—Antes de que demos por terminada esta agradable reunión, señores, debo expresarles mi deseo de que la nueva plaza sea rotulada con

el nombre del Excelentísimo Señor Almirante, Príncipe de la Paz, don Manuel Godoy.

Cinco meses estuvo el coronel Dolz trabajando en el diseño de la nueva Plaza Alta, en la elaboración de los planos, la selección del personal con el maestro Navarro y en la búsqueda de los materiales necesarios en las canteras de la ciudad y en las fundiciones de Sevilla para encargar los respaldos de hierro de los bancos y las cadenas que habrían de circundar la zona pavimentada.

En 15 de enero del año 1807 Dolz se presentó en la sede de la Comandancia con los planos del proyecto para presentárselos a su Comandante General.

—Aquí está el resultado de los trabajos que por encargo de Su Excelencia he realizado en estos meses —dijo el coronel de artillería al tiempo que depositaba los rollos de papel con los planos sobre la mesa del despacho de Castaños—. Esta vista axonométrica es, quizás, el dibujo que mejor representa lo que va a ser la nueva Plaza, señor.

Y Joaquín Dolz extendió sobre la mesa un plano en el que aparecía una vista de la plaza propuesta por el artillero tomada desde el Este con la iglesia de Nuestra Señora de la Palma al fondo, un obelisco en el centro del espacio y una fuente con cuatro caños en primer plano. Al pie del dibujo una inscripción decía lo siguiente: *Vista en perspectiva de la nueva plaza del Almirante de Algeciras construida por la ciudad, su comercio y su ejército al mando del Excelentísimo Señor don Francisco Javier Castaños, quienes la dedican a la perpetua memoria del Serenísimo Señor Príncipe Generalísimo por su exaltación a la dignidad de Gran Almirante de España e Indias. Año 1807.*

—Si Su Excelencia me autoriza puedo exponerle con todo pormenor el proyecto —señaló Dolz colocando otros planos sobre la mesa.

—Hable, hable, coronel —ordenó con amabilidad no exenta de cierta expectación el General Castaños.

—Medida la superficie de la plaza, señor, dio como resultado un espacio a urbanizar de 4.420 varas cuadradas<sup>1</sup>. Como podrá comprobar en

---

<sup>1</sup> Tres mil ochenta y ocho metros cuadrados.



Grabado de 1807 realizado por Tomás López de Enguidanos con el proyecto de urbanización de la Plaza Alta promovido por el General Castaños y llevado a cabo por el coronel del cuerpo de artillería don Joaquín Dolz del Castellar .

las explicaciones y notas que acompañan los planos, he propuesto que se pavimente la plaza con losas blancas de los Guijos, buenas para desalojar el agua de la lluvia pero porosas para evitar accidentes. Para romper la uniformidad de la superficie pétreo he diseñado ocho pasos o corredores de piedra gris que irán desde el centro a los ángulos achaflanados, donde se localizarán cuatro de las ocho entradas a la plaza, y al punto medio de cada lado del cuadrilongo, donde se situarán las otras cuatro. En el centro de la explanada colocaremos un obelisco de madera sobre un basamento escalonado de planta circular con cuatro figuras alegóricas a la grandeza del Príncipe de la Paz y con inscripciones en español, francés, inglés y árabe y, en su base, una fuente con cuatro chorros de agua. Cuatro calles perimetrales rodearán la plaza para que circulen por ellas los carruajes. La zona peatonal o interior estará separada de las calles perimetrales por pilastras o pedestales de mampostería, flanqueando cada entrada, y dieciséis bancos de piedra con columnas de jaspe de los Guijos a cada lado unidas

a los bancos y a las pilastras con cadenas de hierro. Sobre cada pilastra se colorará un vaso de tipo etrusco coronado por una farola.

—Y ¿la sombra? Cómo se dará sombra a los paseantes, señor Dolz?  
—Inquirió el Comandante General.

—El arbolado consistirá en cuarenta chopos de Lombardía que traeremos de los viveros militares de Sevilla. Cada banco irá flanqueado por dos de estos árboles. No he hecho aún referencia a los respaldos de hierro de los bancos que se encargarán a una prestigiosa fundición sevillana.

Don Francisco Javier Castaños estaba fascinado con las explicaciones del coronel Dolz. Miraba y remiraba los planos para hacerse una idea de cómo quedaría una vez acabada la plaza.

—Un asunto que encarecerá el proyecto, señor Comandante General, son los trabajos de nivelación que hay que acometer en la plaza actual, pues su superficie bascula hacia el acantilado cercano y será necesario rellenar la parte Este del espacio para obtener una superficie horizontal. Para ello propongo que se construya un muro de contención mirando hacia el acantilado y que en su centro de habilite una fuente monumental con cuatro chorros que surgirán de cabezas de leones.

—Mi enhorabuena, coronel Dolz —manifestó complacido el General Castaños—. Ha realizado un excelente trabajo. Hoy mismo enviaré el proyecto al Excelentísimo Señor don Manuel Godoy para obtener su aprobación.

Y de esta manera quedó proyectada la urbanización de la plaza cuadrada que diseñara, casi un siglo atrás, el ingeniero belga Jorge Próspero de Verboom.

Los trabajos de construcción de la plaza comenzaron dos meses después, una vez que Godoy diera el visto bueno al proyecto, inaugurándose a finales del verano del año 1807.

Sin embargo, los trascendentales acontecimientos políticos y militares que pronto sucederían en España: la caída de Godoy, la renuncia al trono de Carlos IV en favor de Napoleón Bonaparte y el estallido de la llamada Guerra de la Independencia, iban a trastocar el proyecto original de urbanización de la Plaza Alta de Algeciras. El nombre de “Plaza del Almirante” tuvo corta duración, pues desapareció con la caída en des-

gracia del Príncipe de la Paz. En 1814, una vez restituida en el trono de España la dinastía de los Borbones en la persona del rey Fernando VII, se la denominó “Plaza del Rey”. En 1823, con la instauración dos años antes del régimen constitucional, se la renombró “Plaza de la Constitución”. En 1824, con la segunda entronización de Fernando VII retornó a su anterior nombre de “Plaza del Rey”. En 1834 se le puso el nombre de “Plaza de Isabel II”. En 1857 aparece en la documentación de la época como “Plaza Alta”. Con la caída de la monarquía en 1868 volvió a tomar el nombre de “Plaza de la Constitución”, denominación que se mantuvo hasta el año 1931 cuando se le dio el nombre de “Plaza de la República”.

Las figuras y las inscripciones que aparecían en las cuatro caras del obelisco de madera desaparecieron a poco de estallar la Guerra de la Independencia en mayo de 1808. En su lugar se pusieron medallones alegóricos con los nombres de las batallas de Bailén, Zaragoza, Gerona y otros hitos sobresalientes de la guerra contra los franceses.

En 1813, como la fuente que daba a la calle oriental se hallaba sin protección, para evitar que la gente pudiera ensuciar el agua del pilón, se rodeó con una reja. En 1821, con el triunfo de los liberales, se colocaron en el obelisco cartelas con varios artículos de la Constitución de 1812. Sin embargo, en 1826 se desmontó el obelisco por hallarse en mal estado y amenazar ruina, y entre 1827 y 1830 se inauguró un nuevo monumento en su lugar consistente en dos cuerpos: el primero se trataba de un ancho pedestal de planta cuadrada con cuatro pilastras, una en el centro de cada una de sus caras, y el segundo una columna de fuste estriado rematada por un capitel de orden dórico coronado con un fragmento de la citada columna. En el año 1827, durante el proceso de construcción de este monumento, el Ayuntamiento de Algeciras ofreció al General Castaños colocar un busto suyo en la cima de la columna, a lo que el insigne militar, tan vinculado a Algeciras y a la Plaza Alta que mandó edificar, dando una vez más muestra de su carácter modesto y sencillo, renunció.

Pascual Madoz, en 1845, refiere que la Plaza Alta era... *un hermoso y elegante cuadrilongo que deja anchas calles alrededor, embaldosado, de 165 pies de largo por 145 de ancho, circuido por asientos de piedra con respaldos de hierro, postes, marmolillos con cadenas y árboles colocados de trecho en trecho. En medio contiene una hermosa fuente circular que sirve de basamento a una columna que se eleva a la altura de 70 o 75 pies...*

## BIBLIOGRAFÍA

- Bueno Lozano, M., *El renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Colección El Castillo de Jimena, Algeciras, 1988.
- Girón, P. A., *Recuerdos (1778-1837)*, Tomo I, Ediciones de la Universidad de Navarra, Pamplona, 1978.
- Martínez Zotarelli, J., *Historias de la Plaza Alta (Algeciras)*, Los Barrios, 2005.
- Muñoz Maldonado, J. *Historia política y militar de la Guerra de la Independencia de España contra Napoleón Bonaparte desde 1808 á 1814*, Tomo III, Imprenta de D. José Palacios, Madrid, 1833.
- Semple, R., *Observations on a journey trough Spain*, Londres, 1807.
- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.

## XVIII

### LOS ORÍGENES DEL PUERTO DE ALGECIRAS

En torno al año 1379 el gran puerto de la bahía de Algeciras, el que durante seis siglos había sido la cabeza de puente que unió al-Andalus con el Norte de África y la base naval que controló el Estrecho hasta la etapa final de la pugna que se decantó a favor de los estados cristianos en la primera mitad del siglo XIV, había dejado de existir. La quiebra que podría haber supuesto para la zona la pérdida de tan importante enclave portuario se vio compensada por el auge en todos los órdenes que adquirió la ciudad y el puerto que se desarrolló al otro lado de la bahía: Gibraltar. En los trescientos veinticinco años siguientes —hasta el verano de 1704— la comarca que luego se denominaría Campo de Gibraltar, tendría en el puerto gibraltareño la base de las galeras de España, el punto de escala para el comercio internacional y la puerta de salida para los productos agropecuarios y pesqueros de la zona norte del Estrecho.

Habría que esperar hasta las primeras décadas del siglo XVIII para que, desarticuladas de nuevo las estructuras político-administrativas y económicas de la comarca con la usurpación de Gibraltar por los anglo-holandeses, la destruida Algeciras vuelva a resurgir de sus cenizas y comience un lento pero sostenido desarrollo urbano y portuario que la llevaría a erigirse en centro administrativo, demográfico y económico del Campo de Gibraltar en la segunda mitad del siglo XX.

Pero ante la evidencia de la desaparición de las estructuras portuarias algecireñas, entre 1379 y 1721, se constata la utilización temprana y frecuente del excelente fondeadero situado entre la Isla Verde y la desembocadura del río de la Miel por las flotas que arribaban a la bahía de Algeciras-Gibraltar en los siglos XV, XVI, XVII y hasta la tercera década del XVIII, bien para resguardarse en sus abrigadas aguas, bien para vigilar desde aquel lugar apartado el Estrecho y las inmediaciones de Gibraltar, bien para hacer aguada en el cercano río. En el año 1409, estando la flota de Castilla, al mando de su almirante, Alonso Enríquez, patrullando las aguas cercanas a Gibraltar, el fondeadero de Algeciras fue utilizado en varias ocasiones. En una de ellas, para resguardarse de una tormenta sufrida en el mes de septiembre, fueron las naves a fondear junto a la Isla Verde, donde permanecieron varios días. En otra, que aconteció en agosto, recalaron varias embarcaciones en el fondeadero de Algeciras para tomar agua.

Las cualidades portuarias del fondeadero ubicado en las proximidades de Algeciras serían redescubiertas por el ingeniero belga al servicio de rey Felipe V, Jorge Próspero de Verboom, cuando desembarcó en la arruinada ciudad en el mes de septiembre del año 1721. De la inspección que llevó a cabo en aquella ocasión, surgieron varias cartas e informes que, entre 1721 y 1726, elevó al marqués de Castelar y en las que hacía extensa relación de las excelencias portuarias de la ciudad. Entre otras cosas, decía lo que sigue: *Este puerto de halla precisamente en frente de la boca del río de la Miel, entre la dos ciudades, cubierto, como queda dicho, de todos los vientos por la disposición de la costa... Y siendo solamente el sudeste el que más le había de combatir, por dirigirse de lleno a ese paraje, parece que la naturaleza se esmeró en atravesar cinco órdenes de peñas estrechas, casi paralelas entre sí, con distancia de cosa de 20 toesas (39 metros) una de otra..., que tirando de suroeste al nordeste como tantos otros muelles, donde rompen las olas, le defienden enteramente, por elevarse estas peñas a la altura de la marea alta..., además de un islote llamado de la Palomilla (la Isla Verde).*

*El plan del puerto es de un surgidero de lama y arena bien limpio... hasta la desembocadura del río de la Miel, pero desde este paraje tirando al sur y los contornos del islote, consiste en cascajo, hierbas y algunas peñas. El fondo es considerable, pues aunque la playa es muy llana, pueden a 20 toesas de la orilla llegar los botes y lanchas, y a 40 (78 metros)*

*hay ya más de una brasa de agua a marea alta; y en lo correspondiente entre las dos ciudades enfrente del río de la Miel, a 70 toesas (136 metros) tiene tres brasas (5 metros) y en lo restante a la misma distancia dos en algunos parajes pie más o menos..., correspondiendo la mayor hondura al centro y parte septentrional de dicha ciudad, bahía adentro, que es donde pueden mantenerse los navíos de alto bordo, y más afuera cuanto quieren pues va siempre en mayor aumento. Pero las fragatas, galeras y otras embarcaciones menores pueden surgir enfrente de dicho río de la Miel a cubierto de todo rompimiento del mar.*

De las palabras de Verboom se extrae que este ingeniero militar reconocía que, además de los valores poliorcéticos de las murallas que él descubrió arruinadas en torno a la ciudad, se hallaba ante un espacio costero que podría ser utilizado para funciones portuarias, como en el futuro se demostraría. Sin embargo, cuando visitó la destruida ciudad en 1921 el puerto de Algeciras no era más que un excelente y abrigado fondeadero sin otra estructura utilizable, probablemente, que un endeble embarcadero de tablas situado en la orilla izquierda del río de la Miel para uso de pescadores.

Aunque hace hincapié en varias ocasiones a lo largo de su informe a las ventajas que reportaría habilitar el puerto de la nueva ciudad, lo cierto es que ni en el proyecto que redactó, ni en la documentación conservada sobre la ciudad en la primera mitad del siglo XVIII, se hacen referencias explícitas a ningún tipo de estructura portuaria. Hasta mediados de la centuria, el curso bajo del río de la Miel fue el único espacio portuario de la renacida ciudad convertido en puerto natural y en zona de atraque para faluchos y pequeñas barcas pescadoras. Los navíos de gran porte que arribaban a Algeciras permanecían fondeados en la rada, entre la Isla Verde y la desembocadura del río, desde donde eran embarcados y desembarcados pasajeros y mercancías por medio de los citados faluchos o barcas.

Desde que en 1755 la ciudad logró su independencia y la segregación de los términos de San Roque, favorecida por su posición alejada de la zona de conflicto (Gibraltar) y con una población que había crecido de manera notable, las actividades económicas y su revalorización como puerto base de los navíos de guerra, iban a fomentar las funciones marítimas de Algeciras y la mejora de sus endebles infraestructuras portuarias. Es necesario señalar que, mientras que Gibraltar poseía, en esas fechas,

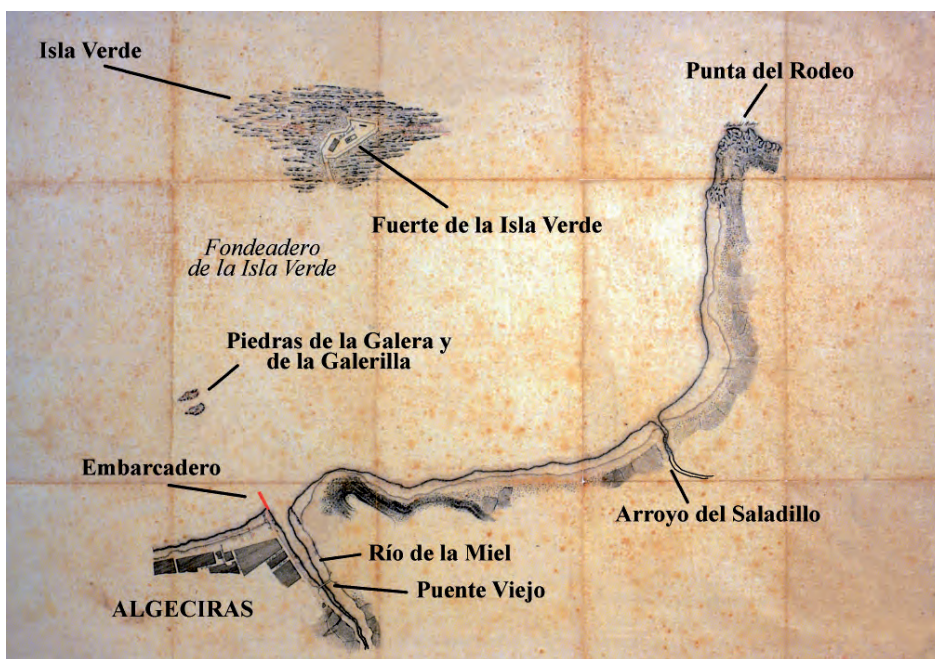
dos muelles, Algeciras carecía de cualquier estructura similar o de obras de abrigo, aunque, a diferencia de Gibraltar, disponía de un excelente fondeadero y de un puerto natural en la desembocadura del río de la Miel.

En la segunda mitad del siglo XVIII, quizá como resultado del establecimiento de los navíos de guerra que necesitaban unas instalaciones mínimas para trasvasar soldados e impedimenta desde los buques a tierra y viceversa, se dotó al río de la Miel de un buen embarcadero de madera en su margen izquierda que vendría a sustituir las cuatro tablazones que utilizaban los pescadores de Algeciras para desembarcar sus capturas.

Pero las referencias que existen de este muelle son escasas. No cabe duda de que la función de este embarcadero, que debía estar situado donde luego se construyó en mampostería el muelle Viejo, se limitaba al atraque de los faluchos que comunicaban el litoral con los navíos de guerra o de comercio que se hallaban fondeados en la rada y al desembarco de la pesca que las barcas realizaban en la bahía. Estos faluchos y barcas de pesca, como se puede apreciar aún en fotografías de principios del siglo XX, tenían sus lugares de atraque en el curso bajo del río de la Miel, a resguardo de los temporales del sudeste que con frecuencia azotaban la costa algecireña.

La rehabilitación para el uso comercial del puerto de Algeciras fue lenta y tuvo que enfrentarse a numerosos problemas, provenientes no sólo de la escasa entidad que tuvo la población durante toda la primera mitad del siglo XVIII, sino de la oposición de otros puertos cercanos, como el de Cádiz, que controlaba el tráfico con Marruecos y no veía con buenos ojos el crecimiento portuario de la nueva Algeciras y su injerencia, con el establecimiento de la Aduana en 1742, en una zona que consideraba de su exclusiva competencia. A pesar de los inconvenientes, el puerto algecireño, apoyado en sus excelentes condiciones geográficas, en la presencia, cada vez más frecuente, de la Real Armada en sus aguas y, no cabe duda, también en el comercio ilegal con la plaza inglesa y en la intensa actividad corsaria, alcanzaría un notable desarrollo en el comercio de cabotaje y en el de carácter internacional.

El puerto de Algeciras mantenía en la segunda mitad del siglo XVIII relaciones comerciales con puertos valencianos, catalanes y del sur de Francia, con Cádiz (exportación de madera y carbón), con Málaga y con puertos italianos (importación de trigo). Al mismo tiempo, desarrollaba



Plano del puerto de Algeciras contenido en el proyecto de Luis de la Orden del año 1887. Con la letra A el lugar donde se hallaba el embarcadero de madera. (Archivo de la A. P. B. A.).

un comercio regular con puertos marroquíes y mantenía una línea marítima dos veces a la semana con Ceuta que movía pasaje, leña, carbón y carne de vacuno. En las décadas previas al Gran sitio de Gibraltar de 1779 a 1783 y en los años siguientes no cesaron los intercambios —legales o ilícitos— con el puerto de la colonia británica, teniendo las embarcaciones españolas que contar con un permiso especial para abastecer de productos de primera necesidad a los habitantes de la Roca, pero de donde sacaban fraudulentamente mercancías prohibidas que, luego, eran reexportada por mar al Levante, Francia y a otros puertos españoles o por tierra a la Andalucía interior a través de la serranía de Ronda.

Desde el puerto de Algeciras y desde del embarcadero que se había instalado en la desembocadura del río Palmones, en 1772 se exportaba madera y carbón vegetal para abastecer a la ciudad de Cádiz. El Barón de Bourgoing, en 1795, refiere que *el reducido puerto de Algeciras no tiene gran movimiento comercial; recibe algunos cargamentos de aguardiente y el trigo en embarcaciones catalanas, y sólo exporta el carbón vegetal que se extrae de las montañas próximas*. Según el profesor Mario Ocaña,

en la década de los setenta del siglo XVIII es cuando por primera vez, o así al menos lo recoge la documentación, el Ayuntamiento de la ciudad subasta distintas suertes y parcelas de monte para carbonearlas, situadas en las abruptas laderas de la sierra del Algarrobo. El carbón, añade este autor, en gran medida se exportaba a Cádiz, Sevilla, Ceuta u Oran a través de los empresarios y mercaderes establecidos en la ciudad que actuaban como intermediarios en el negocio de la exportación. En 1789 se siguió una causa contra los patrones de embarcaciones, vecinos de Algeciras, acusados de haber cargado en sus barcos exceso de arrobas de carbón a las comprendidas en las pujas que sacaron para navegarlas a Cádiz. Además del carbón, era muy abundante el envío de madera para la construcción naval que se embarcaba en el río Palmones para abastecer los arsenales de La Carraca. En el Archivo de Protocolos Notariales de Algeciras se conserva un contrato, de principios del siglo XIX, por el que se concedía a Francisco Sevilla el acarreo de madera desde los bosques de Jimena hasta el río Palmones. Otros productos que se embarcaban en el puerto algecireño con destino a otros puertos españoles eran el corcho, la cera, la miel y el pescado. Entre las mercancías importadas, que llegaban de puertos andaluces y algunos extranjeros, se documentan los licores, el trigo y los tejidos. En el año 1752 entraron por el puerto no menos de 500 arrobas de anís para el abastecimiento de la ciudad y de la cercana plaza de Ceuta. La cerveza era otro producto habitual del tráfico comercial y de consumo. Gran parte de ella procedía de los barcos apresados por corsarios españoles en estas aguas. Algunas de las embarcaciones que se dedicaban al comercio en el puerto de Algeciras pertenecían a comerciantes asentados en esta ciudad (los había procedentes de Valencia y Cataluña) o de Cádiz; en ocasiones, dos o más comerciantes se asociaban para comprar una embarcación que dedicaban al comercio con Gibraltar, Cádiz o Levante, o al corso, actividades que, sin duda, rendirían a sus dueños elevados beneficios.

Con el incremento del tráfico comercial, sobre todo con Gibraltar y Marruecos, en el año 1742 se estableció una aduana en Algeciras con el fin de controlar y grabar con los impuestos reglamentarios el citado tráfico. Para no perjudicar a los habitantes de la ciudad y de las otras ciudades de su entorno que se abastecían de productos importados a través del puerto algecireño, se eximió del pago de impuestos aduaneros todos los géneros que entraran por vía marítima para el consumo de los vecinos. Sin embargo, seis años más tarde, en 1748, por Real Orden, se suprimió

dicha aduana con el objetivo —según reza en dicha orden— de facilitar el comercio. No cabe duda de que con esta supresión se beneficiaba a los puertos de Tarifa y Cádiz que, tradicionalmente, habían monopolizado el comercio con los puertos norteafricanos, puesto que tenían establecidas aduanas con anterioridad a la de Algeciras. Probablemente, el auge del puerto algecireño y la pérdida de los fletes dirigidos al comercio marroquí promovieron las quejas de Cádiz y Tarifa ante el Rey, lo que ocasionó que éste anulara la concesión de la aduana algecireña.

No obstante, y a pesar de la prohibición, las embarcaciones procedentes de Marruecos continuaron acudiendo al puerto de Algeciras, lo que obligó a las autoridades de Hacienda a reconsiderar lo establecido en 1748. El 29 de junio de 1766 se remitió una orden al Director de Rentas Generales por la que se le comunicaba que *habiendo sabido S.M. que el referido puerto (de Algeciras) es frecuentado de los de Berbería, y que de privar a éstos de su uso, se les siguen graves perjuicios, y puede temerse se retraigan de continuar en el comercio, se ha dignado S.M. habilitarle para el recíproco comercio de los géneros y frutos de permitida entrada y salida, entre estos Dominios y los del Emperador de Marruecos según y en la propia forma que lo está el de Tarifa*. También se expresan en la Orden los nombramientos de un administrador y un interventor para la Aduana de Algeciras, con lo que, a partir de 1766, volvía este puerto a contar con administración aduanera.

Al año siguiente, el reino de España y el sultanato de Marruecos firmaron un tratado de libre comercio que, entre otras cosas, establecía la libertad recíproca de navegación, pesca y comercio entre los puertos de ambas naciones. Se abrieron consulados en Larache, Tánger y Tetuán, multiplicándose los intercambios entre estos puertos y el de Algeciras en las décadas siguientes. De Marruecos se sacaba ganado, cueros, cera y, sobre todo, trigo. Los puertos de destino más frecuentados en la costa marroquí por las embarcaciones de comercio de Algeciras, eran Tánger, Larache y Río Martil-Tetuán.

Los funcionarios de aduanas debían evitar, entre otras cosas, que los barcos extranjeros sacasen dinero del reino por las ventas realizadas, debiendo cargar mercancías de retorno por el valor de los géneros entrados en España. Sin embargo, en algunas ocasiones, y cuando especiales circunstancias así lo exigían, como ocurrió en agosto de 1782, esta prohi-

bición no se tenía en cuenta. En el mes y año citados —en pleno bloqueo de Gibraltar— el Duque de Crillon solicitó al Administrador de Aduanas de Algeciras, mediante escrito, para que éste lo transmitiese al Rey, que las embarcaciones extranjeras que desembarcaran mercancías por cuenta de la Real Hacienda pudieran sacar libremente para donde quieran el dinero que importan sus fletes, a lo que el Rey accedió, teniendo en cuenta las razones en que se fundamentaba la petición del Duque, que no eran otras que impedir el desabastecimiento de los ejércitos de bloqueo establecidos en la Bahía exigiendo la salida de mercaderías y víveres en los viajes de retorno.

La vida portuaria de Algeciras, en las tres primeras décadas del siglo XIX, no se vio sometida a ningún cambio significativo. Como refiere Robert Semple en 1805, una de las actividades más destacadas del puerto algecireño seguía siendo el corso, a la que se dedicaba buena parte de la gente de mar. Todavía en 1830, el viajero Richard Ford, dice de Algeciras: *Y esto es justo lo que es, un hervidero de corsarios en tiempo de guerra y de guardacostas, en misión preventiva, en tiempos de paz.*

La ciudad, en estos años difíciles de crisis económica y guerra, primero con Inglaterra y después con Francia, era el refugio de numerosos aventureros, gente de mal vivir y navegantes de fortuna que se apostaban en el puerto, aunque sin estar inscritos en la Matrícula de Mar, para embarcar en los faluchos corsarios o en los barcos de pesca y de comercio-contrabando que continuaba realizándose con total impunidad con la vecina plaza de Gibraltar.

En lo que respecta a las infraestructuras del puerto, no habían mejorado sustancialmente en el último siglo: un endeble embarcadero de madera, mantenido por el Ayuntamiento, que las frecuentes avenidas del río y los temporales marítimos destruían cada invierno, y la playa-varadero de lo que fue después la Marina, eran los únicos elementos portuarios existentes en la ciudad.

En 1824, Isidoro Taylor anotaba que *el puerto* (de Algeciras), *aunque bastante seguro, carece de importancia... Los navíos que arribaban al puerto a lo largo de toda la centuria, tenían que fondear en el surgidero de la Isla Verde y esperar la llegada de las barcas y faluchos que varaban en el curso bajo del río para poder desembarcar o embarcar a los pasajeros y las mercancías transportadas en el muelle-embarcadero,*

*si se hallaba operativo, o en la playa de la Marina.*

En 1872, la escena del fondeo de un barco de gran porte se vuelve a repetir cuando intenta desembarcar en Algeciras el viajero Augustus J. C. Hare.

Pero la situación de abandono en que se hallaba el puerto de la ciudad, no dejaba indiferentes a las autoridades municipales. En el año 1820, el regidor don Juan Mendoza expuso a los síndicos de la ciudad cuán útil sería para la población la habilitación de un puerto para el comercio, dadas las malas instalaciones que hasta el presente poseía el de la ciudad.

Preocupado el Consistorio por la escasez de medios con qué seguía contando el puerto, de nuevo en el año 1842 los regidores don Agustín Bustamante y don Valentín Sáenz Laguna presentaron a la Corporación una moción en la que exponían las ventajas que recibiría la ciudad de Algeciras con la construcción de un puerto marítimo. Los regidores concluían diciendo que *asociado el Ayuntamiento con personas ilustradas, se dediquen a proponer las bases, extender el plano de las obras e indicar los medios de realizarlas*. El Ayuntamiento acogió favorablemente la idea y nombró una comisión para que se dedicara a trabajar sobre el asunto. En 1843 la Junta de Gobierno Provincial se interesó por el proyecto y pidió que se le enviasen los planos con objeto de remitirlos al Gobierno de la Nación. En octubre de ese mismo año fueron remitidos los documentos solicitados con escasos resultados. Hacia 1845 las cosas no habían cambiado. Pascual Madoz refiere que *desde la playa, donde existe un muelle casi inútil, que en pleamar sirve de desembarcadero, á cuyo sitio llaman*



Faluchos como este se utilizaban en el puerto de Algeciras para el desembarco de mercancías y pasajeros desde los buques fondeados junto a la Isla Verde.

*la Marina, se va elevando progresivamente la población...* En otro lugar muestra su perplejidad por las carencias que observa en Algeciras, sobre todo en lo que respecta a las comunicaciones terrestres y marítimas.

En lo referente al puerto, escribe que Algeciras, por su posición topográfica, debería ser una de las poblaciones más importantes de España; *mas para llegar a este grado le faltan dos esenciales elementos. El primero es la construcción de un seguro puerto en su bahía y de un muelle cómodo y proporcionado, para cuyas obras se presta admirablemente la naturaleza.* Pero, aunque Madoz era consciente de las cualidades marítimas con que la naturaleza había dotado a la ciudad de Algeciras y de las posibilidades de desarrollo que tenía un puerto construido en la desembocadura del río de la Miel, también anotó las deficiencias en las comunicaciones terrestres que unían la ciudad con la capital de la provincia, Ronda y Málaga.

En 1859, el ingeniero Juan Martínez Villa en el preámbulo de su proyecto de puerto para Algeciras, viene a decir que *la ciudad de Algeciras como punto ó plaza comercial no tiene grande importancia en el día por encontrarse casi incomunicada con el interior de la provincia y carecer de muchas otras condiciones necesarias al efecto como punto de depósito ó centro comercial, mas sin embargo de que muchas de estas circunstancias y condiciones se han de mejorar y hacer desaparecer mediante la ejecución del plan de vías de comunicación que se estudia en la provincia, no puede desconocerse que la importancia de este punto es debida á las especiales é inmejorables circunstancias de su situación indicadas antes para el ventajoso establecimiento de un puerto de escala y arribada indispensable necesario en él para los buques que tienen que atravesar el Estrecho.*

En lo que refiere al río de la Miel como único espacio portuario que presentaba aguas abrigadas, el señor. Martínez Villa dice que: *por su costado sur (de la ciudad), bañando su pie, desagua el pequeño río denominado Río de la Miel, el cual, aunque de corta importancia por el reducido caudal de sus aguas, la ha tenido en épocas anteriores y la conserva, aunque escasa, en el día para la navegación de cabotaje, porque su cauce, hasta el puente de piedra (luego puente Viejo), puede decirse que ha sido el verdadero puerto y único punto que en esta costa había de completo abrigo y resguardo para las pequeñas embarcaciones costaneras que todavía, aunque con muchísimo trabajo, se abrigan en él...*

En un informe, de fecha 30 de julio de 1881, relativo al movimiento de pasajeros y de mercancías del puerto de Algeciras en el decenio 1870-1880, además de hacer hincapié en el incremento observado en las exportaciones de corcho, se hace referencia a las deficiencias portuarias del enclave y a la necesidad de construir un puerto que facilite las operaciones de carga y descarga, lo que permitiría aumentar rápida y notablemente su movimiento comercial. *Algeciras* —dice el informe— *por su excelente situación, a mitad de camino entre Cádiz y Málaga, está llamada á desarrollar un comercio importante, y para ello sólo le faltan caminos que la pongan en contacto con el interior, y especialmente la vía férrea, pero a la vez que necesita esto, también es de primera necesidad la obra de un puerto que proteja la navegación y ofrezca facilidades al comercio.*

En otro lugar dice el informe que *no podemos exigir que nuestro comercio establezca relaciones con Tetuán y Tánger, que serían en su día las principales etapas de nuestro comercio con Marruecos, sin antes dotar a nuestra marina mercante de un puerto seguro de carga y descarga, unido por vía férrea y caminos carreteros al resto de la península, y este puerto no puede ser otro que el de Algeciras.*

Desconocemos las causas exactas que imposibilitaron la construcción en Algeciras de un puerto seguro a lo largo del siglo XIX en el que pudieran atracar embarcaciones de comercio y otros navíos de gran porte y que sacara todo el rendimiento posible a las condiciones naturales — como dice Madoz— (fondeadero abrigado, suficientes calados, fondos arenosos, etc...) con que contaba la ciudad. Lo cierto es que, a pesar del interés mostrado por las autoridades municipales, la aprobación y ejecución de un proyecto de puerto de arribada y refugio en Algeciras se iría retrasando incomprensiblemente a lo largo de toda la centuria diecinueve.

En cuanto a los proyectos que se redactaron y reformaron en relación a algunas obras portuarias en Algeciras entre los años 1843 y 1859, es necesario decir que, pese al esfuerzo de las autoridades municipales, al interés de ciertos servicios provinciales y regionales y a la dedicación de los técnicos encargados de la redacción de los citados proyectos, muy poco se consiguió que no fueran algunas obras menores de reconstrucción del muelle-embarcadero que existía en la margen izquierda del río de la Miel, de conservación de las instalaciones existentes y de la limpia de los fondos para permitir la entrada en el curso bajo de los faluchos y barcas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bueno Lozano, M., *El renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Colección El Castillo de Jimena, Algeciras, 1988.
- *Informe sobre el movimiento de buques y mercancías del Puerto de Algeciras por cabotaje*, 30 de julio de 1881. Documento inserto en el Proyecto del Puerto de 1895, Leg. 3, Caja 2.
- Madoz, P., *Diccionario geográfico estadístico histórico de España*. Provincia de Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1987.
- Martínez Villa, J., *Proyecto de un puerto de arribada y refugio en Algeciras* (1859), Consideraciones generales, Leg. 1, Caja 1 (Archivo de la A.P.B.A.).
- Pardo González, J. C., *La fortaleza inexistente. Proyectos de Jorge Próspero de Verboom sobre Algeciras*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 1995.
- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
  - *El Puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia*. Centenario de los muelles de la Galera y de Villanueva, U.N.E.D., Algeciras, 2013.
- Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1982.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.

## **XIX**

### **DON JOSÉ CANTERAC Y EL PASEO DE CRISTINA**

Desde mediados del siglo XVIII está documentada la existencia de un paseo arbolado en la zona sur de la ciudad, rodeado de huertas, entre la orilla del río, donde se alzó a partir de 1776 la Capilla del Santo Cristo de la Alameda, y la plazuela que hubo delante de la Capilla de San Antón. Este espacio, conocido desde mediados del siglo XIX, como “Alameda Vieja” para distinguirla de la nueva que se había creado en la parte norte de la ciudad, extramuros, entre el Campo de Instrucción de los cuarteles y la plaza de toros, era el único lugar de esparcimiento de los algecireños hasta los años treinta de la decimonovena centuria.

A mediados del siglo XVIII era el paso obligado para la gente marinera que tenía sus barcas de pesca y faluchos de comercio anclados en el río y durante el Gran Sitio de Gibraltar, entre 1779 y 1783, fue un paseo frecuentado por los marineros y soldados españoles y franceses establecidos en la ciudad. En la segunda mitad de la centuria dieciocho, no cabe duda de que la zona de la ciudad situada entre el río de la Miel, la Plaza Baja y la Iglesia de San Antón y, sobre todo, los alrededores de la Capilla del Santo Cristo de la Alameda y la propia “Alameda Vieja”, era uno de los lugares más frecuentados por los algecireños y la gente de armas que estaba asentada en la ciudad. Sin embargo, aquella primera alameda y las huertas colindantes pronto fueron absorbidas por la imparable expansión

urbana, siendo ocupado el paseo por viviendas de una o dos plantas que dieron lugar a la actual calle Cayetano del Toro.

Otro espacio tempranamente usado por el vecindario para sus paseos y sus actividades de expansión y diversión era el descampado que había al norte de la ciudad, más allá de las derruidas murallas donde se encontraba el cortijo denominado del Calvario. A principios del siglo XIX, como tantas otras zonas de los extrarradios de las ciudades de la época, era un lugar insalubre y poco frecuentado donde se acumulaban escombros y basuras. En aquel desangelado lugar, donde en la Edad Media se habían localizado el gran cementerio musulmán y la *musalla* u oratorio al aire libre, se erigía una sola edificación en su lado oriental construida unos años antes de iniciarse del Gran Sitio de Gibraltar: el Fuerte de Santiago.

Arrancando en la calle Imperial o del Convento, luego Alfonso XI, a las espaldas del citado fuerte, discurría el camino que conducía a la población de Los Barrios. En 1817, el Ayuntamiento y la Comandancia General del Campo de Gibraltar, decidieron plantar árboles en aquella zona para adecuar un espacio que se hallaba situado en una de las principales entradas a la ciudad. A pesar de la escasez de recursos, se sembraron chopos y se creó una primera Alameda, paralela a los restos de la muralla, que iba desde el llano donde años más tarde se construiría el Cuartel de Infantería del Calvario, hasta el antiguo cementerio situado en la cima de la colina al noroeste de la ciudad y el llano donde, desde 1851 se erigió la plaza de toros “La Constancia”.

Pero, aquella Alameda constituida únicamente por dos hileras de chopos, no respondía a las exigencias de una clase burguesa que, cada año que pasaba, era más numerosa y tenía una mayor influencia en la ciudad. En el año 1833, el Ayuntamiento logró que el Comandante General del Campo de Gibraltar, teniente general José Canterac, se involucrara en la reforma y mejora de aquel espacio público.

José Canterac había sido nombrado por la reina gobernadora ad-junto al Capitán General de la Provincia Militar de Castilla la Nueva, Francisco Javier Castaños, en noviembre de 1832. Un mes más tarde fue enviado como Comandante General en comisión del Campo de Gibraltar, permaneciendo en ese cargo hasta el 17 de enero de 1835, fecha en la que retornó a Castilla la Nueva como Capitán General de la Provincia.

Estando en su nuevo destino algecireño mandó redactar el proyecto de la nueva alameda y, adosado a su lado norte, el paseo que se llamaría de Cristina en honor de la reina regente, madre de Isabel II, María Cristina de Borbón-Dos Sicilias. En la ejecución del proyecto de Canterac intervinieron el coronel de Ingenieros, don Mariano Carrillo, al frente del Cuerpo de Ingenieros de la ciudad —que fue el que diseñó el Paseo de Cristina— con la aportación económica del Ministerio de Fomento. La mayor parte de los árboles fue suministrada por el Asistente de Sevilla<sup>1</sup>, don José Manuel de Arjona, siendo traídos de los viveros



Retrato de don José Canterac y Donesan, Comandante General del Campo de Gibraltar entre 1832 y 1835 (Museo del Ejército. Alcázar de Toledo).

sevillanos que la gente denominaba “las delicias de Arjona”. La “Revista Española” de Madrid, en su edición del día 23 de julio de 1833, escribía lo que sigue sobre la labor de Canterac en pro del ornato de Algeciras: *Las inmediaciones, áridas antes y desagradables, de Algeciras se han convertido ya en dos hermosos paseos de árboles, merced al celo y actividad del Excelentísimo Señor don José Canterac, comandante general del Campo de Gibraltar, auxiliado por el Ministerio del Fomento General del Reino. El primero de estos paseos es notable por su bellísima posición; el segundo por su graciosa idea debida a don Mariano Carrillo, coronel de ingenieros. Su Majestad se ha dignado manifestar al señor Canterac*

<sup>1</sup> Funcionario público que en ciertas ciudades como Marchena, Santiago de Compostela y Sevilla tenía las mismas atribuciones que el corregidor en otras partes. Don José Manuel de Arjona se distinguió por su esmero en el adecentamiento urbanístico de Sevilla y por los famosos jardines con que dotó a la ciudad del Guadalquivir que la gente conocía como los “Jardines de las Delicias de Arjona”.

*su Real satisfacción por esta obra, y honrar con sus elogios el plan y la ejecución de ella.*

Los terrenos para la ejecución del Paseo, que sigue los esquemas de los jardines y parques franceses imperantes en la época, fueron adquiridos a don Agustín Bálsamo mediante expropiación forzosa y el abono del correspondiente justiprecio, aunque Santacana refiere que mediante el pago de una modesta suma. Consistían en un rectángulo con una longitud de 139,30 metros y una anchura de 89,15 metros según Pascual Madoz, el cual escribe en el año 1845, que el Paseo de Cristina estaba dividido *por una calle central con algunos asientos de piedra, dos laterales más angostas, y otras transversales formadas de árboles, y por los verdes vallados de veinte jardines plantados en los espacios que dejan dichas calles, los cuales son cultivados por particulares y guardados por la ciudad.*

Como refiere Madoz, el “Paseo de Cristina”, que tenía forma rectangular y se hallaba situado al norte de la Alameda, como puede verse en el plano adjunto, estaba dividido por tres calles longitudinales, trazadas en sentido Sur-Norte, la central, —que presentaba doble anchura que las dos laterales— habilitaba en su centro una plaza circular, y otras tres calles transversales de menor anchura que las laterales antes citadas. Estos viales configuraban dieciséis parterres de forma rectangular. Los cuatro que rodeaban la plaza central, estaban, a su vez, divididos en dos por caminos que los cruzaban diagonalmente, dando, en total, doce parterres de forma rectangular y ocho que tienden al triángulo.

Como dice Pascual Madoz y luego corrobora Emilio Santacana, estos parterres fueron cedidos a los vecinos que los solicitaron, mediante el pago de una modesta suma. Refiere Santacana que con la condición de que los sembrasen y cuidasen, pero con la prohibición de que los usaran para otros fines, reservándose el Ayuntamiento la observancia de estas condiciones que fueron respetadas en un principio.

Sin embargo, en algunas ocasiones el Consistorio tuvo que llamar la atención a algunos vecinos que no mantenía sembradas y bien cuidadas sus parcelas. Con el paso de los años hubo quienes intentaron edificar en los terrenos que les tenían cedidos.

En 1880 el propio Ayuntamiento autorizó la construcción, en uno de los parterres, el conocido como Teatro de Variedades y, en otro, que



Plano de 1857 en el que aparece la zona norte de la ciudad de Algeciras con el Paseo de Cristina (Servicio Geográfico del Ejército).

se hallaba frente al Cuartel del Calvario, un local que se destinó a café. En sesión celebrada el 11 de septiembre de 1914 el concejal señor Estero denunció que en una parcela se estaba instalando una máquina de vapor destinada a calefacción de agua para baños.

Este curioso sistema de propiedad mixta público-privada se mantuvo hasta el año 1889, cuando el Ayuntamiento, decidido a acabar con el problema del mal uso de los jardines, inició los trámites para proceder a la expropiación de las parcelas a los particulares que las usaban, lo que no evitó que en 1905 varios vecinos solicitaran licencia municipal para poder edificar unas casas. Hubo protestas de ciudadanos y de algunos miembros del Consistorio, siendo uno de los más destacados defensores del uso público del Paseo don Emilio Santacana. En los años siguientes el Ayuntamiento expropió seis parcelas, aunque no se lograron recuperar todos los parterres hasta el año 1929, según Pérez-Petinto, siendo alcalde de la ciudad don Laureano Ortega.

En 1848, cuando el que luego sería emperador de México, Maximiliano I, estuvo en Algeciras, paseó por la Alameda y nos dejó esta descrip-

ción de lo que vio: *El tiempo que precedió a la celebración de la corrida (de toros) lo pasé en la Alameda de Algeciras... Amplios y bellos caminos discurren a través de la floresta de plantas sureñas. Desde los bancos, protegidos por las sombras, se disfrutaba de un excelente panorama, en el que se hallaba comprendida la orgullosa Gibraltar...*

En 1851 se construyó la plaza de toros “La Constancia” en la parte más elevada del Calvario y se habilitó un espacio para celebrar la feria de ganado. En 1863 el Ayuntamiento expropió aquellos terrenos y procedió a adecentarlos, formando la “Alameda de la Feria” entre el lado oeste del Paseo de Cristina y la plaza de toros.

En 1867 se construyó la escalinata que enlazaba el Paseo con la nueva Alameda. Dos años más tarde se formó otro paseo arbolado siguiendo el camino que conducía a Los Barrios, que separaba el Campo de Instrucción del Cuartel de Infantería y del Fuerte de Santiago del Paseo de Cristina.

Una vez recuperada la propiedad de todas las parcelas del Paseo de Cristina, el Ayuntamiento, en 1930, siendo alcalde don Emilio Morilla Salinas, que había acometido las reformas de la Plaza Alta dotándola de la fuente, bancos y balaustrada de cerámica de Triana que hoy posee, y del Salón de Plenos con el mismo tipo de azulejería sevillana, procedió a construir el cerramiento perimetral del Paseo consistente en un muro reforzado con pilares y rematado con un tejadillo curvo a dos aguas de tejas vidriadas en verde. También se reformó en profundidad el interior subdividiéndolo con nuevos caminos secundarios, para convertirlo en el Parque María Cristina que todos conocemos.

Este nuevo espacio de ocio es probable que conservara su antiguo nombre que recordaba a la reina regente, madre de Isabel II, o que se renombrara con el de María Cristina de Absburgo, esposa de Alfonso XII, que había muerto el 6 de febrero de 1929.

Entre las obras de mejoras realizadas durante el breve mandato del alcalde Morilla, sin duda reflejo de la moda que se extendió por Andalucía después de la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929 y de la construcción de la famosa Plaza de España sevillana, hay que señalar, al margen del muro de cerramiento, el traslado de la farola que existía en el centro de la Plaza Alta, conocida por los algecireños como la “Cocina

Económica” por el tosco pedestal de ladrillos rojos que la sostenía, a la rotonda central del parque; el recercado de los parterres y del banco corrido circular de la plaza central que se hicieron también con azulejos de Triana; la dotación de nuevas farolas sobre basamentos circulares de cerámica que servían de bancos y la siembra de palmeras y de otras especies de arbustos ornamentales.

Con la proclamación de la II República en abril de 1931, el Consistorio cambió el nombre del Parque María Cristina por el de Paseo Galán y García Hernández, en recuerdo de los capitanes Fermín Galán y Ángel García Hernández que se alzaron en Jaca contra la monarquía de Alfonso XIII en el mes de diciembre de 1930 y fueron fusilados. Tras el triunfo del Alzamiento del General Franco, el parque volvió a recuperar su antiguo nombre.

En 1959 se decidió ampliar la actual Avenida Fuerzas Armadas, en aquel tiempo Avenida General Franco, perdiendo el parque una ancha franja de terreno situada al Oeste, algo más de un tercio del total de su superficie. En esa parcela de terreno se erigieron edificios destinados a residencia de militares, a viviendas privadas, a sede de empresas como Telefónica y a un local para el Sindicato.

El hallazgo de un tramo de la muralla, foso y de una de las puertas de la Algeciras medieval en la esquina sureste del parque obligó a retranquear la valla perimetral, lo que se aprovechó para sustituirla por una elegante reja de hierro apoyada sobre una base de mampostería que, por diversos motivos, no llegó a culminarse.

En el año 2007 se realizaron nuevas obras de mejoras en el alumbrado y la recogida y canalización de aguas y, al año siguiente, con motivo de la conmemoración del doscientos aniversario de la Batalla de Bailén, se puso a la calle central del parque el nombre de “Voluntarios de Algeciras en la Batalla de Bailén (1808-2008).”

Actualmente, el Parque María Cristina tiene una superficie aproximada de 30.000 metros cuadrados y una forma tendente al rectángulo. Los parterres y los paseos se estructuran en torno a una gran plaza de forma circular con cuatro entradas heredada del primitivo Paseo de Cristina, aunque hoy día descentrada. Está rodeada del banco corrido con azulejos de que fue dotada en 1930. Entre las especies vegetales que posee se cuentan

palmeras, castaños de Indias, araucarias, laureles, palmitos arborescentes, ciruelos, acacias blancas, ficus, tilos, tuyas, árboles de Júpiter, adelfas, cedros y pinos.

\* \* \*

El teniente general don José Canterac y Donesan, había nacido en Casteljaloux, Francia, en el año 1787. Contaba con cuarenta y cinco años de edad cuando fue nombrado, en 1832, Comandante General del Campo de Gibraltar con residencia en Algeciras. A pesar de su ascendencia francesa luchó en la Guerra de la Independencia contra Napoleón en el ejército español destacando en la toma del Castillo de Bisbal donde actuó como jefe de Estado Mayor bajo el mando del general O'Donell. Su padre había sido un general monárquico francés muerto durante la revolución, motivo por el que su familia emigró a España en 1792 cuando José no había aún cumplido seis años.

En 1816 fue enviado a América para luchar contra las fuerzas insurrectas del general San Martín logrando los grados de brigadier en 1815 y mariscal de campo en 1822. Cuando retornó a España, después de la emancipación de las colonias americanas, permaneció acuartelado hasta que, en 1832, como se ha dicho, se le nombró para el relevante cargo de Comandante General del Campo de Gibraltar.

José Canterac era delgado de cuerpo y de buena estatura. Su rostro estaba adornado con un elegante mostacho de color azafranado que enlazaba con ambas patillas. Era un hombre de mirada limpia, habla moderada, preclara inteligencia y una lealtad sin fisuras a la monarquía y a la Constitución de 1812, lo que al cabo le costaría la vida.

Cuando el 17 de enero de 1835 abandonó la Comandancia General del Campo de Gibraltar, fue para ocupar el alto cargo de Capitán General de Madrid. Sin embargo, sería breve su mandato. En el mes de abril de ese año los liberales se sublevaron en la capital de España y en la Puerta del Sol se concentró un enorme gentío liderado por el teniente Cayetano Cardero. Pensando Canterac que su sola presencia sería suficiente para que los insurrectos depusieran las armas, se presentó, acompañado



El Paseo de Cristina en una postal coloreada de principios del siglo XX editada por Purger and Ferrary de Gibraltar.

solamente de su ayudante, ante los militares y los paisanos levantados contra la legalidad instándoles a que dieran vivas a la monarquía y a la Constitución de 1812 y se disolvieran. De un grupo de paisanos exaltados armados salió un disparo que hirió de muerte al valiente soldado acabando así la vida de quien había estado cien veces en trance de perecer en tierras de América.

Amanecía un día claro y caluroso del mes de julio del año 1833. El Comandante General del Campo de Gibraltar, don José Canterac y Donnan, acompañado del Asistente de Sevilla, José Manuel de Arjona, y el coronel de ingenieros de la ciudad, don Mariano Carrillo, se emplazaron, a las once de la mañana, antes de que el calor se hiciera insoportable, con el alcalde de Algeciras, don José Mateos Valle, en las inmediaciones del Paseo de Cristina, hermosos jardines diseñados por el señor Mariano Carrillo, cuyas obras habían concluido hacía unos días e iban a ser inaugurados en el domingo siguiente.

—Señor alcalde—dijo a modo de saludo Canterac—. Por fin podemos congratularnos de poder ver acabado este paseo que el coronel Carri-

llo ha concebido para el disfrute de sus conciudadanos y que ha terminado en menos de cinco meses.

—Mi Comandante General —respondió el alcalde—, la ciudad le estará eternamente agradecida por la labor que ha realizado y haber dotado a esta parte de Algeciras, que antes era un erial en el que los vecinos arrojaban escombros y basuras, en un paseo arbolado y bellamente ajardinado con parterres al estilo de los parques de Francia.

—No es a mí a quien debe agradecer el que la ciudad posea estos jardines, sino al coronel Carrillo que los ha diseñado y al señor ministro de Fomento que ha corrido con todos los gatos —manifestó el militar que para la ocasión, como era su costumbre, iba vestido con su uniforme reglamentario y con las condecoraciones sobre el pecho que había recibido por la toma de la ciudad de Jujuy y las victorias en las batallas de Macacona y Moquegua, en Perú—. Y no quiero dejar al margen de las glorias de este proyecto —continuó diciendo don José Canterac—, a don José Manuel de Arjona, Asistente de Sevilla, que, como él mismo podrá informarle, ha traído el arbolado que podemos contemplar de su ciudad, de los viveros que con tanto éxito y cuidado gestiona.

—Es un placer conocerle, señor alcalde —reconoció el funcionario del ayuntamiento sevillano—. Como bien ha dicho el señor Canterac, el coronel Carrillo solicitó mi colaboración a la hora de dotar de plantas a este paseo. He traído de mis viveros castaños de Indias, araucarias, laureles, ciruelos silvestres, acacias blancas y árboles de Júpiter. Unidos a las plantas decorativas que el coronel ha mandado sembrar en los parterres y arriates y al elegante diseño de los caminos, con sus bancos de piedra, sin olvidar la amplia plaza central, ofrecen un atractivo conjunto que alegrará la vista de los paseantes y les dará oportuna sombra.

—Señor alcalde —dijo Canterac en tanto que dejaban atrás la Alameda y penetraban en el paseo, todavía con escasa sombra pues el arbolado estaba recién plantado— acabo de recibir la orden de la Casa Real por la que se nos autoriza a poner a estos jardines el nombre de Su Majestad la reina regente, doña María Cristina de Borbón-Dos Sicilias.

—Es una buena noticia —señaló el señor José Mateos Valle—. De esa manera podremos encargar, antes de la inauguración el próximo domingo, 7 de julio, la cartela con el nombre de “Paseo de Cristina”.

Los cuatro caballeros recorrieron charlando animadamente los caminos del paseo que iban a desembocar en la plaza central. Los árboles estaban comenzando a adornarse con hojas nuevas y en los arriates florecían siemprevivas y rosas rojas y blancas mientras que un jardinero recortaba los setos que separaban los parterres de las calles terrizas.

—No podemos olvidar, señores, que estos terrenos pertenecían al señor don Agustín Bálsamo y que, como buen ciudadano, ha aceptado el justiprecio de la expropiación si poner demasiados obstáculos —señaló el coronel Carrillo.

Habían llegado a la plaza central donde unos operarios se afanaban en acometer las últimas labores de limpieza y de siembra de setos.

—Un asunto que me preocupa, señor alcalde —manifestó el Comandante General una vez que hubieron tomado asiento en uno de los bancos situado de una manera que podía recibir alguna sombra— es el cuidado de estos jardines y el mantenimiento de los arriates. Hoy que regar todos los días en verano, podar los árboles y arbustos y recortar las plantas decorativas y resembrar cada primavera las que se agostan cada temporada.

Las palabras del señor Canterac no eran un asunto baladí. Hasta la Comandancia había llegado el rumor —confirmado por la esposa del comandante, doña Manuela Domínguez, que lo había oído de la mujer de un concejal— de que el Ayuntamiento no disponía ese año de presupuesto para jardinería y que carecía de personal adecuado para el mantenimiento del paseo.

—Ciertamente es algo que nos preocupa, señor Canterac, y que hemos tratado en el Ayuntamiento —respondió don José Mateos—. No puedo negar que en el presente año se carece de presupuesto para acometer el mantenimiento del paseo, pero hemos hallado una solución salomónica: vamos a ceder el cuidado de los parterres del paseo a vecinos voluntarios.

—¿Conceder a particulares la propiedad de estos terrenos públicos, señor alcalde? —Se alarmó el coronel Carrillo.

—No exactamente, mi coronel —terció el presidente de la corporación municipal—. Entregaremos un arriate o parcela a cada vecino que la solicite para que la cultive, riegue y cuide. Deberá hacerse cargo

del mantenimiento del parterre que le haya tocado en suerte con unas condiciones.

—¿Cuáles serán esas condiciones don José Mateos?— Demandó el Comandante General.

—Se concederán los terrenos en calidad de usufructo, sin ningún derecho de propiedad de los mismos. Los vecinos podrán sembrar y cultivar en ellos, pero tendrán prohibido dedicarlos a otros menesteres, ni construir chozas u otras edificaciones, ni cederlos a un tercero.

—No parece mala ideas, señores —aseveró don José Canterac—. Es una buena solución, al menos temporal, siempre que se respeten las condiciones impuestas por la corporación local.

—No debe Su Excelencia preocuparse —intervino de nuevo el alcalde—. El Ayuntamiento se compromete a vigilar los parterres y a retirar el uso de los mismos al vecino que infrinja las condiciones estipuladas.

El sol estaba ya muy alto y el calor arreciaba. Los reunidos decidieron dar por finalizado el conclave no sin antes haberse emplazado en la Alameda, delante del paseo, para el domingo día 7 a las 10 de la mañana cuando se celebraría la ceremonia de bendición e inauguración del Paseo de Cristina.

El domingo 7 de julio del año 1833 amaneció un día espléndido. El cielo, violentamente azul, y la suave brisa que corría a esa hora de la mañana hacían muy agradable la presencia de la gente en la Alameda del Calvario. Media hora antes del momento acordado para dar inicio al acto la explanada comenzó a colmarse de un gentío variopinto vestido de domingo. Hombres, mujeres y niños se agolpaban delante de la improvisada tribuna que el Ayuntamiento había montado para las autoridades en la Alameda, frente a la entrada del Paseo.

En la tribuna fueron ocupando sus puestos el Ayuntamiento pleno con su presidente, don José Mateos Valle, al frente; el arcipreste de la ciudad; los coroneles de infantería, artillería y el de ingenieros, don Mariano Carrillo, creador del proyecto del paseo que se iba a inaugura y una representación de los comerciantes e industriales de Algeciras. Por último llegó a la Alameda el Comandante General del Campo de Gibraltar, don José Canterac y Donesan, verdadero padre de aquellos hermosos jardines.

Don José Mateos Valle tomó la palabra para dirigir un breve discurso a los presentes. No olvidó en su intervención agradecer a la reina regente, al ministro de Fomento y al Comandante General su decisiva participación en la realización de aquel proyecto. A continuación habló don José Canterac que finalizó sus palabras diciendo con voz potente: ¡Vivan el rey y la reina regente doña María Cristina de Borbón–Dos Sicilias! A lo que respondió el público congregado con similar grito de adhesión a la Corona.

Para dar fin al acto, el arcipreste de la ciudad bendijo los nuevos jardines y deseó que fueran el germen de una etapa de prosperidad y felicidad para los algecireños.

## BIBLIOGRAFÍA

- Braojos Garrido, A., *Don José Manuel de Arjona, Asistente de Sevilla (1825-1833)*, Ayuntamiento de Sevilla, Delegación de Cultura, Sevilla, 1976.
- Bueno Lozano, M., *El renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Colección El Castillo de Jimena, Algeciras, 1988.
- *La Revista Española*, Madrid, 23 de julio de 1833.
- Madoz, P., *Diccionario geográfico estadístico histórico de España*. Provincia de Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1987.
- Pérez-Petinto, M., *Historia de Algeciras* (redactada en 1944), Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 2004.
- Santacana y Mensayas, E., *Antiguo y Moderno Algeciras*, Algeciras, 1901.
- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.



## XX

### LLEGA EL FERROCARRIL. EL HOTEL REINA CRISTINA

En 1892 llegó, por fin, el ferrocarril a Algeciras. Fue aquel un acontecimiento que, al mismo tiempo que la construcción del muelle de Madera por la empresa inglesa concesionaria, hizo que la ciudad asistiera a un enorme desarrollo en todos los órdenes. La Villa Vieja o Campo del Sur, que había estado al margen de la evolución urbanística de la ciudad hasta esa fecha, se vio favorecida con la llegada del nuevo medio de comunicación. Ricos empresarios ingleses y gibraltareños comenzaron a instalarse en la meseta donde estuvo en la antigüedad la ciudad romana de *Iulia Tra-ducta* y sus factorías de salazón de pescado y en el terraplén o acantilado que iba a morir en la playa.

El previsible aumento en la llegada de viajeros por tren posibilitó la creación de empresas turísticas que acometieron la construcción de modernos hoteles como el Reina Cristina, inaugurado en 1901, y el Anglo Hispano.

Emilio Santacana, privilegiado testigo del auge que adquirió la ciudad con la llegada del ferrocarril, escribe al respecto: *Lo que antes se hallaba poco menos que abandonado en el barrio Sur del Río y tenía escaso*

*valor en venta, hoy se ve solicitado con empeño y con aumento considerable de su precio. Por todas partes de acaparan pedazos de terreno y casas ruinosas. Los propietarios pudientes, al columbrar el porvenir que a dicho barrio se presenta con la construcción del Hotel (Reina Cristina) y la carretera, restauran sus fincas o se aferran a ellas; mientras que otros más necesitados han vendido bien las suyas a vecinos del Peñón. Estos últimos, estimulados sin duda por la iniciativa de la Compañía (del Ferrocarril) y la fácil comunicación, muestran marcada tendencia a adquirir propiedades en Algeciras que les sirvan de residencia temporal o definitiva, como agradable cambio frente a las estrecheces en que viven y las trabas de una plaza de guerra; y algunos de ellos han empezado a edificar casas de recreo en las alturas del Chorruelo que quedan fuera de los terrenos del hotel... Aquellos incultos barrancos se urbanizan al cubrirse de vistosas viviendas y risueños jardines que hermocean su aspecto mirado desde el mar.*

Los intentos de comunicar Algeciras con Cádiz y la capital de España por medio del ferrocarril habían existido desde, al menos, los años sesenta del siglo XIX. Con anterioridad a 1892 se habían redactado otros proyectos ferroviarios para unir Cádiz y Jerez con Algeciras y La Línea que no se llevaron a cabo por diversas circunstancias, a veces económicas, a veces políticas. El primero de estos proyectos, con el nombre de “Proyecto para la Construcción de un ramal de ferrocarril entre Cádiz y el Campo de Gibraltar”, de agosto de 1860, cuya memoria fue publicada en la “Gaceta de los Caminos de Hierro”, se debió a don Cayetano Bordoy y el segundo fue presentado, hacia 1876, por la empresa “E. Balignac” y pretendía unir La Línea con el ferrocarril Cádiz-Sevilla en las cercanías de Jerez de la Frontera. En 1876 se había otorgado a don José Casado Sánchez la concesión de una línea de ferrocarril que partiendo de Málaga terminaría en Campamento que tampoco se hizo realidad.

El profesor Manuel Martínez Selva, en su documentado libro sobre la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, dice lo siguiente: *Con motivo de la Guerra de África de 1859-1860 el Ministerio de la Guerra comprobó la eficacia del ferrocarril en el transporte de tropas al trasladar un importante contingente militar por ferrocarril de Córdoba hasta Sevilla (aún no habían finalizado las obras hasta Cádiz). De ahí la importancia de llevar el ferrocarril hasta Algeciras, punto más próximo a Ceuta, posesión española a defender y cabeza de puente hacia Marrue-*

*cos. Por el Plan General de la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 se establece una doble conexión con la bahía de Algeciras, una desde Cádiz y otra desde Málaga a confluir en la barriada sanroqueña de Campamento.*

El que los proyectos incidieran en la necesidad de llevar la línea hasta Campamento se explica porque las compañías inglesas o anglo-españolas que los redactaban tenían el firme propósito de favorecer los intereses británicos en la zona ampliando la línea hasta la colonia inglesa de Gibraltar. Es necesario decir que cuando se acometa el proyecto de la compañía “The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited” (luego Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras), el objetivo era llevar la línea hasta la frontera de Gibraltar, aunque las acertadas intervenciones de diputados españoles y del propio Gobierno de la Nación obligaron a cambiar los planes de la empresa y que el tren llegara sólo hasta Algeciras. Sí se permitió que, para la comunicación y el traslado de los viajeros a Gibraltar, se habilitara un muelle y se pusieran en servicio unos vapores que debían enlazar dicho muelle con el de la Roca.

Después de los diversos intentos fallidos y postergados definitivamente los proyectos de enlazar Algeciras con Cádiz o Málaga y de las presiones ejercidas acerca de don Emilio Castelar, a la sazón prestigioso diputado en las Cortes, por el Ayuntamiento de Jerez para que no se abandonara el proyecto del ferrocarril entre esa ciudad y Algeciras, por fin, el 14 de mayo de 1888, mediante subasta pública, se dio la concesión de la línea del ferrocarril de Bobadilla hasta Algeciras a los señores “Greenwood y Compañía” de Londres con un capital social inicial de cuarenta y cinco millones de pesetas. El pliego de condiciones bajo el cual se otorgó la concesión de esta línea había sido aprobado por Real Orden de 25 de septiembre del año anterior. Al mes siguiente de haberse subastado las obras, otra Real Orden autorizaba la transferencia de dicha concesión a la compañía inglesa, con sede en Algeciras “The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited”.

La empresa, que luego pasaría a denominarse “Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras”, se había constituido gracias a los desvelos de don Luis Antonio Lombard, marino mercante de Gibraltar. El proyecto fue redactado por don Juan Morrison Macqueen, que ostentó el cargo de director de la Compañía, y el inversor financiero fue Alexander Henderson.

En el mes de septiembre de 1888 comenzaron las obras por los dos extremos de la línea para facilitar el acopio de materiales. El primer tramo, entre Algeciras y Jimena, estuvo terminado el 13 de septiembre de 1890 y el tramo final, entre Ronda y Jimena, entró en servicio el 27 de noviembre de 1892.

La “Gaceta de los Caminos de Hierro”, en su número 50, recogía el siguiente testimonio sobre el evento: *El día 26 del pasado mes de noviembre se verificó la inauguración oficial de aquel ferrocarril que mide una extensión de 177 km. Los periódicos regionales “El Porvenir” de Algeciras”, “El Eco de la Serranía” y “El Diario de La Línea” hacen grandes elogios de la compañía inglesa que ha construido y explota el mencionado ferrocarril.*

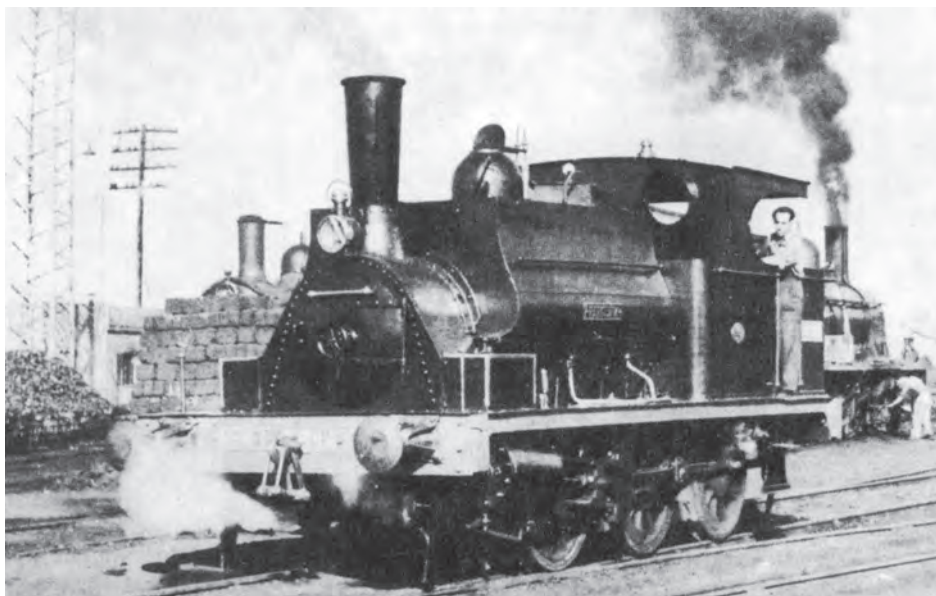
En 1893 se construyó un ramal desde la estación algecireña (en la actual Avenida Agustín Bálsamo) hasta el muelle de Madera que se construyó en ese mismo año en la margen derecha del río de la Miel, muelle que estuvo terminado en el mes de diciembre de 1893 entrando en servicio a principios del año siguiente. El tendido de ese ramal estaba previsto desde el año 1889, pues ya aparece recogido en un plano elaborado en aquel año por James Forde.

Para el servicio de pasajeros y mercancías que accedían a la ciudad por mar o embarcaban en los vapores desde el muelle de Madera, la Compañía habilitó un pequeño edificio de planta rectangular y cubierta de tejas inglesas a dos aguas en la cabecera del muelle que ejercía la función de estación.

Para la construcción de la línea se adquirieron en 1882 dos pequeñas locomotoras-ténder tipo 030 —según la información aportada por don Manuel Jesús Martínez Selva— a la casa inglesa “Robert Stephenson & Co. Engineers” de Newcastle. Al concluirse los trabajos, la compañía explotadora se quedó con una de ellas, nombrada “Jimena”, que estuvo en servicio, incluso después de la adquisición de la empresa por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces para maniobras en la estación algecireña.

La primera estación del ferrocarril de Algeciras y el tramo de la línea entre esta ciudad y Jimena se inauguraron el 6 de octubre de 1890.

El corresponsal del periódico “El Liberal”, mediante crónica remitida por telégrafo, en su edición del día 7, escribía lo que sigue: *La estación, adornada con exquisito gusto, se halla situada al Sur de Algeciras, en una*



La locomotora “Jimena” que se utilizó en los trabajos de tendido de la línea Bobadilla-Algeciras en el tramo comprendido entre Algeciras y Jimena.

*gran explanada de encantadora perspectiva. A las nueve y media, con numeroso acompañamiento oficial, llegó el obispo de Gibraltar, bendiciendo acto seguido la locomotora. A las diez y cuarto púsose en marcha el tren. Más de siete mil personas que presenciaban el acto prorrumpieron en delirantes exclamaciones de alegría, saludando el paso del tren con multitud de pañuelos y sombreros: la música toca aires nacionales... El tren, a gran velocidad, pasa sin detenerse por las estaciones de Los Barrios y San Roque. Todo el vecindario presencia la rápida marcha del tren prorrumpiendo a su paso en vítores y aclamaciones... Paró en la estación de Castellar para que tomase agua la máquina... El tren inaugural iba compuesto de ocho coches de primera y segunda, aquéllos de gran lujo y éstos excelentes y muy espaciosos. Los coches de tercera son mucho más cómodos que los que se emplean en las líneas españolas...*

Una vez realizado el recorrido de ida y vuelta entre las estaciones de Algeciras y Jimena, se celebró un banquete que, refiere “El Liberal”, estuvo presidido por el representante de la Compañía, teniendo a la derecha al Comandante del Campo de Gibraltar, al presidente de la Audiencia y al arcipreste de Algeciras. A la izquierda al obispo de Gibraltar, al fiscal de la Audiencia y al arcipreste de San Roque.



La estación del ferrocarril de Algeciras, en la actual Avenida Agustín Bálamo, hacia 1906.

La “Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras” estuvo gestionando la línea que había construido y la empresa “Vapores del Sur de Europa” que operaba en el muelle de Madera, hasta el año 1913 cuando se disolvió y pasaron las infraestructuras y los trenes a la “Compañía de Ferrocarriles Andaluces.

El muelle de Madera, situado en la margen izquierda de la desembocadura del río de la Miel, estuvo activo hasta los años 1924-1926 cuando se trasladó la terminal ferroviaria al muelle de la Galera, ubicado en la margen izquierda de río, donde se estaban concentrando todas las actividades portuarias y comerciales de la ciudad, pasando a dicho muelle el lugar de atraque, embarque y desembarque de los vapores que hacían el trayecto entre Algeciras y el puerto gibraltareño. El viejo muelle de Madera, abandonado su mantenimiento, se fue deteriorando hasta su desmantelamiento en el año 1928.

Una iniciativa que estuvo íntimamente vinculada a la llega del ferrocarril a Algeciras fue la construcción del Hotel Reina Cristina, que sería una de las instalaciones hoteleras más lujosas y caras de España.

La Compañía del Ferrocarril, entendiendo que los viajeros que llegaban en el tren o esperaban emprender viaje en él, así como los turistas que pudieran estar interesados en visitar la vecina ciudad de Ronda, ne-

cesitaban un establecimiento de lujo donde poder hospedarse, creó “The Iberian and Mediterranean Hotels Company Limited” con la idea de construir dos hoteles, uno en Algeciras que se llamaría Reina Cristina, en honor de la reina regente de España, y otro en Ronda que se denominaría Reina Victoria en honor de la reina Victoria Eugenia de Battenberg.

El lugar elegido en Algeciras fue la meseta cubierta de huertas, chozas y un tejár al sur del río de la Miel, un lugar elevado desde el que se tenía una magnífica vista de la Bahía, de la Isla Verde y del peñón de Gibraltar, al mismo tiempo que se hallaba a no mucha distancia del muelle de Madera de la Compañía y de la Estación del Ferrocarril del Puerto. Cerca del solar previsto para el hotel, sobre el barranco que daba a la playa, se hallaba la parcela en la que en 1888 había edificado don Luis Antonio Lombard una casa de recreo.

La compañía creada por Alexander Henderson para edificar los hoteles adquirió en 1897 a Guillermo Jaime Smith Corlett, comerciante gibraltareño y vicecónsul del Reino Unido, unos siete mil metros cuadrados de terrenos en la parte meridional de la meseta, espacio que iba a ocupar el proyectado hotel.

El proyecto le fue encargado a Thomas Edward Colcutt, un prestigioso arquitecto inglés, buen conocedor de España, con mucha experiencia en la construcción de instalaciones hoteleras. Sin embargo, en opinión de Ana María Aranda, no hay constancia de que Colcutt llegara a viajar hasta Algeciras. El encargado de dirigir *in situ* las obras fue el arquitecto escocés Guillermo Thompson que ya trabajaba para la Compañía del Ferrocarril y que, años después, sería director del hotel. Los trabajos de edificación dieron comienzo en 1898 y el edificio fue inaugurado el 27 de mayo de 1901.

“El Imparcial”, en su edición del día 29 de mayo de ese año, publicó la noticia de tan relevante evento con estas palabras: *Anoche (la noticia está enviada el día 28 por la mañana) se verificó la inauguración del nuevo hotel Reina Cristina edificado sobre las ruinas del antiguo Algeciras, terreno que ha quedado convertido en delicioso jardín. El director gerente, D. Ignacio Lersundi, recibió galantemente a los invitados, entre los que figuraban el comandante general Sr. Buza, el general gobernador de Gibraltar, Mr. Withe, el diputado provincial D. Pedro Muñoz, el alcalde D. Manuel Sanguineti, el comandante de marina y otras autoridades*

*de Gibraltar y varios representantes de la prensa. Después de visitar el hotel, los invitados fueron obsequiados con un banquete, en el que se pronunciaron calurosos brindis y se vitoreó a los monarcas de España e Inglaterra. El periódico “El Liberal”, un día antes, daba la noticia y añadía que el consejo de administración del hotel estaba formado por Mr. J. W. Todd y por Mr. Alexander Henderson.*

Manuel Fernández Mota recoge un interesante párrafo del Diario de Sesiones de las Cortes del 26 de diciembre de 1905 en relación con el lujoso hotel que tendría un especial protagonismo durante la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos de 1906. En él se hospedó la mayor parte de las delegaciones de las naciones asistentes y sus jardines, pasillos y comedor sirvieron de improvisados lugares de debate, como puede apreciarse en algunas de las fotografías conservadas. En el citado Diario de Sesiones se dice: *Allí se levanta el soberbio hotel María Cristina, el mejor y más caro de España, donde el más modesto hospedaje cuesta una libra esterlina, con su precioso parque, su confort puramente británico, sus espléndidas vistas a la bahía de Algeciras y al Estrecho, sus carreteras que semejan alamedas, lugar hoy tan de moda como las estaciones invernales de Egipto, y tan solicitado en este tiempo por la aristocracia inglesa, que en pocos años ha sido preciso construir otro edificio igual al primitivo (se refiere a la ampliación realizada en 1903 de 60 a 100 habitaciones), y aún hoy se proyecta levantar uno nuevo de análogas dimensiones, para el próximo invierno.*

Durante la Conferencia de Algeciras —escribe la revista el “Nuevo Mundo” el 17 de enero de 1930 en un artículo referente al pasado incendio del hotel—, *fue lugar señalado de reunión, acogedor y hospitalario, la mansión señorial del magnífico Hotel Reina Cristina, el primer gran hotel que se alzara en España y por cuyos amenos y agradables ámbitos se conjuró en coloquios diplomáticos la tan temida ruptura (se refiere el autor a la ruptura del equilibrio europeos con la Conferencia de Algeciras que sentaría las bases, según el autor del artículo, de la Primera Guerra Mundial).*

El Hotel Reina Cristina, desde su inauguración, se había convertido en una referencia para el turismo internacional, estando considerado como uno de los más lujosos y exclusivos de España. Sin embargo, su conexión con la aristocracia inglesa y con la alta burguesía asentada en la vecina



El Hotel Reina Cristina en una postal coloreada de 1906 (Purger and Ferrary, Gibraltar).

colonia de Gibraltar fue siempre uno de sus principales acicates. Los oficiales de la guarnición británica de Gibraltar y los ricos comerciantes e industriales de la Roca, que llegaron a considerar la zona de la Villa Vieja como una prolongación de la colonia, asistían todos los sábados a los bailes de gala que organizaba el hotel.

En el año 1925 tuvo lugar una reunión de alto nivel en los salones del Hotel Reina Cristina. Se trata de la entrevista mantenida por el mariscal Pétain y el general Miguel Primo de Rivera en la que se acordó la colaboración franco-española que puso fin a los movimientos de rebelión en el Protectorado encabezados por Abd el-Krim, colaboración que se materializó el 8 de septiembre de aquel mismo año con el desembarco de Alhucemas.

En su más de un siglo de existencia, en el Hotel Reina Cristina se han hospedado numerosas personalidades, como el rey Alfonso XIII en 1931, los príncipes de España Juan Carlos de Borbón y su esposa doña Sofía en 1968; el presidente de los Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt; Mohamed V de Marruecos, Idris de Libia, Sir Arthur Conan Doyle,

los citados Pétain y Primo de Rivera, Casares Quiroga, siendo Ministro de la Gobernación, en 1933; Charles De Gaulle en 1945, Winston Churchill, Federico García Lorca, Orson Welles y Ava Gardner, entre otros.

En el transcurso de la Segunda Guerra Mundial el hotel fue un nido de espías alemanes del *Abwehr* (Servicios de Inteligencia Militar del Reich) que trabajaban en colaboración con el servicio de inteligencia español y los falangistas de la zona. Desde las habitaciones altas del edificio, de donde se gozaba de excelentes vistas de la Bahía y del Estrecho, los germanos vigilaban los movimientos de buques aliados en los entornos de Gibraltar tomando fotografías que revelaban en improvisados estudios montados en los cuartos de baños para luego enviarlas a la central del *Abwehr* en Madrid. Según el espía español Ángel Alcázar de Velasco, en el mes de diciembre de 1940 tuvo lugar una reunión en Algeciras — probablemente en el Hotel Reina Cristina— entre el almirante Wilhelm Canaris, jefe de los servicios secretos del Reich, y el jefe del espionaje americano (OSS).

Tras la muerte de Alexander Henderson y de Guillermo Thompson, quedó como director del hotel el hijo de este último, Alva Thompson, ocupando el cargo hasta su fallecimiento en 1933. Desde 1936 a 1959 estuvo al frente del establecimiento el austriaco Juan Harold Lieb. En 1963 los herederos de Sir Alexander Henderson vendieron el hotel a la compañía *Trust House International*.

Sin embargo, el lujoso hotel, de reconocido prestigio internacional, sufrió una gran desgracia el sábado 11 de enero de 1930.

A las cinco de la tarde, según algunos medios, y a las seis, según otros, un pavoroso incendio, iniciado en la habitación número 89, se extendió rápidamente por todo el edificio sin que la guarnición militar de la ciudad ni los bomberos de Gibraltar, que habían acudido con presteza para sofocar las llamas, pudieran hacer nada por evitar la catástrofe por falta de presión en las tuberías de agua potable.

El periódico “La Libertad”, en su edición del día 12, recogía la crónica de su corresponsal en Algeciras de la que se ha extractado lo que sigue: *El incendio en el suntuoso Hotel Reina Cristina se inició a las cinco de la tarde. Precisamente a esta hora se encontraban en el magnífico edificio más de doscientas familias inglesas que se disponían a celebrar*

*una comida y un baile de gala. Apenas descubierto el fuego, que estalló con gran violencia, los empleados del hotel se apresuraron a realizar el salvamento de las personas hospedadas... Las autoridades se personaron en el lugar del siniestro adoptando urgentes resoluciones para combatirlo... Las fuerzas del regimiento de Extremadura también intervinieron desde los primeros instantes... Ante la carencia de medios para combatir el fuego, las autoridades españolas requirieron el auxilio de las de la plaza de Gibraltar, y éstas, autorizadas por el Gobierno Inglés, enviaron el Servicio de Bomberos... A las once de la noche el fuego continúa y la población de Algeciras contempla con profundo dolor los efectos del terrible incendio... La destrucción del Hotel Cristina, hospedaje de jefes de Estado y otros magnates, deja sin empleo a más de cien familias...*

El diario “El Sol”, en su edición del día 12, publicó la siguiente crónica remitida por su corresponsal a las 11 de la noche del día del siniestro: *El Servicio de Bomberos de Gibraltar ha tenido que marcharse porque el agua no tiene presión por la situación del edificio; éste será pasto de las llamas por ser una construcción muy cargada de madera y estar toda la viguería embreada... El director, Mr. Thompson, permanece aún dentro del edificio del hotel, en la planta baja. Los muebles, servicio de vajilla y demás han sido salvados; la caja de caudales, con las alhajas de los huéspedes, también ha sido salvada... El hotel está asegurado por una Compañía inglesa y confíase en que por ser los propietarios del hotel ingleses también, será seguramente reconstruido pronto...*

En su edición del lunes 13 de enero, el diario “La Voz” decía: *El fuego del Hotel Cristina ha terminado, Sólo quedan las paredes maestras y algunas torres... Las pérdidas se calculan en unos cuatro millones de pesetas...*

Las labores de reconstrucción se iniciaron rápidamente bajo la dirección del arquitecto Stanley Hamp, pues Colcutt ya había fallecido. El 15 de marzo de 1930 “El Eco Patronal” traía una noticia sobre los trabajos de reedificación del hotel. Dichos trabajos estuvieron acabados en el mes de marzo de 1932.

El nuevo hotel se inauguró a mediados de dicho mes, al menos ésa es la noticia que recoge en su edición del día veintiuno el diario “La Época” cuando refiere que: *Hace unos días se celebró su inauguración con*

*un banquete de 120 cubiertos al que fueron invitadas las autoridades y personas más significadas de Gibraltar y Algeciras. En el transcurso del acto pronunció un discurso el propietario y presidente de la Sociedad “The Iberian and Mediterranean Hotels Company Limited”, Alexander Henderson, ya investido lord Faringdon.*

## BIBLIOGRAFÍA

- Aranda Bernal, A. M., *La arquitectura inglesa en el Campo de Gibraltar*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2006.
- “El Imparcial”, 29 de mayo de 1901.
- “El Liberal”, 7 de octubre de 1890, 28 de mayo de 1901 y 12 de enero de 1930.
- “El Nuevo Mundo”, 17 de enero de 1930.
- “El Sol”, 12 de enero de 1930.
- “La Época”, 12 de marzo de 1932.
- “La Voz”, 13 de enero de 1930.
- Martínez Selva, M. J., *La Compañía del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras. (Crónica del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras en su 125 aniversario)*, Algeciras, 2015.
- Pérez-Petinto, M., *Historia de Algeciras* (redactada en 1944), Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 2004.
- Santacana y Mensayas, E., *Antiguo y Moderno Algeciras*, Algeciras, 1901.
- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.

## **XXI**

### **ALGECIRAS EN TIEMPOS DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE MARRUECOS DE 1906**

A principios del siglo XX las relaciones entre los imperios coloniales, empujados por un capitalismo expansivo que se asentaba en el “pacto colonial” (obtención de materias primas a cambio de inversiones en infraestructuras y productos manufacturados), estaban entrando en una etapa de creciente competencia que conducía, inexorablemente, a un conflicto generalizado. Alemania, Inglaterra, Francia y Rusia, encabezando a las naciones que tenían intereses en los espacios coloniales, pugnaban por controlar dichos espacios y, al mismo tiempo, ampliar sus dominios y sus hegemonías en las diversas zonas del globo.

A estos problemas ocasionados por la política imperialista europea del último cuarto del siglo XIX, venían a solaparse las tensiones generadas entre estas mismas naciones en sus metrópolis que condujeron al establecimiento de grandes pactos o alianzas entre ellas. Por una parte la Triple Alianza, entre Alemania, Austria-Hungría e Italia y, por otra, la Triple Entente que aglutinaba en un pacto a Francia, Reino Unido y Rusia.

Al margen de la pugna por alcanzar la hegemonía económica y dominar las rutas del comercio internacional y la explotación de materias

primas, se estaba poniendo en juego el control de unos espacios estratégicos vitales para el mantenimiento de sus economías y de las aspiraciones expansionistas de estas mismas naciones, como eran el Estrecho de Gibraltar-Marruecos, el paso entre el Mar Negro y el Mediterráneo y el Canal de Suez y su conexión con el Océano Índico.

En el caso español se trataba de una nación que había retrocedido en el concierto internacional hasta convertirse en una potencia de segundo orden con escasa influencia en la política global y que salía de una profunda crisis moral causada por la pérdida de sus últimas colonias en Cuba y Filipinas. A principios del siglo XX para España se presentaba la oportunidad de reverdecer sus viejas aspiraciones coloniales manteniendo algún grado de influencia en el norte de África, zona que alegaba tener ciertos derechos históricos.

La situación de Marruecos, con la crisis de 1904, aceleró el interés de las potencias por este estratégico territorio norteafricano y aceleró los contactos entre Francia y España que se plasmaron en un acuerdo de delimitación de posibles zonas de protectorado en el Magreb Occidental. Alemania consideró estos acuerdos una actuación unilateral de ambas naciones y mostró su disconformidad, primero a través de la diplomacia, y después, en marzo de 1905, promoviendo una visita del káiser Guillermo a la ciudad de Tánger.

Ante la grave situación generada, Alemania exigió la convocatoria de una conferencia internacional sobre Marruecos. Aquella misma primavera comenzaron los contactos y las gestiones que desembocaron en la organización de un encuentro internacional que evitase el previsible conflicto y sentara las bases de un acuerdo de paz y de cooperación entre las grandes potencias con el territorio marroquí de fondo.

En cuanto a la designación de Algeciras como sede de la Conferencia, y al margen de la pugna que pudieron mantener ciudades más prestigiosas e importantes como Madrid, París, Málaga o Cádiz, debieron pesar varias circunstancias, no siendo la menor de ellas el que se trataba de una pequeña ciudad con escasa relevancia política, pero bien comunicada por mar y por ferrocarril con el resto mundo, cercana a Marruecos y que contó, desde el primer momento, con el beneplácito de la delegación norteafricana. A todo ello habría que añadir la existencia de buenos hoteles y mansiones que podrían albergar a las distintas delegaciones (el Hotel

Reina Cristina, el hotel Anglo-Hispano, las casas de lujo construidas en la Villa Vieja) y la cercanía de la posesión inglesa de Gibraltar, lo que sería visto con buenos ojos por la delegación británica.

Los principales asuntos que se trataron en Algeciras, entre los días 16 de enero y el 7 de abril de 1906, fueron: Integridad territorial de Marruecos; soberanía del Sultán; libertad de comercio; control aduanero; represión del contrabando y recaudación de impuestos.

La segunda crisis de Marruecos estalló en 1911. En el país magrebí se sucedieron continuas revueltas y desórdenes públicos, situación que obligó al sultán Mulay Hafid a solicitar la ayuda de Francia. Un ejército francés se estableció en Fez, mientras tropas españolas hacían lo propio en Alcazarquivir. La respuesta de Alemania, que consideraba la doble intervención de Francia y España como una ruptura de los acuerdos de Algeciras, no se hizo esperar. El káiser envió el cañonero “Panther” a Agadir amenazando con iniciar un conflicto de consecuencias imprevisibles. Finalmente, el peligro se pudo alejar cuando Francia e Inglaterra ofrecieron a Alemania, a cambio de aceptar los hechos consumados, concesiones territoriales en el Congo. Al año siguiente, Francia y España establecieron su Protectorado en Marruecos. En tan sólo cinco años, las deliberaciones y los acuerdos tomados en la Conferencia de Algeciras habían quedado anulados por el discurrir de los acontecimientos y las ambiciones territoriales de las potencias europeas.

### **a) Algeciras se prepara para el acontecimiento**

Algeciras, una pequeña ciudad de provincia, con escaso presupuesto municipal y pocos recursos económicos a principios del siglo XX, recibió la noticia de su designación como sede de la Conferencia Internacional sobre Marruecos con sorpresa y como un reto que superaba ampliamente sus posibilidades organizativas y económicas. No cabe duda de que el principal problema con el que se enfrentaban las autoridades municipales aquel año 1906 era el poder adecuar la ciudad a las necesidades y exigencias que tan importante evento requerían, no siendo la menor de ellas los cuantiosos gastos que iban a generar las obras de infraestructuras y de mejora del viario y las atenciones a las delegaciones de las naciones participantes.

Sólo el apoyo recibido por el sultán de Marruecos y la negativa de Francia, Inglaterra y Alemania a que se celebrara en Madrid, habían incli-

nado finalmente la balanza del lado de Algeciras, cuando a todas luces ni los recursos económicos, ni el reducido presupuesto municipal, ni la capacidad de alojamientos de la ciudad obraban a favor de aquella pequeña ciudad andaluza.

Como refiere Manuel Fernández Mota en su detallada obra sobre la Conferencia, el 20 de octubre llegó a Algeciras por vía férrea un funcionario del Ministerio de Estado con el encargo de visitar los lugares que se iban a utilizar durante la celebración encuentro internacional: Casa Consistorial, vías de comunicación (calles, puentes y paseos), lugares de alojamiento (hoteles y mansiones particulares), terminal ferroviaria y el muelle. Comprobado por este funcionario lo exiguo del presupuesto municipal y la imposibilidad de que el Ayuntamiento corriera con los cuantiosos gastos que se avecinaban, el Estado se comprometió a aportar los recursos necesarios con carácter de urgencia.

Entre las obras que debían acometerse en la ciudad, una era de vital importancia: la construcción de un nuevo puente sobre el río de la Miel junto al puente Viejo o del Cristo. En la sesión del 18 de octubre de 1905, el alcalde daba cuenta de haber sido designada la ciudad como sede para la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos y expuso la necesidad de construir: *un puente de hierro en el lugar del antiguo de mampostería porque es sabido que el indicado puente es el que ha de facilitar a los carruajes el interrumpido acceso a los principales hoteles y a las casas construidas en la parte sur de la ciudad.*

El puente de un solo ojo abovedado que unía en ese año (1905) el núcleo urbano céntrico con la zona de la Villa Vieja, donde se localizaban los hoteles Reina Cristina y Anglo-Hispano, además de las mansiones de recreo de los gibraltareños, la terminal del ferrocarril del puerto y el muelle de Madera, presentaba unas escaleras de acceso en cada entrada que impedía el paso de los carruajes que debían trasladar a los delegados de las diferentes naciones desde sus alojamientos en el Hotel Reina Cristina o en las mansiones particulares de la Villa Vieja hasta el Salón de Sesiones del Ayuntamiento donde se iban a celebrar las reuniones de la Conferencia.

La Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras se comprometió a donar los materiales necesarios para la construcción del puente cuyo proyecto fue redactado por el ingeniero Enrique Martínez, en tanto que el Ayuntamiento aportaba 11.269 pesetas para los gastos derivados de



El fondeadero del río de la Miel en la segunda mitad del siglo XIX (antes de 1892). Grabado sacado de una fotografía de Jean Laurent.

las obras. Entre los meses de noviembre de 1905 a mediados de enero de 1906 se construyó el llamado Puente de la Conferencia, que no sería de hierro como había propuesto el Ayuntamiento, sino adintelado de mampostería con pretilos abalaustrados.

Otras obras de mejoras que se acometieron en aquellos meses con el objetivo de preparar la ciudad para la celebración de la Conferencia, fueron: Reparación de las calles que accedían hasta el nuevo puente; arreglo del camino del Calvario, desde el Paseo de Cristina hasta la plaza de toros “La Perseverancia”; arreglo del camino de acceso a la casa del vicecónsul de Inglaterra, Sr. Sanethi, donde se alojaría la delegación de esa nación; dotación de nuevos uniformes para la policía municipal y ampliación en diez más el número de sus miembros, creación de una oficina de información para atender a los miembros de las diferentes delegaciones, periodis-

tas y turistas; contratación de un intérprete para servicio del Ayuntamiento el tiempo que durase el encuentro internacional; mejora del alumbrado público para que las farolas de la ciudad estuvieran encendidas día y noche el tiempo que durase la Conferencia.

Como el dinero prometido por el Estado no llegaba, el alcalde de Algeciras, don Emilio Santacana, recurrió al Duque de Almodóvar del Río, presidente de la Conferencia, para conseguir ayuda en lo referente al arreglo del Salón de Sesiones. Como respuesta, el ministro envió un retrato del rey Alfonso XIII (luego perdido, probablemente como resultado de la “*dampnatio memoriae*” llevada a cabo por la República), nuevas cortinas, una tira de alfombra para las escaleras, un sofá, quince sillas y veintitrés escupidores.

Cuando el día 16 de enero se inauguró la Conferencia, la ciudad se hallaba en condiciones de ofrecer ante los delegados de las naciones, diplomáticos, periodistas y turistas, una imagen renovada que no defraudó a nadie. El esfuerzo de un Ayuntamiento pobre, pero dirigido por un alcalde excepcional, como era don Emilio Santacana y Mensayas, había logrado remozar una población que, como tantas otras de la Baja Andalucía, se hallaba en plena crisis en aquellos años de plomo de la Restauración.

## **b) La sociedad algecireña a principios del siglo XX**

A principios del siglo XX el primer impulso de la Restauración, que había proporcionado a la ciudad, entre los años 1890 y 1900, un avance de modernidad y desarrollo económico (llegada del ferrocarril, construcción del muelle de Madera, inauguración de dos hoteles —uno de ellos de lujo—, urbanización de la Villa Vieja, instalación de fábricas de corcho y de conserva de pescado, etc), había entrado en rápido proceso de deterioro. Los delegados de las naciones participantes habían sido testigos del lamentable estado en que se encontraba la actividad económica y el mercado de trabajo en 1906, cuando, a principios del mes de marzo, el patio del Ayuntamiento fue tomado por una manifestación de obreros sin trabajo y campesinos pobres sin medios de subsistencia interrumpiendo una de las sesiones de la Conferencia. El alcalde de la ciudad los recibió y prometió prestarles ayuda. El 16 dicho mes, el Pleno Municipal acordó proporcionar una peseta diaria a los trabajadores durante unos días, evidentemente para evitar nuevos encierros el tiempo se durase el encuentro internacional.

La ciudad contaba en 1906 con una población que no alcanzaba los 15.000 habitantes, aunque había asistido a un notable incremento demográfico, al mismo tiempo que La Línea, desde 1887, probablemente por el trasvase de población campesina de los pueblos cercanos azotados por el paro y la miseria, como se detecta en Castellar, Jimena y San Roque. Se carece, hasta el momento de datos fiables respecto a la estructura de la población, aunque por algunos estudios parciales realizados se puede asegurar que la mayor parte de los habitantes de Algeciras se dedicaba a actividades relacionadas con el escasamente productivo sector primario (agricultura, ganadería, pesca y explotación forestal), aunque, al mismo tiempo, gozaba de cierta relevancia el sector terciario (comerciantes, funcionarios civiles y militares, servicios de hoteles y restauración), al que pertenecía el escaso contingente de personas ilustradas y comprometidas con la política local.

Al sector secundario se dedicaba una pequeña proporción de la población: trabajadores contratados por las fábricas corcho-taponeras, fábrica de conserva de pescado, molinos harineros, producción de carbón vegetal, obtención de lajas de piedra para la construcción, tejares, fábricas de jabones y fideos y algunas otras actividades de tipo artesanal.

No era desdeñable el número de militares que habitaban en la ciudad y que participaban activamente en el desarrollo económico de Algeciras. Hacia el cambio de siglo estaban establecidas en la población las siguientes unidades: Batallón de Cazadores de Cataluña nº 1, Batallón de Cazadores de Tarifa, Segundo Batallón de Infantería de Montaña, una Compañía del 2º Batallón de Artillería de plaza de Guarnición en Cádiz, una Sección de Caballería, la Comandancia de Ingenieros, personal de Administración y Sanidad Militar, Cuadro de Jefes y Oficiales del Regimiento de Reserva de Ronda, la Comandancia de Carabineros y personal del resguardo, la Comandancia de Marina y una Compañía de la Guardia Civil.

El desempleo era un problema endémico en la ciudad, tanto en el sector laboral urbano como, sobre todo, entre los braceros y el campesinado pobre propietario de pequeñas parcelas de tierra con débil productividad y expuestos, todavía principios del siglo XX, a las frecuentes hambrunas, como refiere Santacana. Las autoridades municipales carecían de medios para paliar este grave e irresoluble problema y las autoridades del

Estado eran incapaces de arbitrar soluciones. Sólo La Línea de la Concepción vivía con cierto desahogo gracias a las ofertas de mano de obra que llegaban a los trabajadores de dicha ciudad desde las obras del puerto gibraltareño y del Ministerio de Defensa del Reino Unido en la colonia.

Del análisis del presupuesto municipal del año 1900, citado por don Emilio Santacana, se deduce que de las 208.764 pesetas de gastos previstos, el 33,37 % se dedicaba a sueldos del personal y pensiones, el 18 % a alumbrado, limpieza y saneamiento y el 5,6 a instrucción pública. En este punto hay que decir que, aunque la enseñanza era obligatoria, ésta no alcanzaba a las clases humildes, tanto por la falta de presupuesto de la Junta Local de Instrucción Pública como por la inexistencia o el deterioro de los centros de enseñanza, a los cuales sólo tenían acceso las clases acomodadas de la ciudad. Santacana refiere que la gran mayoría de la clase proletaria, *como no se la obliga a que su progenie vaya a la escuela, no se acuerda de ella y deja que se eduque en el arroyo.*

Más adelante escribe que las escuelas (públicas) que hay, mal dotadas, sin condiciones higiénicas y con un personal de maestros mal retribuido, *escaso es el aliciente que ofrecen como centros a donde poder mandar las criaturas, para que a la vez de educar su entendimiento no se perjudique su salud.*

El alcalde literato es muy crítico con la actuación de su propio Ayuntamiento y de la Junta Local de Instrucción Pública, a la que acusa de dejadez en la atención de las escuelas públicas de la ciudad. Para las clases acomodadas existían varias escuelas privadas atendidas por maestros idóneos, aunque carentes, como las demás, de la mínima dotación de material pedagógico y de salubridad.

No más halagüeño era el panorama cultural, como no podía ser de otra manera, dado el deficiente nivel de la instrucción de la juventud que se detecta en la ciudad a principios del siglo XX. En los años finales del siglo XIX y primeros del XX, Algeciras había producido algunos músicos, escritores y pintores destacados, como el violinista Regino Martínez, el polifacético artista José Román o el alcalde-escritor Emilio Santacana. La Sociedad Casino de Algeciras —frecuentada en aquellos días por la gente acomodada—, el Teatro Principal y el de Variedades, algunas asociaciones culturales privadas y los periódicos y revistas que aparecían temporalmente, por lo general semanarios de escasa duración, “cuatro o



La parte alta de la calle Cánovas del Castillo, hoy calle Radio Algeciras, a principios del siglo XX.

cinco” en 1901, en opinión de Santacana, eran las manifestaciones culturales más destacadas de la Algeciras de principios de siglo. Los periódicos que se editaban a principios la centuria en la ciudad eran: “El último telegrama”, “El Porvenir”, “La Revista”, “El Campo de Gibraltar” y “El Heraldo de Algeciras”.

Con este caldo de cultivo no debe extrañar que la actividad política fuera escasa e indolente en la ciudad, participando en ella tan sólo una minoría de la población procedente, en una abrumadora mayoría, de las clases pudientes e ilustradas (comerciantes, industriales y funcionarios). Aún, en Algeciras, los movimientos de lucha del proletariado y de participación política de izquierdas tenían muy escasa o nula incidencia por aquellos años.

### c) Estructura urbana de Algeciras en 1906

Cuando en el verano de 1704, un pequeño contingente de exiliados gibraltareños llegaba a las ruinas de la Algeciras medieval, no existía en su solar más que unas cuantas chozas pertenecientes a vecinos de la Roca que poseían junto al río de La Miel algunas huertas y viñas o se dedicaban

a la pesca. En medio del desolado paisaje de ruinas, sobre la meseta donde hoy se halla la Plaza Alta, destacaba un cortijo con su pequeña ermita propiedad de la familia gibraltareña de los Gálvez. En torno a este cortijo y no lejos de la orilla izquierda del río se establecieron aquellos primeros pobladores de la nueva Algeciras.

Transcurridos doscientos años, la nueva población había alcanzado su independencia municipal, se había desarrollado demográficamente hasta convertirse en la más activa y poblada ciudad del Campo de Gibraltar y había vuelto a poner en uso el puerto que le diera justa fama en el pasado medieval.

La ciudad había ido ocupando la ladera de la colina situada al norte del río y la meseta y el otero (actual Barrio de San Isidro) que estaba delimitado por las viejas murallas, cuyas majestuosas ruinas aún se mantenían en pie en algunas zonas, aunque camufladas por las edificaciones de los siglos XVIII y XIX (actual Avda. Blas Infante, Paseo Marítimo, callejón del Muro, Ojo del Muelle, etc.). Del análisis de la estructura urbana de la ciudad a principios del siglo XX se extrae que en Algeciras se cumplía —y se sigue cumpliendo— la Ley de Persistencia del Plano, por la cual la trama urbana, el viario y los recintos amurallados del pasado se mantienen en las ciudades, delimitando y condicionando el desarrollo urbanístico de las mismas, aunque, como en el caso de Algeciras, ésta hubiera permanecido destruida y abandonada durante trescientos veinticinco años.

A lo largo de los siglos XVIII y XIX la población se había ido extendiendo por la vertiente norte de río, quedando la zona sur, la conocida como Villa Vieja o Campo del Sur delimitada por los restos del recinto defensivo medieval, como un espacio extramuros infrautilizado y dedicado casi exclusivamente a explotaciones agrícolas. Sin embargo, a partir de 1892, con la llegada del ferrocarril, la instalación de una estación-apeadero y la construcción de un muelle de madera en la margen meridional del río, la Villa Vieja comenzó a gozar de unos valores urbanísticos y económicos de los que antes carecía. Estos nuevos valores adquiridos por la zona meridional de la ciudad eran evidentes para las autoridades de la ciudad, como bien lo manifiesta don Emilio Santacana en su obra “Antiguo y Moderno Algeciras”. Se edificaron dos hoteles (Hotel Reina Cristina y Hotel Anglo-Hispano) y ciudadanos gibraltareños adquirieron terrenos en la meseta de la Villa Vieja para levantar mansiones de lujo como segunda

residencia. Estas mansiones y el hotel dieron lugar, en 1906, al elegante Paseo de la Conferencia.

La mayor parte de las viviendas de Algeciras, hasta principios del siglo XIX, sólo disponía para la evacuación de aguas residuales y fecales de los pozos negros habilitados en el subsuelo de las casas o en los patios. Desde 1832 la ciudad contaba con una madrona principal, construida por iniciativa del General Monet —probablemente aprovechando la cloaca documentada desde el medievo— que se iniciaba en la parte alta de la calle Larga (actual Cristóbal Colón) y desembocaba en el río de La Miel junto al Puente de la Conferencia. A aquella cloaca iban a desembocar ramales secundarios provenientes de las calles Tarifa, Sacramento, Huertas, Soria, Torrecilla (actual General Prim), General Castaños, San Juan, Alta, Jerez, San Pedro, Real y Plaza Baja. Otra madrona, construida en la segunda mitad, del siglo, desaguaba en el acantilado, cerca de la Plaza Alta. En ella desembocaban otras menores que recogían las aguas residuales de las calles Rocha, Convento, San Antonio, Ancha y Plaza Alta. Existía otra cañería que desaguaba en el mar junto al Ojo del Muelle.

El adoquinado de calles se inició en la ciudad en el año 1884, cuando acometió el de la calle San Pedro. En 1891 se arreglaron las calles Convento y la parte alta de la calle Real. En 1893 se adoquinó la calle Tarifa y la plaza Juan de Lima. Al año siguiente se llevaron a cabo las obras de las calles Rocha, General Castaños, Torrecilla, Cristóbal Colón y Bailén, así como las calles perimetrales de la Plaza Alta. En el año en que se celebró la Conferencia todas las calles del centro urbano se hallaban adoquinadas con una superficie lineal de 1.450 metros.

En cuanto al espacio portuario, deficientemente aprovechado hasta 1894, se limitaba, a principios del siglo XX, a un muelle o malecón de mampostería construido en 1870 en la margen izquierda del río, con escaso calado y azotado por los frecuentes temporales de invierno, y al nuelle de Madera, propiedad de la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, erigido en 1893-94. Sólo pequeños vapores podían atracar en estos muelles, teniendo que permanecer fondeados junto Isla Verde los pocos barcos mercantes que arribaban a Algeciras (281 vapores y 1 velero con un total de arqueo de 221.806 Tm. en el año 1897). Desde este fondeadero eran transportadas las mercancías hasta la costa a bordo de los faluchos que recalaban en el cauce bajo del río.

Las vías de comunicación interior principales de la ciudad eran dos: la que iniciaba en el norte y a través de las calles y plazas Alfonso XI, Plaza Alta, Cánovas del Castillo y Plaza Baja desembocaba en las inmediaciones de la zona portuaria, con un ramal que, partiendo de la Plaza Alta, seguía por la calle Joaquín Costa General Castaños, Cristóbal Colón y Calle Tarifa, para ir a desembocar en la antigua salida de la ciudad donde se hallaba el puente que daba inicio a la carretera de Tarifa-Cádiz; y un segundo eje viario que cruzaba la ciudad de oeste a este, consistente en una larga calle transversal al viario principal conocida como calle General Castaños. Al margen de estas vías y de las dos plazas, que habían sido diseñadas por Jorge Próspero de Verboom doscientos años antes, una serie de calles menores enlazaban los espacios más concurridos como eran las plazas citadas, los puentes que comunicaban la ciudad con el nuevo barrio de la Villa Vieja y la zona portuaria.

Las vías de comunicación interurbanas consistían en la que comunicaba la ciudad por el sur con Tarifa-Cádiz y la que la unía con San Roque, La Línea y Málaga por el norte, con un ramal, que se iniciaba a la altura de la Granja (actual Barriada de San José Artesano) y que conducía hasta la población de Los Barrios y Jerez.

Lo que sí se detecta en la Algeciras de tiempos de la Conferencia, es un auge de la zona sur de la ciudad al socaire del ferrocarril, del muelle de Madera y de los hoteles y mansiones de lujo erigidas en la zona de la Villa Vieja, y de un estancamiento del tradicional desarrollo de la ciudad hacia el norte (Plaza de toros, Paseo del Calvario, Parque María Cristina, cuarteles), zona que no volvería a liderar la expansión urbana de Algeciras hasta los años sesenta del siglo XX.

## BIBLIOGRAFÍA

- Betegón, J., *La Conferencia de Algeciras (Diario de un testigo)*, Madrid, 1906.
- Fernández Mota, M., *Memoria de una Conferencia (Algeciras, 1906)*, Fundación Municipal de Cultura “José Luis Cano”, Algeciras, 2001.
- Santacana y Mensayas, E., *Antiguo y Moderno Algeciras*, Algeciras, 1901.

- Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.
- V.V.A.A., “La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Cien años después”, *Actas publicadas en 2008 por la Fundación Municipal de Cultura “José Luis Cano” y el Puerto Bahía de Algeciras*, Algeciras, 2008.
- V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.



## XXII

### EL MUELLE DE LA GALERA (1913-1932)

Las aspiraciones de la Corporación Municipal de Algeciras a lo largo del siglo XIX y, posteriormente, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y, desde 1906, de la Junta de Obras del Puerto de poder disponer la ciudad de un puerto de arribada y refugio se vieron frustradas por causa diversas, no siendo las menos importantes la falta de un poder político en la comarca independiente del de la capital de la provincia, la oposición, a veces velada y otras explícitas, de las autoridades gaditanas a favorecer el establecimiento de un puerto en Algeciras que pudiera representar una seria competencia para el de su ciudad y la inoperancia de las autoridades gubernamentales a pesar de que el Ministerio de Guerra había declarado la construcción de un muelle capaz en Algeciras (hasta 1913 sólo se contaba con el reducido muelle Viejo y el de titularidad privada de la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras) como una obra prioritaria para los intereses militares y la presencia de España en la otra orilla.

Fuera por uno u otro motivo, las peticiones de las autoridades solicitando la creación de un puerto en un punto del litoral andaluz especialmente dotado por la naturaleza —como doscientos años antes había reconocido Jorge Próspero de Verboom— se fue retrasando lustro tras lustro,

década tras década hasta llegar el año 1908, cuando el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, don José Rodríguez de Rivera, redactó y se aprobó el primer proyecto viable de un puerto de refugio en Algeciras<sup>1</sup>.

En 1870 se había dotado a la ciudad de un malecón o muelle de mampostería en la margen izquierda de la desembocadura del río, conocido como muelle Viejo o Comercial desde que en 1893 se construyó el de Madera. De escasa superficie y poquísimo calado (no superaba los dos metros en su frente oriental con la pleamar) estaba inhabilitado para el atraque de buques de mediano y gran porte que debían fondear junto a la Isla Verde y cargar y descargar las mercancías y los pasajeros mediante barcas y faluchos.

Aunque la Compañía del Ferrocarril construyó un muelle de madera privado para uso de la empresa y de los pasajeros que viajaban en sus trenes en la margen derecha del río, contando la ciudad desde aquel año con dos muelles, uno público y otro privado, lo cierto es que ambos no satisfacían los deseos y las aspiraciones del Ayuntamiento y de la comunidad de comerciantes e industriales de la ciudad. Desde que en 1906 se creó la Junta de Obras del Puerto, esta institución y la Corporación Municipal se esforzaron para que, por fin, se dotara a Algeciras del puerto que, desde hacía casi un siglo, se venía demandando.

El incremento del número de barcos que arribaban a Algeciras para comerciar, hacer aguada o embarcar y desembarcar pasajeros y los modernos buques construidos que exigían un gran calado y extensas líneas de atraque, estaban reclamando la construcción de un nuevo muelle con calado que superase los 8 o 10 metros y unas obras de abrigo (rompeolas de la Isla Verde) que salvaguardaran el muelle, sus instalaciones y las embarcaciones atracadas de los terribles embates de los temporales del sudeste tan frecuentes en los meses de invierno. Y ese muelle y ese dique de abrigo estaban recogidos con toda minuciosidad en el proyecto elaborado por el señor don José Rodríguez de Rivera en diciembre de 1908.

Pero la redacción del proyecto, que tantas esperanzas despertaron en la Junta de Obras y en el Ayuntamiento, no sería sino el inicio de un largo

---

<sup>1</sup> En 1859 el ingeniero don Juan Martínez Villa había elaborado un proyecto de puerto de arribada y refugio en Algeciras; en 1887 don Luis de la Orden redactó otro proyecto y en 1895 sería don Enrique Martínez y Ruiz de Azua el que elaborara otro. Todos quedaron en aguas de borraja.

y lento proceso de presentación, reformas y aprobaciones que se enredaría en la maraña de una Administración lenta e ineficaz, en los vaivenes de la política nacional y provincial, en las paralizaciones ocasionadas por las crisis económicas y en las nefastas consecuencias de la primera guerra mundial. Por fortuna, Algeciras contó en aquellos cruciales años con dos personajes providenciales a los que se debe, en buena medida, la construcción del muelle de la Galera —así llamado por la piedra de ese nombre que le sirvió de base— el Ministro de Fomento, don Miguel Villanueva y Gómez, y el diputado por el distrito de Algeciras don José Luis de Torres y Beleña, injustamente relegado al olvido, el cual desde su despacho de Madrid realizó las gestiones que se le solicitaban desde su ciudad acerca del Gobierno de la Nación para desbloquear las aprobaciones del proyecto y que se concedieran las necesarias subvenciones.

En 1913 se iniciaron las obras de construcción del muelle de la Galera; en 1917 se habían concluido los trabajos del primer tramo y en 1932 se acabaron las obras por completo. Un año más tarde se daba a fin a la construcción del Rompeolas de la Isla Verde. El puerto de arriba y refugio con el que soñaron el ingeniero don Juan Martínez Villa en 1859, don Luis de la Orden en 1887, don Enrique Martínez y Ruiz de Azua en 1895 y don José Rodríguez de Rivera en 1908 era ya una realidad.

\* \* \*

El 11 de junio de 1910 la Junta de Obras del Puerto exponía ante la Superioridad la necesidad de que fuera aprobado el proyecto de puerto que se tramitaba. Una de las razones aducidas era que el muelle (de la Galera) era muy necesario para que pudieran atracar los barcos de Ceuta y Tánger que, hasta ese momento, fondeaban junto a la Isla Verde. Uno de los miembros de la Comisión —el señor García Cabezas— expuso que *por estas razones y por el servicio que prestaría seguramente al ramo de Guerra un muelle de atraque en Algeciras, que por cualquier medio se realice la obra, si no en prioridad a las de protección, al menos simultáneamente*. A esta petición se añadiría, en la sesión siguiente, una solicitud para que se incluyera una cantidad de dinero suficiente en los presupuestos extraordinarios, que por esos días redactaba el Ministerio de Fomento, para la construcción del puerto algecireño.

Por Real Orden de 27 de octubre de 1910 se solicitaba por el Ministerio la redacción y el envío de un nuevo proyecto general del puerto con inclusión del muelle de la Galera. Dicho proyecto reformado fue presentado por Ingeniero Director el 26 de noviembre de ese año. Un suceso acaecido en el mes de mayo de 1911 iba a desbloquear definitivamente la aprobación de los proyectos que se tramitaban para la construcción de un puerto de arribada y refugio en Algeciras, haciendo decantarse a la titubeante voluntad del Gobierno de la Nación hacia la opinión de los que propugnaban la creación de un puerto de titularidad pública en la bahía. La Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras había presentado un extenso proyecto para la ampliación del muelle de Madera que poseía en la margen derecha del río de la Miel con la intención de que la Junta de Obras del Puerto lo informara favorablemente. La Junta argumentó que *tiene formulado un Proyecto de Puerto que satisface las necesidades del tráfico marítimo y que con natural satisfacción ha visto informado favorablemente en todos sus trámites y sancionado por el Gobierno y, principalmente, porque en el Proyecto de Ley sobre organización de las Juntas de Obras de los Puertos sometido a las Cortes se asignan 6.500.000 pesetas para la construcción del puerto de Algeciras.*

Sin embargo, y aunque la Junta entendía que se debía dar prioridad a la construcción del muelle de la Galera, sorprendentemente informó favorablemente el proyecto de la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras para la ampliación del muelle propio, aunque reconocía que en principio era más conveniente para los intereses públicos que todas las obras del puerto fueran ejecutadas por la Administración.

A pesar del apoyo de la Junta al proyecto de ampliación del muelle de Madera, reiterada en el sesión extraordinaria celebrada el día 1 de marzo de 1912, con buen criterio el Gobierno de la Nación no aprobó al proyecto presentado por la Compañía del Ferrocarril, procediendo, en su lugar, a desbloquear el proyecto general del puerto presentado por la Junta de Obras y el proyecto parcial del muelle de la Galera.

Alejado definitivamente el peligro de que tan importante obra, como era la construcción de un nuevo muelle de atraque, le fuera concedida a una empresa privada, los trámites para la aprobación del proyecto general, del concerniente al muelle de la Galera y el del Rompeolas de la Isla Verde, se agilizaron a partir del mes de mayo del año 1912, aunque las di-

ficultades no habían acabado aún. A la vuelta del viaje realizado a Madrid por el Ingeniero Director de la Junta de Obras para conocer la marcha de los proyectos, éste no tiene más remedio que comunicar sus impresiones negativas sobre el asunto, puesto que el Ministro de Fomento no estaba dispuesto a conceder las subvenciones necesarias para las obras del puerto alegando la escasez de recursos con que contaba el Ministerio.

Un hecho notorio, que tendría importantes repercusiones en el puerto de Algeciras, sucedió el día 16 de noviembre de 1912, tan sólo cuatro días después de que el presidente del Consejo de Ministros, señor Canalejas, fuera asesinado en Madrid. Ese día se redactó y firmó la Real Orden por la que era nombrado nuevo Director de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, don Ramón Martínez de Campos, después de que, unos días antes, hubiera cesado en su cargo al anterior Ingeniero Director, José Rodríguez de Rivera, el autor del proyecto del puerto. Una vez tomado posesión, el nuevo Director viajó a Madrid para entrevistarse con la Superioridad y conocer de primera mano el estado en que se encontraban la aprobación del proyecto y de las posibles subvenciones.

El asunto parecía estar totalmente encarrilado gracias a las gestiones del Ingeniero Director y del diputado José Luis de Torres. Éste comunicó a la Junta que, por fin, se había firmado el Real Decreto autorizando la subasta de las obras del muelle de la Galera. No obstante, lo que parecía el final de un calvario para la Junta de Obras y para el Ayuntamiento, no se trataba más que de un espejismo. Las dificultades no habían acabado. En la sesión celebrada el mismo día 10 de abril se dio la noticia a los miembros de la Junta de que la subasta había quedado desierta. El día 25 del mismo mes, el señor Ramón Martínez del Campos, después de un apresurado viaje a Madrid, informaba que el Ministro de Fomento aseguraba que se celebraría una segunda subasta y que, en caso de que ésta también quedara desierta, se estudiaría el modo de realizar rápidamente el muelle por adjudicación directa de las obras.

Las promesas del Ministro, señor Villanueva, se cumplieron y, por Real Orden de 12 de mayo de 1913, se disponía que la Junta de Obras del Puerto ejecutara las obras del muelle de la Galera o de Alfonso XIII mediante el sistema de administración (adjudicación directa), al mismo tiempo que solicitaba que se expidieran los libramientos del primer y segundo trimestre de la consignación para el citado muelle.



Obras de relleno en la construcción del muelle de la Galera, primera fase, en 1914-1915. En el centro de la imagen el Hotel Marina Victoria y la futura Marina (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

## **b) Desarrollo de las obras**

Una vez aprobada la ejecución de las obras del muelle de la Galera o de Alfonso XIII el 12 de mayo de 1913, éstas se iniciaron comenzando con la construcción de los muros norte y sur, así como con el relleno de la zona interior del muelle.

En la primavera del año 1915 visitó los trabajos que se estaban realizando el Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros, don Manuel Díez, el cual, entre otras observaciones, ordenó que se realizaran algunas reformas y modificaciones sobre el proyecto previo que fueron aprobadas por Real Orden de 26 de enero de 1915.

En un segundo proyecto reformado, redactado el 12 de junio de 1915, entre otras modificaciones, el Ingeniero Director de la Junta proponía que *al no haber rompeolas (y han de pasar muchos años hasta que esté construido), es peligroso tener al Este, al Sureste y al Sur del muelle grandes profundidades en sus inmediaciones porque las olas tendrían entonces mayor altura durante los temporales y sus efectos pudieran ser desastrosos*. Por lo que entiende que sería conveniente que los muros del

Sur, del Sureste, de Levante y de parte del Nordeste se disminuyeran en espesor, pasando de 2,70 metros a 2, y los calados del Norte que fueran, en vez de 4 metros, de entre 3 y 3,50 metros.

En la sesión de la Junta de Obras del Puerto del 8 de marzo de 1913 se había expuesto la necesidad de adquirir dragas para excavar las zanjas de los cimientos sobre los que deberían colocarse las bases de los muros exteriores, así como grúas capaces de levantar los bloques artificiales que habrían de construirse. En el mes de julio ya estaba trabajando en las obra del muelle de la Galera la draga “Almería” dedicada, aquel verano, al relleno de la piedra de la Galera y a excavar la zanja de cimentación del muro del lado sur.

Las previsiones del Ingeniero Director eran que al finalizar la temporada de verano estuvieran finalizadas las obras del muro sur que unía la piedra de la Galera con tierra. Sin embargo, la falta de medios auxiliares adecuados, sobre todo de una grúa capaz de levantar y transportar bloques, y de buzos, estaba ocasionando una gran demora en los trabajos. Ante las apremiantes demandas del Ingeniero, la Junta de Obras, en sesión celebrada el 7 de agosto, acordó hacer las gestiones necesarias para contratar buzos. En la sesión del 14 de enero de 1914 se tomó el acuerdo de alquilar la draga de rosario denominada “Montañés” al puerto de Cádiz por un precio de 1.000 pesetas mensuales.

La 1ª Guerra Mundial tuvo una influencia negativa, como no podía ser de otra manera, en el desarrollo de las obras del puerto de Algeciras. A principios del año 1916 los trabajos estaban cercanos a su paralización por falta de recursos y de materiales. La Junta, ante la imposibilidad de lograr por sus medios el desbloqueo de las subvenciones, solicitó la mediación del Gobernador Militar del Campo de Gibraltar, que logró evitar la paralización de las obras con lo que ello hubiera podido representar para los numerosos obreros contratados.

En el mes de octubre de 1916, las obras del muelle de la Galera se hallaban muy adelantadas. A pesar de los momentos críticos en que el retraso en la percepción de las liquidaciones puso en peligro la continuidad de los trabajos, éstos se desarrollaron sin ninguna interrupción relevante entre 1913 y 1916. Incluso, en algunos períodos, la Junta había procedido a contratar a cierto número extra de trabajadores que, unidos al personal fijo, hizo disminuir en gran parte la crisis laboral que aquejaba a la ciudad.

El 13 de octubre, el Ingeniero Director comunicó a la Junta que *se prosigue la construcción del muro transversal del muelle, continúan los dragados, los norays todos ha sido ya pedidos y empiezan los acopios por parte de los destajistas que con los rellenos que se continúan la variación de la rasante que se está llevando a cabo tendrán lugar para la colocación de adoquinado y sillares de coronación*. No obstante, la cercana finalización de esta primera parte de las obras del muelle de la Galera tendría su parte negativa: aquel otoño la Junta de Obras del Puerto se vio en la necesidad de despedir a una parte de los obreros que habían trabajado en los destajos del muelle. Para intentar paliar este problema social, el Ingeniero Director presentó, con carácter de urgencia, el día 15 de noviembre, varios proyectos complementarios.

### **c) Prolongación del muelle hasta el bajo de los Patrones**

El primer tramo del muelle de la Galera estaba terminado a mediados del año 1917. El desarrollo de las obras había necesitado la aprobación de varios reformados y de diversos proyectos para la dotación de alumbrado, retretes, aguada y accesorios. La puesta en servicio del muelle multiplicó pronto la recaudación por arbitrios (general de pasajeros y mercancías, servicio de grúas, atraque, muellaje, etc.) que, de un total de 778,65 pesetas mensuales recaudadas en marzo de 1916, pasó a 3.402,31 pesetas en agosto de 1917 y a 7.480,34 en agosto del año siguiente. Sin embargo, el muelle adolecía de algunos problemas de calado que imposibilitaban el atraque de buques de gran porte y que habían obligado a ejecutar con antelación dos proyectos de dragado que resultaron insuficientes. Por tal motivo se presentó un Tercer Proyecto de Dragado para la utilización del muelle de la Galera, cuyas partes 1ª y 2ª fueron aprobadas por Real Orden de 26 de junio de 1918, autorizándose a que se ejecutaran directamente por la Junta de Obras.

Pero aún no se habían rematado las obras del muelle, cuando ya se había comenzado a gestionar el proyecto de ampliación del mismo que preveía la prolongación del muelle de la Galera hasta el bajo de los Patrones.

El “Proyecto Reformado del Muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)”, redactado por el nuevo Ingeniero Director, don Cástor Rodríguez del Valle, y firmado el 10 de junio de 1916, preveía la prolongación del actual muelle hasta el bajo de los Patrones para proporcionar líneas de atraque y obtener calados de nueve o más metros.



El muelle de la Galera en 1920. A la derecha, el muelle y la dársena de Villanueva. Al fondo, la Isla Verde (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Otro de los motivos que aconsejaban llevar a cabo la prolongación del muelle era que con el espacio ganado se podría dotar de medios de aguada económica y cómoda y, además, poder contar con superficie suficiente para instalar depósitos de carbón y de víveres, pudiéndose atraer la mayor parte del movimiento marítimo de Gibraltar a este puerto. El 2 de diciembre de 1916, se redactó un nuevo proyecto parcial de prolongación del muelle de la Galera que recogía, en parte, las justificaciones expresadas en el anterior, añadiéndose otras nuevas derivadas de las consecuencias futuras que tendría el desarrollo del conflicto bélico europeo que se encontraba, en esos meses, en pleno apogeo. Justificaciones que dejan entrever el convencimiento que tenía el Ingeniero Director de la Junta de que la victoria final se decantaría de parte alemana. La seguridad de que Alemania ganaría la guerra y de que la gran flota germana tendría que utilizar necesariamente el puerto de Algeciras, como obligada alternativa al enemigo de Gibraltar, era uno de los motivos que aducía el Ingeniero Director para proponer la construcción de un gran muelle, sólo posible si se acometía la prolongación del actual de la Galera hasta el bajo de los Patrones. Se necesitaba prolongar la alineación del muro Sur en 44 metros, que con los 58 del muelle construido, daría, en ese lado, una línea de atraque de 102 metros. No obstante, según transcurrían los meses, las

dimensiones proyectadas en las diferentes propuestas de prolongación se iban quedando pequeñas, procediéndose a redactar nuevos proyectos con cifras de líneas de atraque, anchura de muelle y calados más ambiciosas.

En enero de 1919, el Ingeniero Director dio cuenta a la Junta de cómo el Director General de Obras Públicas, en el transcurso de su visita realizada del 18 al 20 del citado mes a Algeciras, le comunicó la necesidad de que se redactara otro proyecto de prolongación del muelle de la Galera *hasta 500 metros aproximadamente más largo de los que hoy mide con anchura de 80 y 85 metros en dicha prolongación*. Por Real Orden de 14 de octubre de 1920 quedó aprobado el “Proyecto de Prolongación del muelle de la Galera o de Alfonso XIII”, redactado y rubricado por el Ingeniero Director el 23 de julio de aquel mismo año.

Las obras que habrían de ejecutarse consistían, básicamente, en la prolongación del muelle existente hasta el bajo o roca de los Patronos formando con aquel un ángulo de  $126^{\circ}$  con el noroeste, con una anchura de 110 metros y tres alineaciones principales: la Sur, al frente o alineación Este y la alineación Norte. Los calados de la alineación Sur y Este serían de 10 metros en toda su longitud y la Norte, 6 metros en una longitud de 70 metros y 10 en el resto, o sea en 395 metros.

El 30 de noviembre de 1920 se presentó el proyecto definitivo que recogía las partes fundamentales del anterior, pero que, siguiendo la orden de la Superioridad, se había dividido en tres trozos con vistas a facilitar su ejecución por contrata de acuerdo a los recursos disponibles. Para el desarrollo de los trabajos la Junta de Obras contaba con mejores medios auxiliares que los que había tenido a su disposición para la construcción del primer trozo del muelle de la Galera, pero en esta ocasión se necesitaba contar además con los servicios de una grúa flotante de 45 toneladas capaz de levantar y trasladar los bloques para los muros de las alineaciones y, especialmente, el ferrocarril de la cantera de los Guijos que, hasta ese momento, sólo llegaba hasta la playa del Saladillo, pero que se proyectaba prolongar hasta el muelle de la Galera. No obstante, los trámites de aprobación de este proyecto se alargaban en los diferentes departamentos gubernamentales para desesperación de la Junta de Obras, que, reiteradamente, por ella misma o a través del diputado a Cortes, don José Luis de Torres, elevarían peticiones para que se sacaran a subasta las obras de los tres trozos que constituían el proyecto de prolongación que

tanto se estaba haciendo esperar. Es evidente que la inestabilidad política existente desde, al menos, 1918 en la Nación (se sucedieron doce gobiernos y tres Parlamentos entre ese año y 1923) y la crisis social (repercusión de la revolución rusa, efervescencia de los sindicatos, multiplicación de las huelgas, etc.) y económica (contracción de la postguerra, caída de las exportaciones, crisis agraria, etc.) imposibilitaba el normal desenvolvimiento de los ministerios y la anarquía en las tareas de gobierno.

Sería a partir del 12 de septiembre de 1923, con la instauración de la dictadura militar por don Miguel Primo de Rivera, cuando la estabilidad pareció retornar a la política nacional y las tareas de gobierno tomaron el cauce de normalidad que había faltado en la etapa anterior. El Directorio Militar y los gobiernos de carácter civil, entre 1923 y 1929, pusieron gran énfasis en el desarrollo de las obras públicas, tanto para paliar los efectos perniciosos en el mundo laborar de la crisis, como para poner las bases que condujeran al desarrollo de otros sectores económicos que necesitaban de la mejora de las redes viarias (incremento de la producción industrial y del turismo). En el Puerto de Algeciras pronto se hicieron patentes los efectos positivos del nuevo régimen ordenancista.

Los proyectos de obras se agilizaron y la llegada de buques mercantes, procedentes de numerosos países, se incrementó notablemente, con lo que tal incremento representaba para las arcas de la Junta de Obras del Puerto y la reactivación económica de la ciudad.

El 9 de octubre de 1923, la Junta solicitó al General encargado del despacho del Ministerio de Fomento que se procediera a la tramitación del proyecto de prolongación del muelle de la Galera (que se encontraba paralizado en el citado Ministerio desde hacía tres años) *a fin de que sea en breve sacada a subasta dicha obra*. En la sesión del día 15 de febrero de 1924 se dio cuenta de haberse aprobado por la Superioridad la subasta de las obras de prolongación del muelle de la Galera, que tendría lugar el día 10 de marzo y que se celebró sin ninguna demora, siendo adjudicadas a la empresa holandesa de don Adrián Bos y Recourt.

Sin embargo, un terrible suceso acontecido entre los días 10 y 16 de marzo de 1925, obligó a retrasar una vez más las obras que la empresa concesionaria había comenzado a realizar para la prolongación del muelle de la Galera. En aquellos días la bahía de Algeciras sufrió uno de los temporales del sudeste más devastadores de cuantos habían azotado hasta

esa fecha la zona. El ímpetu de las olas, con las obras exteriores de abrigo (rompeolas de la Isla Verde) aún inacabadas, causó enormes destrozos en el muelle de la Galera. El costo de las reparaciones se calculó en unas 420.000 pesetas. En los días que siguieron al temporal se hizo un recuento de las averías sufridas por las diferentes infraestructuras portuarias y en los medios auxiliares para su envío a la Superioridad.

Un hecho que tendría importantes repercusiones empresariales y laborales en los años siguientes, aconteció en el mes de enero de 1931. En la sesión del día 6 de febrero se dio cuenta que, por Real Orden, era aceptada la subrogación por la “Compañía Hispano-Holandesa de Construcciones, S. A.”, de los derechos y obligaciones que el contratista Adrián Bos tenía contraídas con la Junta y que, hasta esa fecha, regentaba la empresa que construía la prolongación del muelle de la Galera. En la misma sesión se dio a conocer, por el Ingeniero Director, las modificaciones que se estaban acometiendo en las obras del muro oeste de la prolongación del muelle de la Galera con el fin de lograr mayores calados y poder hacerlo utilizable para el atraque de buques mercantes de gran calado y trasatlánticos.

Las obras de prolongación del citado muelle parecían no acabar nunca, puesto que de las cuatro anualidades previstas en el proyecto inicial, se habían pasado a siete en 1931 y aún quedaba una parte por construir y algunas zonas por dragar. El 27 de mayo de 1931 se notifica a la Junta que las obras de prolongación continuaban, habiéndose invertido en las mismas en el mes de abril pasado la cantidad de 102.238,20 pesetas. Al mismo tiempo, la “Compañía Hispano-Holandesa de Construcciones S. A.” solicitaba una prórroga de un año para poder terminar las obras subastadas del muelle, petición que vuelve a reiterarse en el mes de julio del siguiente año. Por fin, los trabajos de prolongación del muelle de la Galera estuvieron finalizados a mediados del año 1932.

## BIBLIOGRAFÍA

· *Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras*, Libros de Actas. Plenos. Secciones ordinarias y extraordinarias de los años 1910 a 1931.

· Martínez de Campos, R., *1º Proyecto Reformado del muelle de la Galera y encauzamiento del río de la Miel*. Año 1914. Leg. 15, Caja 14 (Archivo de la A.P.B.A.).

- *2º Proyecto Reformado del muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)*. Año 1915. Leg. 19, Caja 19 (Archivo de la A.P.B.A.).

· Pérez-Petinto, M., *Historia de Algeciras* (redactada en 1944), Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 2004.

· Rodríguez del Valle, C., *Proyecto Reformado del Muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)*. 10 de junio de 1916. Leg. 21, Caja 17, Memoria justificativa (Archivo de la A.P.B.A.).

· Torremocha Silva, A., *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.

- *El Puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia*. Centenario de los muelles de la Galera y de Villanueva, U.N.E.D., Algeciras, 2013.

· V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.



## XXIII

### **EL PASEO MARÍTIMO, LA ESCALINATA Y LA DÁRSENA PARA EMBARCACIONES MENORES (1944-1958)**

Hasta el año 1942 el litoral de Algeciras, al este de la ciudad, estaba constituido por un desangelado barranco, donde los vecinos arrojaban escombros y basuras, rematado, en su parte superior, por una calle conocida como “El Murillo” por los restos de la muralla medieval que aún se conservaban en el lugar. En la zona baja, desde donde luego se construyó “La Escalinata” y el arranque de la dársena de Villanueva, las viviendas de varias plantas daban directamente a la playa pedregosa que se extendía a sus espaldas en cuyos muros se abrían ventanas y pequeñas terrazas.

La expansión del puerto, desde que se inició la construcción del muelle de la Galera en 1913, se hizo sobre la orilla izquierda del río de la Miel donde, desde 1870, existía un malecón de mampostería denominado por la documentación de la época muelle Viejo o Comercial. Entre la fachada marítima de la ciudad al norte del río —donde se localizaba el Hotel Marina Victoria— y el cantil de la pequeña dársena de Villanueva donde recalaban las embarcaciones de la Junta de Obras del Puerto y los

botes de pesca particulares se fue habilitando un paseo, al principio arbolado, denominado “La Marina” que acababa en el tinglado conocido como “La Pescadería”. De “La Pescadería” hacia el norte sólo había una playa impracticable, por los numerosos arrecifes y piedras que la formaban, y el barranco antes citado.

La salida y entrada de mercancías y de pasajeros se efectuaba únicamente por la angosta calle Segismundo Moret hasta enlazar con la carretera de Cádiz. Acabada la Guerra Civil el auge que comenzó a adquirir el puerto de Algeciras con la llegada de trenes a la Estación Marítima y de personas para embarcar o las desembarcadas, así como los numerosos camiones con mercancías (sobre todo corcho) que accedían al muelle de la Galera y con pescado que salían de la ciudad provocaba grandes molestias a los ciudadanos al tener que circular por una sola y estrecha calle.

Esta situación llevó a la Junta de Obras del Puerto a buscar una segunda conexión del puerto con el exterior de la ciudad, en esta ocasión con la carretera de Málaga que evitara el paso obligado de los camiones por la Marina y la calle Segismundo Moret. Así surgió el proyecto de “Muro de ribera o Acceso de la carretera de Cádiz a Barcelona al puerto de Algeciras”, cuyo autor fue el ingeniero director de la Junta de Obras don Francisco Martínez Tourné, que preveía el relleno de la playa desde la Marina hasta el actual centro comercial El Corte Inglés y, desde allí, por la prolongación de la Avenida Virgen del Carmen hasta entroncar a la altura de la Granja con la carretera de Málaga.

Para poder llevar a la práctica este proyecto era necesario ampliar la anchura de la Marina y para ello había que rellenar parte de la dársena de Villanueva, lo que ocasionaba un problema adicional: ¿Dónde fondear o atracar las numerosas embarcaciones menores que lo hacían en la citada dársena de Villanueva? Por ese motivo la Junta de Obras encargó al ingeniero director que elaborara otro proyecto para buscar un lugar apropiado donde poder alojar a las citadas embarcaciones. Así surgió el proyecto de “Dársena para embarcaciones menores” que iría situada al sur del río, entre su margen izquierda y el viejo puente de la Isla Verde, por delante de los edificios que se estaban construyendo, o cuya construcción se preveía, para sede de la Junta de Obras del Puerto, la Aduana, la Comandancia de Marina y Sanidad Exterior.

El proyectado enlace del puerto con la carretera de Málaga a través del que luego se llamó Paseo Marítimo y Avenida Virgen del Carmen, trajo como consecuencia la redacción de otros dos proyectos como eran el relleno parcial de la dársena de Villanueva y la habilitación de una dársena para las embarcaciones menores. Entre los años 1944 y 1958 se llevaron a cabo estos proyectos que pusieron las bases para el espectacular desarrollo del puerto de Algeciras en los siguientes veinte años.

\* \* \*

Una vez finalizados los proyectos de construcción del muelle de la Galera y de las obras exteriores o de abrigo del Rompeolas de la Isla Verde, estas últimas iniciadas en el año 1919 y finalizadas, con la construcción del Dique Sur, en el año 1935, y tras el paréntesis de la Guerra Civil, el puerto de Algeciras reinició el desarrollo de sus infraestructuras, base de su auge en las décadas anteriores al comienzo del conflicto bélico. Aunque este desarrollo estuvo lastrado por la gran crisis económica ocasionada por los años de guerra y por la escasez de subvenciones estatales y de materiales de construcción sufrida durante el período de postguerra y la Segunda Guerra Mundial.

Algunas de las obras de infraestructura que habían sido adjudicadas en los años previos a 1936 (el muelle Pesquero y la rampa-varadero para barcos de 500 toneladas en la Isla Verde) habían tenido que ser abandonadas por las empresas adjudicatarias por la falta de materiales de construcción ocasionado por la inestabilidad provocada por el conflicto bélico y el aislamiento de la Nación. Sin embargo, acabada la Guerra Civil, aparecen en las actas de las sesiones de la Junta de Obras del Puerto noticias en relación con el reinicio de obras paralizadas y la presentación de proyectos para otras obras nuevas que, a juicio de la Comisión Portuaria, serían vitales para que el puerto pudiera enfrentarse con garantías de éxito a las demandas de tráfico que, sin duda, tras finalizar la Segunda Guerra Mundial, por su estratégica situación tendría.

En cuanto a otras instalaciones y servicios, se asiste a la aprobación de nuevos proyectos que indican un cambio de tendencia en el proceso de desarrollo del puerto. En la sesión del día 21 de octubre de 1939 se aprobó

el proyecto de tres almacenes a construir en el muelle de la Galera que se acometería con las subvenciones que se esperaban recibir del Gobierno de la Nación. Y un mes más tarde, el 24 de noviembre, el Presidente del Pósito Marítimo-Pesquero de Algeciras solicitaba a la Junta de Obras del Puerto que se le indicara sitio, cantidad y dimensiones del terreno apropiado para la instalación en este puerto de una fábrica de hielo, al mismo tiempo que se aprobaba un proyecto para la adquisición de dos grúas eléctricas de 3 toneladas.

El 15 de marzo de 1940 se daba el visto bueno al proyecto de reparación del Puente de la Isla Verde y en el mismo año al proyecto de reparación del ramal de enlace de la vía del ferrocarril del muelle de la Galera con la red de los Ferrocarriles Andaluces. Después de un largo paréntesis de cuatro años, el puerto de Algeciras volvía a recuperar parte de la actividad que había tenido en la década de los años veinte.

El 8 de abril de 1953 fue aprobado por la Superioridad el “Anteproyecto General de Obras”, reformado en los años siguientes, que, como obras de infraestructura y edificaciones más destacadas proponía las siguientes:

a) Ensanche y prolongación del Rompeolas (Dique Norte), utilizado hasta esa fecha para suministro de agua y petróleo a buques, pero no para el tráfico comercial ni para escala de trasatlánticos.

b) Ampliación de la Isla Verde ganando terrenos al mar para destinarlos a depósitos de combustibles líquidos con la instalación de compañías que podrían sumarse a la actual factoría de C.A.M.P.S.A. (en construcción) con capacidad para 30.000 toneladas.

c) Acceso a la Isla Verde, al Dique Norte y al muelle de transbordadores, ideado con el fin de trasladar a la zona sur del puerto el embarque y desembarque de pasajeros y de automóviles liberando al congestionado muelle de la Galera de este intenso tráfico portuario. (Este proyecto nunca llegó a finalizarse teniendo que ser abandonado en 1964 después de haberse gastado la Junta en las obras 16 millones de pesetas de la época).

d) Completar la ocupación de la explanada (terrenos ganados al mar en la zona situada entre el río de la Miel y la playa del Chorruelo) con los edificios de Administración de Aduanas, Dirección de Sanidad Exterior, Comandancia de Marina y ampliación de las oficinas de la Junta de Obras.

e) Finalizar la construcción de la dársena para el material flotante de la Junta de Obras y refugio de balandros deportivos y otras embarcaciones menores.

f) Habilitación del muelle de la Galera, de uso mixto hasta la fecha, que, en su día, sería exclusivamente comercial contando con más almacenes. Mediante el dragado de su lado norte podría servir para el atraque de los trasatlánticos de 30.000 toneladas.

g) Habilitación de la futura dársena de pescadores, prolongando y ensanchando el muelle pesquero y dotándolo de lonjas, suministro de combustibles, fábrica de hielo con cámaras de conservación de pescado y casetas de armadores.

Algunos de estos servicios podrían pasar al muelle de costa que completaría la dársena. Una vez prolongado el muelle pesquero podría finalizarse el relleno de la dársena de Villanueva.

#### **a) Dársena para embarcaciones menores (1944-1958)**

El 15 de abril de 1936 había sido aprobado y enviado a la Superioridad un proyecto para la construcción de una dársena destinada a embarcaciones menores en la zona cercana a la playa del Chorruelo que tenía como finalidad *dar abrigo a las pequeñas embarcaciones, propiedad de modestos pescadores que dedican sus actividades a la industria del mar; y así mismo facilitarles las faenas de limpieza, pintado y calafateado de las embarcaciones.*

Sin embargo, la devolución del proyecto por la Dirección General de Puertos y el estallido de la Guerra Civil en el mes de julio impidió que siguiera su curso normal, hasta que fue recuperado por la Junta de Obras a principios del año 1943 y nuevamente redactado con algunas modificaciones. El proyecto elaborado por el señor Francisco Martínez Tourné y firmado el 24 de febrero de 1943, justificaba la necesidad de la construcción de una nueva dársena en que *el aumento de las embarcaciones menores, faluchos, barcas y botes auxiliares que arriban con pescado a este Puerto, a todas luces se observa que no tienen cabida en la pequeña dársena donde siempre tenían abrigo las embarcaciones y artefactos propiedad de la Junta de Obras de este Puerto* (se refiere a la dársena de Villanueva que, en uso desde el año 1916, no disponía en 1943 de espacio para el atraque de tantas barcas de pesca y de numerosos botes de diversa tipología). Por ese motivo



La dársena para embarcaciones menores, la Comandancia de Marina en primer término y, al fondo, el muelle de la Galera y la Estación Marítima en una fotografía de 1976.

el señor Martínez Tourné proponía construir una nueva dársena en la ribera meridional de la desembocadura del río de la Miel. En la ribera se construiría un muro de escollera con rellenos que habilitaría un ancho espacio donde en el futuro podrían erigirse edificaciones, mejorándose el camino que llevaba hasta el Hotel Reina Cristina. El proyecto fue aprobado por la Junta en el Pleno Extraordinario celebrado el 5 de marzo de 1943. Aunque fue devuelto por la Superioridad para que se realizaran diversas modificaciones, sería finalmente aprobado por Orden Ministerial del 13 de agosto autorizando a la Junta para que lo llevara a cabo ella directamente mediante destajos. Las obras se iniciaron a principios del año 1944. Aunque tuvieron que acometerse dos reformados, uno firmado el 20 de marzo de 1946 y otro el 13 de febrero de 1947, la dársena para embarcaciones menores y zona de servicios complementarios estuvieron totalmente acabadas en el año 1958.

#### **b) Relleno parcial de la dársena de Villanueva (1954-1957)**

El muelle de Villanueva y la dársena que habilitó se llevaron a cabo entre los años 1913 y 1916. El incremento de las barcas propiedad de particulares dedicadas a la actividad pesquera y de los barcos contraban-

distas requisados, reclamaba, después de la Guerra Civil, la habilitación de una dársena más amplia para cobijar a estas embarcaciones, motivo por el cual la Junta decidió construir otra con mayor capacidad de atraques en la ribera sur de la desembocadura del río de la Miel, a la que ya se ha hecho referencia. Como recoge el proyecto de “Relleno de la dársena de Villanueva”, *la reciente terminación del acceso al puerto desde la carretera general* (lo que luego sería conocido como Paseo Marítimo) *adolece del grave defecto de que se estrangula precisamente a la entrada en la Marina, problema que se solventaría ampliando la citada Marina obra que exigía el relleno parcial de la dársena de Villanueva.* (Esta obra portuaria se unía a las de urbanización de la zona ya emprendidas por el Ayuntamiento, como eran la demolición de la antigua Pescadería y el acceso desde la Plaza Alta hasta el Paseo de Ribera por medio de la emblemática “Escalinata”). En el mismo proyecto se proponía el relleno total de la dársena de Villanueva cuando se hubiera concluido la prolongación del muelle Pesquero. La propuesta del Ingeniero Director fue aprobada en sesión plenaria de la Junta el 14 de noviembre de 1952.

La liquidación de las obras aparece recogida en la sesión ordinaria celebrada el 27 de agosto de 1958, aunque los trabajos del relleno de la parte más cercana a la Marina de la dársena debieron estar finalizados a finales del año anterior.

### **c) Muro de Ribera-Paseo Marítimo (1942-1952)**

Mediante oficio de la Dirección General de Puertos, leído en la sesión ordinaria de la Junta celebrada el día 31 de mayo de 1940, se tuvo conocimiento de la instancia que el Excmo. Ayuntamiento de Algeciras había remitido al señor Ministro de Obras Públicas solicitando la construcción de un muro de costa (o de ribera) y la reforma del puente que unía la playa del Chorruelo con la Isla Verde *para que puedan circular vehículos hasta la misma.* En la sesión celebrada en el mes siguiente, la Comisión Portuaria se mostró de acuerdo con el informe emitido por el Ingeniero Director que señalaba *la conveniencia de realizar las citadas obras, que a más de hermostrar y urbanizar la población, proporcionarían beneficios y facilidades para el tráfico y desarrollo del Puerto.* Por tal motivo se acordó solicitar a la Superioridad la oportuna autorización para la realización del proyecto que incluyera la cantidad con la que la Corporación Municipal debía participar en los gastos que iban a generar las obras del Muro de Ribera.

El proyecto en cuestión consistía en el relleno de la línea de costa que iba desde el muelle de la Galera hasta la playa de los Ladrillos, finalizando junto al actual edificio de El Corte Inglés y que, en la década siguiente, una vez asfaltado el camino e iluminado, se convertiría en el conocido como Paseo Marítimo. El principal objetivo de este proyecto era habilitar un acceso directo al puerto desde la Carretera de Málaga, evitando que los vehículos con carga de pescado y otras mercancías tuvieran que atravesar la población.

El 3 de abril de 1941 fue aprobado por la Junta el proyecto del Muro de Ribera elaborado por el Ingeniero Director, José Estévez Tolezano, *que comprende la construcción de unos rellenos que formarán la plataforma por la cual irá un camino con una longitud de 1.070 metros con una anchura de 19 metros, y el saneamiento necesario de dicha zona por medio de un sistema de alcantarillado, permitiendo, a más de higienizar este lugar de la población, introducir las consiguientes mejoras en su parte urbana que la hermoseen, derivando el importantísimo y cada día más creciente tráfico del Puerto sin necesidad de atravesar la población.* Aunque fue devuelto por la Superioridad para que se hicieran algunas modificaciones, se aprobó finalmente por Orden Ministerial del 27 de noviembre.

Al ser una obra que también afectaba al ámbito urbano, el Ayuntamiento de la ciudad debía aportar el 25 % de esta cantidad presupuestada. Las obras se iniciaron, por el sistema de administración y a destajo, en el mes de agosto de 1942, corriendo las primeras adjudicaciones a cargo de la empresa del señor Carlos Loring Martínez, aunque posteriores destajos fueron adjudicados a otras compañías constructoras que en varias ocasiones no pudieron hacer frente a los plazos de ejecución por problemas en el abastecimiento de materiales, lo que alargó unos trabajos que pudieron haber finalizado en dos años, como se preveía en el proyecto inicial, hasta principios de 1950. Según consta en las actas de la Junta de Obras, en las obras del Muro de Ribera se utilizó piedra traída de la Cantera de los Guijos mediante un tren tirado por una locomotora-tender marca “Biesboc”, número 33, y varias vagonetas-volquetes metálicas y zorrillas de chasis metálico que eran alquiladas a las empresas constructoras por la propia Junta. Para que pudiera llegar la locomotora con las vagonetas hasta las obras de referencia se instaló una línea de ferrocarril de vía estrecha que cruzaba el Marina y llegaba hasta las proximidades de lo que, años más tarde, sería la “Escalinata”. Por Orden de la Dirección General de Puertos,



La Escalinata, construida en 1955, y el Paseo Marítimo recién terminado.

el acta de recepción definitiva de las obras del Muro de Ribera se aprobó en el mes de mayo de 1951.

El segundo proyecto reformado del Muro de Ribera fue autorizado por Orden Ministerial de 5 de julio de 1946 y el tercer reformado fue aprobado por la Junta el 5 de mayo de 1950, dándose por acabadas las obras en el mes de noviembre de ese año. Una vez finalizados los trabajos de relleno y alcantarillado del Muro de Ribera se acometieron las obras de pavimentación y urbanización del mismo con un presupuesto de 951.117 pesetas, de las que el Ayuntamiento aportaría el 25 por ciento y que se prolongarían hasta el tercer trimestre del año 1952 cuando se acabaron las obras del proyecto de “Acceso de la carretera de Cádiz y Gibraltar a Barcelona al puerto de Algeciras”, *que discurriría por el Muro de Ribera, proporcionando un enlace directo de la zona del Puerto con el camino nacional expresado y que de tanta utilidad será para la entrada y salida de mercancías en el Puerto*. Dicho proyecto fue aprobado el 29 de noviembre de 1949 y tenía por objeto enlazar, mediante una calzada de doble vía el puerto con la carretera Cádiz-Málaga a la altura de la zona conocida como La Granja. Consta que los últimos destajos se realizaron en el mes de agosto de 1952.

Pero una vez acabadas las obras de construcción de la vía que unió el puerto con la carretera de Málaga dando lugar a lo que luego se llamó “Paseo Marítimo”, quedaba aún una obra importante por acometer. Se trataba de una construcción que comunicara la zona alta de la ciudad (Plaza Alta) con el nuevo paseo de costa. Así fue como se decidió edificar, en 1955, la llamada “Escalinata” en el acantilado, consistente en un acceso monumental compuesto de tramos de escaleras y de otros curvos en rampa. Pero al mismo tiempo que se dotaba a la zona de un acceso que antes no tenía, se consiguió disponer de un excelente mirador desde el que se podía contemplar el Paseo Marítimo recién terminado, los muelles de la Galera y Pesquero y, al fondo, la bahía y el peñón de Gibraltar.

En el año 2002 “La Escalinata” fue demolida y en su lugar se construyó un aparcamiento público.

## BIBLIOGRAFÍA

· Gaytán de Ayala e Ibero, P., *Proyecto de acceso de la carretera de Cádiz y Gibraltar a Barcelona al Puerto de Algeciras*, 10 de noviembre de 1949, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 177, Caja 84.

- *Tercer Reformado de Muro de Ribera*, 25 de marzo de 1950, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 179, Caja 84.

- *Liquidación de las obras del Proyecto de Muro de Ribera en el Puerto de Algeciras*, 14 de marzo de 1951, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 187, Caja 88.

- *Proyecto de relleno de la dársena Villanueva (1ª etapa de urgentísima ejecución)*, 30 de agosto de 1952, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 196, Caja 95.

· Martínez Tourné, F., *Proyecto de Muro de Ribera*, 16 de julio de 1941, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 131, Caja 69.

- *Proyecto de dársena para embarcaciones menores y zona de servicios complementarios*, 24 de febrero de 1943, Archivo de la A.P.B.A., Leg. 137, Caja 70.

· Torremocha Silva, A., *Algeciras Antigua en imágenes. Aproximación al urbanismo y a la historia de la ciudad y de su puerto en los siglos XIX y XX*, Algeciras, 2007.

- *Algeciras. Monumentos y edificios históricos*, Algeciras, 2012.

- *El Puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia. Centenario de los muelles de la Galera y de Villanueva*, U.N.E.D., Algeciras, 2013.

· V.V.A.A., *Historia de Algeciras. Moderna y Contemporánea*, Tomo II, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.



## XXIV

### VIAJEROS EN EL PUERTO DE ALGECIRAS (SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX). LAS MOTONAVES “MIGUEL PRIMO DE RIVERA” Y “GENERAL SANJURJO”

A lo largo del siglo XIX, al menos hasta la década de los setenta de la citada centuria, las intransitables vías de comunicación terrestres que unían la bahía de Algeciras con Cádiz, Málaga y Ronda, obstaculizaban enormemente los movimientos de viajeros entre las poblaciones del Estrecho y las ciudades importantes de su entorno, puesto que la inexistencia, como refiere Pascual Madoz, de caminos apropiados para carruajes obligaba a los pasajeros a desplazarse, por las peligrosas sendas de la sierra de Gaucín o de La Trocha, a lomos de mulas o caballos y expuestos al asalto de los bandoleros, como muchos de los viajeros románticos que anduvieron por aquellos caminos de herradura, manifestaron en sus relatos.

Quizás fuera ésa una de las causas, si no la principal, por la que los aventureros que se arriesgaban a hacer el viaje, atraídos por el tipismo de nuestros pueblos y la exótica presencia de la colonia de Gibraltar, llegaban a estas costas por vía marítima, a pesar de los peligros que las singladuras en barcos de vela o de propulsión mixta venidos desde Levante o Poniente presentaban. Así, están documentadas las arribadas al puerto algecireño de via-

jeros famosos como Leandro Fernández de Moratín, que llegó a Algeciras en el año 1796 a bordo de la fragata “La Venganza”; el poeta François-René de Chateaubriand, que arribó en el mes de marzo de 1807; Lord Byron, que lo hizo a bordo de la fragata “Hiperion” en 1809; John Carr que desembarcó en los años 1809 y 1810; George Borrow que llegó a Gibraltar en el vapor “Balear”, haciendo escala en Algeciras, en el año 1839; Teófilo Gautier que arribó a Algeciras en el vapor “L’Ocean” procedente de Cádiz en octubre de 1840; Maximiliano I, todavía Archiduque de Austria, que visitó Algeciras en el mes de septiembre de 1851 accediendo a la bahía en un buque que venía de Livorno, Sevilla y Cádiz; Pedro Antonio de Alarcón que llegó al puerto de Algeciras en el año 1853 cuando, procedente de Málaga, se dirigía a Cádiz y un violento temporal obligó al buque en el que viajaba a refugiarse en la rada algecireña; James Aitken Willie que arribó al puerto de Algeciras en 1870; Augustus John Cuthbert Hare, que llegó en 1872, fondeando el buque en el que viajaba junto a la Isla Verde a donde acudieron los faluchos para desembarcar a los viajeros; Rafael Gisbert que accedió a Algeciras a bordo del vapor correo “El Apostol” procedente de Ceuta en el año 1896 y, un año más tarde, Ramón Martínez García que desembarcó en el puerto después de navegar desde Tánger a bordo del vapor “Piélagos”.

Los testimonios aportados por estos viajeros permiten conocer el uso habitual del puerto de Algeciras durante el siglo XIX como puerto de escala en los viajes de larga distancia realizados por buques que cruzaban el Estrecho bien desde el mar Mediterráneo o bien desde puertos atlánticos. En todos los casos, los navíos fondeaban en las cercanías de la Isla Verde a la espera de que acudieran la barca de Sanidad y los faluchos encargados de transportar hasta el embarcadero del río de Miel las mercancías que portaban para los comercios de la ciudad y los viajeros. En la mayoría de las ocasiones, los pasajeros no tenían en Algeciras su lugar de destino final, sino que, después de desembarcar y visitar la ciudad, continuaban el viaje hasta Cádiz o la serranía de Ronda por vía terrestre a lomos de mulos o caballos. De las descripciones de viajeros conservadas se extrae también que, al menos desde mediados de siglo, existían enlaces regulares con Ceuta y Tánger y otros enlaces diarios, por medio de faluchos y otras embarcaciones con el puerto de Gibraltar. A principios del siglo XX, aunque existían vapores con varios enlaces diarios entre Algeciras y Gibraltar, era habitual que viajeros de cierto nivel económico cruzaran la bahía a bordo de estos barcos de vela.

Al margen de los pasajeros que hacían el trayecto en faluchos entre Algeciras y Gibraltar ocasionalmente, desde, al menos el año 1850, existía un servicio marítimo regular entre ambos puertos que era utilizado por gran número de vecinos que acudían a la Roca para trabajar en el puerto o en el comercio local de la colonia o que se desplazaban diariamente como “matuteros” con el único objeto de llevar a cabo el pequeño contrabando “de hormigas”. Está documentado, en ese año, un servicio regular mediante vapores dos veces al día con pasajeros y el correo. Con Ceuta existía un servicio de pasajeros, mercancías y correo dos veces por semana desde el último cuarto del siglo XVIII.

Algeciras fue siempre el principal puerto de conexión de la ciudad norteafricana con la Península, exceptuando los siglos XV, XVI y XVII, período en el que, destruida la ciudad, su lugar fue ocupado por Gibraltar. Pero no cabe duda de que sería la Guerra de África de 1860, la que reactivó la función de puerto de pasaje de las endebles instalaciones algecireñas, al convertirse, durante el tiempo que duró el conflicto, en puerto de embarque para las tropas que luchaban en Marruecos. En el verano de 1859 se concentró en Algeciras un ejército formado por 40.000 hombres que fueron trasladados a la otra orilla, entre los meses de septiembre y octubre, por medio de una flota constituida por catorce unidades navales.

Entre el verano de 1859 y el mes de abril del año siguiente, cuando se firmó la paz de Wad al-Ras, el puerto de Algeciras adquirió una enorme importancia como punto de embarque y desembarque de soldados que iban al Norte de Marruecos o retornaban del campo de batalla. Pero serían las conexiones diarias con la vecina colonia de Gibraltar, las que absorberían la mayor parte del tráfico de pasajeros realizado por el puerto de Algeciras a lo largo del siglo XIX. Las dos rotaciones diarias que realizaban los vapores que unían ambos puertos desde, al menos 1850, permitían transportar a numerosos pasajeros que, como se documenta a través de las descripciones de viajeros y de los testimonios recogidos por la prensa local gibraltareña, acudían cada día desde Algeciras (y La Línea por el paso terrestre de la Frontera) para trabajar en la pujante colonia, bien en las obras de ampliación de su puerto, en la carga y descarga de carbón o en las actividades comerciales —legales o ilícitas— que se desarrollaban en la Roca.

### a) Línea regular entre los puertos de Algeciras y Gibraltar en el siglo XIX

Se tiene constancia de la existencia de una línea regular de navegación entre los puertos de Algeciras y Gibraltar en 1824. En aquel año, el viajero Isidore Taylor refiere que *la travesía de Algeciras a Gibraltar la hacen barcos de bellas líneas, cuyas cualidades náuticas son muy apreciadas por los marineros. La distancia es de unas tres leguas y se desembarca en un magnífico puerto siempre abarrotado de mercancías de las cinco partes del mundo...* En el año 1850 se hace referencia explícita al servicio regular de vapores existente entre los puertos de Algeciras y Gibraltar que efectuaban dos viajes de ida y otros dos de vuelta al día. El “Iris”, Boletín de Intereses Locales, Literatura y Bellas Artes, publicado en Algeciras con una periodicidad de, al menos, ocho números al mes, recogía el 2 de julio de 1850 la noticia de que *el vapor de hierro “El Vencedor” saldrá de ésta a las 7 de la mañana y 2 de la tarde, y de Gibraltar a las 11 de la mañana y 6 y media de la tarde. Los domingos de (Algeciras) a las 8 de la mañana y 6 de la tarde. De Gibraltar a la 10 y media de la mañana y 7 y media de la tarde.*

Según la Guía Oficial de Cádiz, su provincia y departamento del año 1883, en aquel año se realizaban tres viajes diarios entre Algeciras y Gibraltar a cargo de los vapores de la Línea de Thomas Haynes cuyos nombres eran “Calpe Foundry” y “Primero de Algeciras.”

Éste último vapor de rueda o paletas estuvo en servicio hasta el año 1901. En 1896, Rafael Gisbert, cuando entraba en la bahía bordo del vapor correo “El Apostol”, procedente de Ceuta, dice: *Ya entrábamos en la bahía, cuando un vapor de ruedas que venía de Gibraltar, nos cruzó enfilando hacia un muelle alto, sobre pilares de armadura de hierro...* En otro pasaje de su relato Gisbert describe con estas palabras la embarcación en la que él hizo el viaje desde Algeciras a Gibraltar: *Nosotros seguimos también por ese muelle (de Madera) y pasamos al barco próximo a salir. Cuando me vi en aquella cubierta, llena de butacones de mimbre, bajo el toldo de colorines, y observé a los marineros en la maniobra con sus uniformes impecables, sentí una sensación rara que no puedo definir...*

Cuando en el año 1892 se acabó la construcción de la Línea del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras y, dos años más tarde, se puso en servicio al muelle de Madera, la “The Algeciras- Gibraltar Railway Company Limited”, propietaria de la citada línea y del muelle, creó un servicio

propio de vapores para unir el puerto de Algeciras con el de Gibraltar. Estos vapores hacían sus rotaciones en combinación con el horario de los trenes que partían o llegaban a la terminal ferroviaria del puerto algecireño. El primer vapor que hizo la travesía entre el muelle de Madera y el de Gibraltar fue el “Elvira”, que era un barco de ruedas de paletas que hacía cuatro viajes diarios entre los dos puertos. La travesía costaba 1 peseta, si se hacía en popa, y 0,50 si se hacía en proa.

El “Elvira” había sido construido en el año 1892 en Glasgow. El casco era de acero y presentaba una eslora de 33,66 metros, una manga de 5,66 y un calado máximo a popa de 1,98 metros y a proa de 1,54. Más tarde se unieron a este buque, los también vapores de ruedas “Margarita” y “Aline”. El “Margarita”, de similares características técnicas que el “Elvira”, aunque algo mayor, había sido construido en Glasgow en 1896. Ambos vapores navegaron bajo pabellón inglés hasta que el 11 de febrero de 1897 fueron matriculados en Algeciras. Sabemos que en 1901 el viaje en el “Elvira” costaba 1,25 pesetas, haciendo el trayecto en cuarenta minutos.

El 30 de junio de 1913, la “Compañía de los Ferrocarriles Andaluces” absorbió la “Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited”, incluyendo la flota de vapores que estuvo a su cargo hasta que, el 15 de mayo de 1926, se creó la Sociedad Anónima de Vapores “La Punta de Europa”, siendo sus socios fundadores Francisco Vicente Montero Riera, Francisco María Montero de Sola y Bernardo Sousa González. Al año siguiente, en noviembre de 1927, la Compañía de Vapores “La Punta de Europa” trasladó la zona de atraque de sus tres vapores, “Margarita”, “Elvira” y “Aline”, desde el muelle de Madera hasta el cantil norte del muelle de la Galera, donde se instaló una caseta de madera con unas dimensiones de 7 x 3 metros con las oficinas y el despacho de billetes, hasta que se inauguró la Estación Marítima, en la que la Compañía tendría un local para despacho de billetes.

A poco de adquirir la flota, la nueva Compañía, para modernizar sus antiguos buques, encargó a los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, el 27 de agosto de 1928, la construcción de un nuevo barco que se denominó “Margarita II”. Se trataba de un vapor de paletas o ruedas con dos máquinas y de dimensiones similares a las del “Aline”, con una eslora de 40,55 metros, una manga de 6,13 metros y un calado máximo a popa de 1,70 metros, estando autorizado para poder transportar 380 pasajeros.

La Sociedad Anónima de Vapores “La Punta de Europa” vendió el vapor “Elvira” en 1929 a una empresa sevillana que, a su vez, lo mandó al desguace en septiembre de 1934. El viejo “Margarita” había sido desguzado en marzo de 1932.

Para sustituir a estos dos barcos y al “Aline” que se encontraba fuera de servicio y amarrado a puerto, encargó en el año 1934 la construcción de la motonave “Aline II” a los Astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval impulsada por dos motores diesel.

### **b) Líneas regulares entre Algeciras-Ceuta y Tánger**

Aunque está documentada la existencia de un servicio regular de barcos para el abasto de Ceuta desde Algeciras o Tarifa, al menos desde principios del siglo XVIII, la primera noticia que se tiene sobre una línea regular de navegación entre Algeciras y la ciudad española del norte de África, data del año 1795, cuando el Barón de Bourgoing, que estuvo en Algeciras en el año mencionado, refiere que *sale dos veces por semana (desde Algeciras) un paquebote para Ceuta. Ese trayecto se hace a menudo en tres o cuatro horas, pero a veces tarda ocho o diez. Cuesta el pasaje cuatro reales.*

En 1877 existía un servicio regular entre Algeciras y Ceuta realizado por los vapores “María” y “Dos Hermanas”, propiedad del armador gaditano Antonio Millán, que transportaba correspondencia oficial y privada, admitiendo también mercancías y pasajeros. En 1883 hacían viajes diarios de ida y vuelta, siendo consignados en Algeciras por don Eugenio Oncala y en Ceuta por don José Más. En 1900 ambos buques continuaban haciendo el mismo servicio. En 1896 dos vapores correo, uno de ellos de nombre “El Apostol”, enlazaban los puertos de Ceuta y Algeciras.

#### **• La “Compañía Trasatlántica Española”**

La “Compañía Trasatlántica Española” fue fundada el 1 de junio de 1881 por Antonio López y López, primer Marqués de Comillas, conjuntamente con otros socios entre los que se encontraba Patricio de Satrústegui Buis. En 1861, la compañía que entonces regentaba había logrado la concesión del transporte de comunicaciones marítimas, incluyendo correo y pasaje, entre España y las posesiones de Puerto Rico y Cuba, recibiendo para tal fin una subvención del Gobierno, concesión que le fue confirmada en 1868 mediante concurso público convocado para la adjudicación de dicha línea.

En 1890 se inició la construcción en los astilleros de Matagorda (Cádiz) del buque “Joaquín Piélagó”, primer barco de la Compañía, que debe su nombre al yerno del Marqués de Comillas. Fue botado el 9 de mayo de 1891, estando operativo, después de realizadas las pruebas de estabilidad y velocidad, el 16 de mayo de 1892. Fue destinado al servicio entre Cádiz, Tánger, Algeciras y Gibraltar, llegando por primera vez a Algeciras el 20 de agosto de 1892. Como otros vapores de su época, estaba preparado para navegar a vela en caso de fallo de la máquina, disponiendo de aparejo constituido por dos foques, una vela estay y dos de cuchillo, con una superficie vélica de 510 metros. En 1893, el “Joaquín Piélagó” salía de Cádiz todos los lunes, miércoles y viernes con destino a Tánger, Algeciras y Gibraltar, retornando a Cádiz los martes, jueves y sábado.

Cuando por Ley de 23 de julio de 1932 se anuló el contrato que la “Compañía Trasatlántica Española” y el Estado habían acordado el 21 de agosto de 1925 durante la etapa de Gobierno de Primo de Rivera, una gran parte de la flota quedó amarrada y fuera de servicio. En esas condiciones se encontraba el “Joaquín Piélagó” en el puerto de Cádiz cuando estalló la Guerra Civil, permaneciendo allí mientras que duró el conflicto.

#### • *La “Compañía Valenciana de Vapores de África”*

A principios del siglo XX la marina mercante española disponía de pocos buques y carecía de la industria naval necesaria para el mantenimiento y desarrollo de una flota que pudiera competir con las prestigiosas marinas extranjeras. La Ley de Protección y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas, impulsada por don Antonio Maura y aprobada por las Cortes el 14 de junio de 1909, establecía una serie de normas para organizar las comunicaciones por mar y ordenar el tráfico marítimo con Baleares, África y Canarias, reservando el cabotaje nacional a los buques españoles y estableciendo las subvenciones a determinadas líneas consideradas estratégicas, bonificaciones y primas, al mismo tiempo que fomentaba los convenios entre las compañías del ferrocarril y las de navegación para constituir transportes combinados e incentivar la iniciativa privada y el desarrollo del comercio.

En el Artículo 17 la Ley preveía que se otorgarían concesiones de las líneas de comunicación marítimas regulares mediante concursos públicos a los que podrían concurrir los navieros y armadores españoles in-

teresados, disponiendo las empresas adjudicatarias de subvenciones para hacer económicamente viables las citadas líneas.

Por Real Decreto de 8 de abril de 1910 el Ministerio de Fomento convocó concurso para la adjudicación de las líneas que unían los puertos del sur de la Península con los del Norte de África, siendo el de Algeciras uno de los que disponía de más itinerarios, ocho en total, en los que estaban incluidos los puertos de Ceuta, Algeciras, Rio Martil, Tánger, Larache y Cádiz.

Ese mismo año se creó la “Compañía Valenciana de Vapores Correos de África” con el fin de poder concursar en la concesión de las líneas del Estrecho. La citada Compañía surgió de la fusión de la “Compañía Valenciana de Navegación” y la naviera “La Roda Hermanos”, también de Valencia. La nueva empresa contaba con doce buques, aunque tuvo que adquirir otros siete para alcanzar los diecinueve necesarios para poder prestar el servicio en las líneas del Estrecho y África. Tres de ellos fueron vapores italianos abanderados en España con los nombres de “A. Lázaro”, “J. J. Sister” y “Vicente Puchol”, adquiridos por un precio de diez millones de pesetas, y los otros cuatro eran de procedencia británica, bautizados como “Ausías March”, “Barceló”, “Luis Vives” y “Jorge Juan”. Con estas adquisiciones, la Compañía cubría las exigencias del pliego de condiciones y estaba preparada para dar un servicio de calidad en las líneas del sur de España y África.

Cinco buques de esta Compañía que frecuentaron el puerto de Algeciras, entre octubre de 1911 y febrero de 1914, aparecen citados en las actas de la Junta de Obras del Puerto.

#### • ***La “Compañía Trasmediterránea”***

La “Compañía Trasmediterránea” se constituyó en Barcelona el 25 de noviembre de 1916 con un capital social de 100 millones de pesetas, comenzado su actividad el primero de enero de 1917. El aporte financiero y de buques a la recién creada compañía procedía de las navieras “Compañía Valenciana de Vapores Correos de África”, “Sociedad Línea de Vapores Tintoré”, “Ferrer Peset Hermanos” y “Sociedad Anónima Navegación e Industria”. A lo largo del año 1917 se adquirieron las flotas de las “Compañías Marítima de Barcelona” y “Compañía Anónima de Vapores Vinuesa”, y un año después las de “Isleña Marítima” y “Compañía Mahonesa de Vapores”.



El “Hespérides”, de la “Compañía Trasmediterránea”, en maniobras de atraque en el muelle de la Galera en torno al año 1924 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Por Real Orden de 12 de diciembre de 1917 del Ministerio de Fomento se unieron, a las líneas que poseía Trasmediterránea por subrogación de la “Compañía Valenciana de Vapores Correos de África”, nuevas líneas que unían Canarias con la Península y que, desde 1910, las tenía adjudicadas la “Compañía Navegación e Industria”. En 1918, la Compañía contaba con cincuenta y tres unidades, número que se fue incrementando con nuevas aportaciones en los años siguientes. En lo que se refiere a las líneas del Estrecho, entre los años 1917 y 1930 navegó en sus aguas el “General Fernández Silvestre”, hasta que entraron en servicio las motonaves “Miguel Primo de Rivera” y “General Sanjurjo”, cuando fue vendido a una empresa de San Sebastián que lo mantuvo en activo tres años hasta su desguace en 1933.

Entre 1917 y 1926 navegó el “J. B. Llovera” que, como el “General Fernández Silvestre”, procedía de la “Compañía Valencia de Vapores

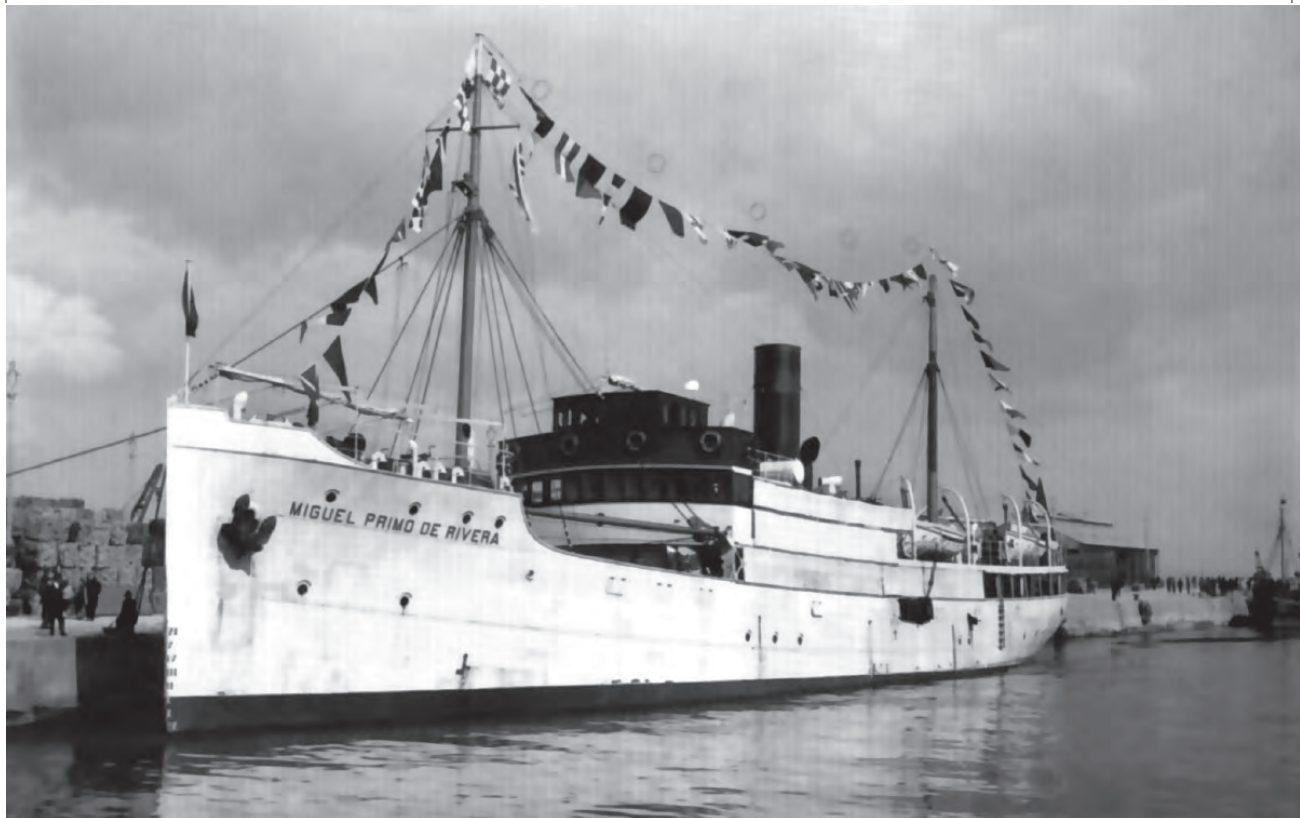
Correos de África”. Estuvo en activo, de manera casi continua, en la línea Algeciras-Ceuta para carga y pasaje hasta el año 1926 en que fue abordado en aguas del Estrecho por el “A. Cola” y se hundió. Otro vapor que procedía de la citada Compañía Valenciana era el “Teodoro Llorente” que estuvo al servicio de la “Compañía Trasmediterránea” entre los años 1917 y 1927, siendo enviado en 1924 para cubrir la línea Barcelona-Ibiza-Palma de Mallorca y desguazado en 1927 en el puerto de Barcelona.

Un vapor que aparece en varias ocasiones en fotografías que se conservan en el Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, y que estuvo en servicio en las líneas del Estrecho entre 1917 y 1925 fue el “Hespérides”. Había sido construido en los astilleros de Wigham Richardson & Co. de Newcastle en 1892 por encargo de la “Sociedad Anónima Navegación e Industria”, e incorporado a Trasmediterránea en 1916. En enero de 1917 pasó a cubrir las líneas del Estrecho, participando en 1925 en el desembarco de Alhucemas transportando tropas desde Algeciras hasta Wad Lau. Posteriormente, amarrado en Málaga, fue adquirido por Vicente Martí para ser desguazado, siendo trasladado a Mahón donde se desmontó en el año 1931.

Mención aparte merecen los dos buques gemelos, “General Primo de Rivera” y “General Sanjurjo”, que desde 1927 y 1928, respectivamente, y hasta 1953 cubrieron las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger. El primero de ellos fue construido por la Unión Naval de Levante e incorporado a la flota de Trasmediterránea el 21 de enero de 1927, aunque la botadura se había producido el 28 de julio de 1926, iniciando su singladura entre los puertos de Algeciras y Ceuta.

La otra motonave, “General Sanjurjo”, también construida por la Unión Naval de Levante, fue botada el día 1º de agosto de 1928. Como le aconteció al “General Primo de Rivera”, que se llamó desde 1931 “Ciudad de Algeciras”, con la proclamación de la República le fue cambiado el nombre por el de “Ciudad de Ceuta”, continuando en su labor de buque correo entre las dos orillas hasta el 18 de julio de 1936. El primer tramo de la quilla del “General Primo de Rivera” fue arbolado el 12 de junio en presencia del Príncipe de Asturias y del general cuyo nombre ostentó el buque hasta abril de 1931.

El 18 de julio de 1936 el “Ciudad de Algeciras” se hallaba atracado en el puerto de Ceuta pasando a estar bajo la autoridad del ejército suble-



La motonave “Miguel Primo de Rivera” (luego “Ciudad de Algeciras”) atracada en el muelle de la Galera a principios del año 1928 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

vado. Aquella misma noche hizo un viaje hasta Cádiz, escoltado por el destructor “Churruca”, transportando el Primer Tábor del Grupo de Regulares Indígenas de Ceuta, nº 3, constituido por 220 hombres. El 5 de agosto participó en el conocido como “Convoy de la Victoria”. En los meses siguientes le fue montado armamento en el arsenal de La Carraca, realizando funciones de patrullero en aguas del Estrecho.

Finalizada la Guerra Civil, volvió a enlazar los puertos de Algeciras y Ceuta, hasta que, en el año 1953, con la entrada en servicio de los primeros trasbordadores construidos por la Empresa Nacional Elcano (el “Victoria” y el “Virgen de África”), fue destinado, junto con el “Ciudad de Ceuta”, a las líneas de Canarias. Luego cubrió la línea Ciudadela-Cabrera-Ibiza, hasta que se vendió el 15 de febrero de 1976, siendo adquirido por la “Asociación Asturiana de Capitanes de la Marina Mercante” que lo utilizó como sede social y biblioteca.

Al “General Sanjurjo”, con el nombre de “Ciudad de Ceuta”. Participó, junto con la motonave “Ciudad de Algeciras”, en el traslado de tropas desde Ceuta el 5 de agosto de 1936. Cuando el 7 de agosto el aco-

razado Jaime I bombardeó el puerto y la ciudad de Algeciras, alcanzó con sus disparos al “Ciudad de Ceuta” que sufrió diversos desperfectos en su obra muerta, a pesar de lo cual continuó con las labores de transporte de tropas y de material de guerra desde la otra orilla hasta que, desaparecido el bloqueo marítimo en el Estrecho, pudo reanudar sus servicios regulares.

En 1953, una vez recibidos los nuevos trasbordadores para las líneas del Estrecho, fue destinado a Canarias como su gemelo y en 1957 pasó a cubrir la línea Ceuta-Melilla. En este servicio estaba cuando, el 21 de noviembre de 1958, después de salir del Peñón de Vélez de la Gomera, quedó varado en un bajío. Remolcado con éxito por el ferry “Victoria”, siguió ejerciendo su cometido hasta que, en 1975, causó baja en la lista de Trasmediterránea para ser adquirido por la “Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante” que lo amarró a puerto en la ría de Bilbao donde, en 1983, una riada le causó tan grandes daños que tuvo que ser desguazado.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bueno Lozano, M., *El renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Colección El Castillo de Jimena, Algeciras, 1988.
- Diario Mercantil y Marítimo de Cádiz, nº 3, sábado 3 de enero de 1863.
- Díaz Lorenzo, J. C., *Historia de la flota de Trasmediterránea*, Madrid, 1998.
- “El Iris”, Boletín de Intereses Locales, Literatura y Bellas Artes, nº 6, Algeciras, 2 de julio de 1850.
- Rodríguez Barrientos, M., *El puerto de Algeciras y sus prácticos*, Algeciras, 2005.
- Silva Vázquez, R., “Algeciras a principios de siglo: notas según la publicación de 1901 La Revista”, *Almoraima* 9, Algeciras, 1993 (199-214).
- Torremocha Silva, A., *El Puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia*. Centenario de los muelles de la Galera y de Villanueva, U.N.E.D., Algeciras, 2013.

## XXV

### LA PESCA EN EL PUERTO DE ALGECIRAS EN LOS SIGLOS XVIII, XIX Y XX”

Buena parte de la centuria dieciocho Algeciras y su bahía se vieron inmersas en varios conflictos bélicos que se libraron en torno a Gibraltar. La tradicional dedicación de una parte de los habitantes de la zona a la pesca se vio sustituida por otras actividades más lucrativas como el corso y el contrabando. Sin embargo, la pesca en aguas de la Bahía siguió siendo una actividad a la que se dedicaba un sector de los vecinos de la ciudad, aunque las noticias sobre ella aparecen oscurecidas por las más abundantes relativas al comercio, legal o ilícito, o a las acciones militares y corsarias. No obstante, en opinión de López de Ayala, en su tiempo (1782) la pesca había disminuido ostensiblemente con respecto a la existente tan solo un siglo y medio antes, cuando escribía el historiador gibraltareño Alonso Hernández del Portillo. Dice Ayala, autor del XVIII, que *no son menos las especies en nuestro tiempo, bien que como están sus aguas más frecuentadas por los navegantes, se han retirado muchos peces, animales medrosísimos, a otras partes.*

La represión del contrabando en la Bahía repercutió de una manera directa en la actividad pesquera perjudicándola al prohibirse a los barcos de pesca faenar durante la noche. M. Burgos Madroñero, recogiendo los

datos del informe de la Revista de Inspección de 1786, realizado por don Luis Muñoz de Guzmán, expone el siguiente testimonio en relación con los perjuicios ocasionados en esa fecha a la pesca en Algeciras: *Subsisten en esta (Renta) —señala el informe— y aun con más rigor, las mismas restricciones que en las antecedentes pues las Rentas tienen que tomar las más estrechas medidas para evitar el contrabando con Gibraltar y las entradas furtivas que se intenten hacer para socorrer esta Plaza con víveres o dinero y estas medidas redundan en perjuicio de los pescadores, a quienes se impide su trabajo por la noche, cuando es mas fructuoso y útil, cuya traba no sería para ellos tan sensible si no viesan que los mismos faluchos de Rentas, sacan frutos que a ellos mismos se les hace perder y lo mismo los vecinos de Ceuta a quienes favorece su situación en África, aunque dista lo mismo de la población de Gibraltar y que sus marineros vienen con el pescado a Algeciras y Tarifa.*

Ante las quejas de los pescadores de Algeciras, el propio don Luis Muñoz, remite una carta a la superioridad en la que expone una posible solución al problema planteado por la actuación de los faluchos de Hacienda, que consiste en que las barcas *puedan salir a pescar a cualquier hora, con tal de que en las de la noche lleven un dependiente de Rentas en el barco y una luz en proa o popa, para que el Cabo de vela sepa el paraje en que está el pescador y que lo mismo pueda hacerse con los buques de Comercio que pretendan salir de noche...*

En el citado documento, fechado el 23 de octubre de 1787, pero con datos del año anterior, se dice en el apartado de Matricula y Pesca, que Algeciras y Tarifa por su situación en el Estrecho, que es el paso general de la pesca, presentan las mejores disposiciones para muchos aprovechamientos. En el primero de dichos puertos anchoban el boquerón, y los catalanes tienen saladeros al pie de las propias embarcaciones en la embocadura del río Palmones. Más adelante se refiere el informe a que en Palmones había astilleros y salinas. La sal de esas salinas, que habían servido en el pasado para abastecer las factorías de salazón de pescado de la zona, se utilizaba en el siglo XVIII para salar pescado por armadores y pescadores catalanes con el objeto de exportar esta salazón en banastas de madera a puertos de Levante o a Ceuta.

En el Catastro de Ensenada (1752) se recoge que en el puerto Algeciras (unida aún a San Roque y Los Barrios), había, además de diecisiete

embarcaciones *que navegan en la mar*, cuatro barcas de jábega pescadoras y ciento cincuenta y cinco marineros. También se menciona *un arte de pescar que rinde en el propio tiempo* (un año) *cinco mill y sesenta reales*.

Al margen de la actividad pesquera desarrollada en la bahía de Algeciras por faluchos y barcas pescadoras, seriamente perjudicada, como se ha podido comprobar, por las normas restrictivas que la Real Hacienda imponía a los barcos que salían a faenar para evitar el contrabando con la plaza de Gibraltar, no cabe duda de que las labores de pesca más productivas se realizaban, en el siglo XVIII, como en épocas anteriores, en las playas de Tarifa en torno a la almadraba.

La falta de muelles, dársenas y obras de abrigo, obligaba a los faluchos y barcas pescadoras en el siglo XIX a buscar refugio en el inseguro fondeadero del río de la Miel, a pesar de lo cual, a principios del siglo XX está documentada la existencia de un crecido número de embarcaciones que se dedicaban a la pesca de bajura en los entornos de la bahía y que, cada amanecer, vendían las capturas obtenidas en la Pescadería que estaba situada en el extremo norte de la Marina.

### **a) El siglo XX**

Desde que en 1916 se construyó el muelle de Villanueva, que habilitó una pequeña dársena situada al este de la Marina, las barcazas de obras y las barcas pescadoras tuvieron una zona resguardada, más segura y cómoda que el cauce del río, donde los frecuentes aterramientos provocados por las riadas hacía a veces inseguro el fondeo, atracar, preparar las artes de pesca y desembarcar las capturas. A partir de esta fecha, pero sobre todo desde que en el año 1920 comienzan a establecerse en el litoral meridional (puertos de Cádiz, Algeciras y Málaga) empresas provenientes del norte de España dedicadas a la pesca para explotar los ricos caladeros marroquí y canario-sahariano, la actividad pesquera centrada en el puerto de Algeciras no hizo más que crecer hasta convertirse, en las décadas de los treinta y cuarenta, en la principal función desarrollada en este puerto que llegó a ser uno de los más importantes de España en el sector de la pesca.

En agosto de 1923 se hace referencia a la actividad desarrollada en el muelle de la Galera por la “Sociedad Pesquera Viguesa”, que disponía de una flota de barcos de vapor de pesca y que se había instalado en Algeciras unos años antes para centralizar en su puerto la actividad extractiva

que realizaba en los caladeros del litoral canario-sahariano. Desde 1928, como “Hijos de J. Barreras, S. A.”, la empresa viguesa establecida de el muelle de la Galera, donde poseía un almacén y oficinas y tenía establecido un depósito de carbón para sus vapores, encabezó el enorme desarrollo que se iba a producir en el puerto de Algeciras en el sector pesquero en las décadas siguientes hasta el año 1960 cuando se iniciaría un lento pero continuado declive de la actividad.

La demanda por parte de los empresarios dedicados a la pesca de locales y la construcción de varios barracones en el muelle de la Galera para almacenamiento y preparación de pescado, están evidenciando el auge que estaba adquiriendo el sector de la pesca en el puerto algecireño. Este notable incremento de la actividad no pasó desapercibido para las autoridades de Hacienda que, por Real Orden de 17 de marzo de 1930, dispuso que se implantara en el puerto de Algeciras el impuesto sobre el valor de la pesca desembarcada, consistente, en principio, en un tipo del 0,30 % de dicho valor. También ordenaba que el producto de la recaudación se remitiera trimestralmente a la Junta Central de Puertos. En el tercer trimestre de 1930, el valor total de la pesca comercializada fue de 432.060 pesetas; en el segundo trimestre de 1932, la cantidad ascendió a 711.956 pesetas; en el segundo trimestre de 1934, a 1.217.756 pesetas y en el cuarto trimestre del mismo año, a 1.698.163 pesetas.

A mediados del julio del año 1932 está documentada la exportación, a través del puerto de Gibraltar, de pescado congelado desembarcado y preparado en el puerto algecireño con destino a América. Por las mismas fechas se menciona la llegada de vagones frigoríficos diarios desde Madrid para cargar pescado. El gran incremento de la actividad pesquera acontecida entre 1920 y 1939 reclamaba urgentes ampliaciones y mejoras, tanto en las superficies de muelle disponibles en exclusiva para el sector como en instalaciones dedicadas al tratamiento y preparación del pescado, almacenes, fábricas de hielo y oficinas. Así, en junio de 1933 se presentó el proyecto de ampliación de la rampa-varadero de la Isla Verde para reparación de barcos de pesca y el proyecto de edificación de casetas para pesquerías en el lado norte del muelle de la Galera, sin olvidar el proyecto para reparación de artes de pesca en la zona de el Chorruelo, presentado en agosto, así como el ambicioso proyecto de construcción de un muelle al nordeste del de la Galera sólo para actividades pesqueras aprobado en abril de 1934.



En el centro de la imagen la lonja vieja construida entre 1941 y 1944 (Postal publicada en 1971).

En octubre de 1934 se presentaron a la Comisión dos instancias, una de la Sociedad Anónima que ya regentaba una fábrica de hielo en el muelle y otra de José Ros Pineda, solicitando que les fuera concedida la ocupación del local adosado a las Casetas de Pesquerías para destinarlo a depósito de hielo.

La Guerra Civil no truncó el desarrollo que, desde 1920, venía caracterizando a la actividad pesquera, aunque en los meses que siguieron al levantamiento militar del 18 de julio se produjo una breve paralización del sector. Pero, superados los primeros meses de guerra, la flota pesquera y las industrias dedicadas de la preparación y exportación del pescado reemprendieron su labor recuperando, en poco tiempo, los niveles de producción previos al conflicto, incluso con cifras muy superiores a partir de 1938, como evidencian las noticias recogidas en las actas de la Junta de Obras del Puerto de aquellos años y los estudios estadísticos conservados.

La Sociedad de Pesquería “Hijos de J. Barreras”, a la que se unió a principios de 1939 la “Sociedad Lloret y Llinares”, continuaban ejerciendo su labor extractiva en aguas canario-saharianas durante los años de guerra y otras empresas ocupadas en la preparación y exportación de pescado solicitaron locales para poder desarrollar su actividad en el mismo período de tiempo, como fue el caso de Antonio Moya Beltrán, industrial dedicado a la preparación de pescado, que solicitó el 9 de agosto de 1938 un edificio en el Saladillo para tratamiento de pescado, a lo que la Junta accedió a concedérselo durante un año prorrogable y el pago de 1.000 pesetas de canon al año.



Despiece de una ballena en la factoría ballenera de Getares hacia 1952.

La demostración de que el sector pesquero no sufrió merma alguna durante los años de guerra la ofrece, sobre todo, el análisis de las cantidades recaudadas en las anualidades de 1937, 1938 y 1939 por el impuesto sobre el valor de la pesca, que indican incrementos muy significativos. Entre los meses de abril y octubre de 1937 se recaudaron 234.309 pesetas; a lo largo del año 1938, 8.583.570 pesetas y entre los meses de febrero y octubre de 1939, 10.983.135 pesetas.

#### **b) La caza de ballenas**

En la sesión ordinaria de la Junta de Obras del Puerto de 31 de mayo de 1920 se dio cuenta de un oficio del Gobernador Civil de la provincia de fecha 7 del mismo mes, remitiendo un proyecto de instalación de una factoría ballenera en la playa de Getares para su informe. La Junta lo informó favorablemente basándose en que *la implantación de dicha industria ha de ser beneficiosa para los intereses locales y generales, ha de acrecentar el tráfico del puerto, no afectando a la conveniente construcción de éste por la distancia a la que se ha de emplazar, circunstancia que aleja todo temor de que los humos u olores que la cocción de las carnes y grasas pudiesen originar llegasen hasta el puerto produciendo molestias.*

La solicitante era una empresa con capital noruego, cuyo primer director fue Carlos Fredrik Herlofson, que se presentaba con el nombre de “Compañía Ballenera Española”, creada en 1914, aunque no pudo iniciar su actividad hasta el año 1920 a causa de la I Guerra Mundial. En el mes de junio de 1920 la Junta aprobó el alquiler de ocho vagonetas de obras, de las que eran utilizadas para el transporte de piedras desde la Cantera de los Guijos, a la Compañía Ballenera durante el tiempo que durase la construcción de la factoría en la costa meridional de la bahía, cerca de la playa de Getares. La factoría estuvo operativa a mediados del año 1921. En esta primera fase de producción de la Ballenera —como era conocida popularmente la factoría— a los noruegos sólo les interesaba el aceite obtenido de la cocción de la grasa de los cetáceos que era exportado en barriles a su tierra, como refiere Antonio Vera Fernández, gerente de la nueva factoría instalada en el mismo lugar en el año 1950.

Se tiene constancia, por informes del Ministerio de Marina de 1923, de que la “Compañía Ballenera Española” cazó en su primer año de funcionamiento, entre Gibraltar y Cabo Espartel, 595 ballenas y 47 cachalotes, algunas de más de 60 metros de longitud y 90 toneladas de peso. Seis años más tarde los cetáceos que frecuentaban las aguas del Estrecho habían sido aniquilados casi en su totalidad, teniendo la factoría que cerrar en el año 1927.

En el año 1947 comenzaron las obras de construcción de una nueva factoría, esta vez regentada por españoles bajo el nombre de “Ballenera del Estrecho”, que estuvo operativa en el año 1950. En este proyecto se encontraban un armador malagueño, don José López Gutiérrez, y el algecireño don José Soriano Erlés, que emprendieron las gestiones para la adquisición de dos buques noruegos de casco de acero y 300 toneladas de registro bruto que fueron bautizados como “Antoñito Vera” y “Pepe Luis López” y que llegaron a Algeciras al mando de un capitán noruego y otro alemán, Otto Boneman, que fue el que instruyó a don Antonio Vera, luego gerente de la factoría, y al que, después, sería capitán, don Manuel Rico Carmona, en la técnica de caza de ballenas.

En esta factoría participaron más de cien trabajadores, de los que la mitad eran mujeres. Los había especialistas en las labores de despiece, fonderos, maquinistas y mecánicos, al frente de los cuales se hallaba un capataz, además de las tripulaciones de los barcos. En esta ocasión, los

buques, que realizaban singladuras de entre diez y doce días, operaban en el Golfo de Cádiz, entre el Cabo de San Vicente y el Cabo Cantín, en Marruecos. La carne, cortada en bloques de 3 o 4 kilos era vendida en Algeciras, en otras ciudades de Andalucía y en Madrid. El aceite se enviaba a una refinería instalada en un apeadero de la línea férrea de Bobadilla a Algeciras. Sin embargo, la afluencia de cetáceos comenzó a decaer a mediados de la década, teniendo que clausurarse la factoría entre 1960 y 1963, aunque había dejado de procesar ballenas varios años antes.

En 1939 aún se encontraban en ejecución las obras del muelle pesquero, desarrollándose aún la mayor parte de las actividades del sector en el muelle de la Galera, mezcladas con el tráfico de mercancías y el paso de pasajeros, trenes y camiones, aunque ya en ese año el puerto de Algeciras, con 23.675,5 toneladas de pescado desembarcado, era uno de los primeros de España. En esa fecha, los tipos de embarcaciones de pesca que tenían su base en Algeciras, además de las trañas y las barcas o faluchos, eran las bacas y las parejas con un movimiento en 1939 de 1.473 arribadas para descargar. Las toneladas de pesca desembarcadas en el puerto no hicieron más que crecer en las décadas de los 40 y los 50, con un período de acusado descenso entre 1942 y 1944. En 1945 se vendieron 21.814,4 toneladas de pescado; en 1952 se alcanzó la cifra de 27.023,1 toneladas; en 1958 fueron 49.732,9 y en 1960 se desembarcaron 58.250,5 toneladas.

En opinión del Ingeniero Director de la Junta de Obras, las citadas cantidades podrían incrementarse sensiblemente si se dotara al puerto de unas mejores comunicaciones con el interior de la Península. En un informe del año 1953, éste aseguraba que *el aumento de la pesca se ha producido, en progresión casi continua sólo a base de pesca de bajura. La de altura está ausente de Algeciras por carencia absoluta de las mínimas instalaciones necesarias. Pero la situación del puerto en relación con la costa occidental de África es excelente, y sus comunicaciones con el interior de España buenas y susceptibles de mejorar mucho si se electrifica el ferrocarril hasta Bobadilla y se atiende, como parece va a entenderse por las Jefaturas de Modernización, a las comunicaciones por carretera.*

Más adelante, el señor Gaytán de Ayala refiere que desde hace años existe un intenso tráfico de trenes frigoríficos con una media diaria de 6 vagones que transportan hacia el interior de España unas veintisiete toneladas de pescado diarias. En la memoria de otro proyecto suscrito



Parte de la flota de pesca de Algeciras en la dársena pesquera en el año 1962. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

en diciembre del año 1952, este mismo Ingeniero Director afirma que *es Algeciras el primer puerto pesquero del sur y levante de España en volumen de pesca anual y que, en toda España, sólo le superan Vigo, Pasajes y La Coruña.*

La importancia del puerto de Algeciras en lo referente a la actividad pesquera a mediados de los años cincuenta está demostrada por el establecimiento de factorías conserveras gallegas (entre otras “Alfageme”) en este puerto para la preparación de conservas, tras haber comprobado experimentalmente que era ruinoso llevar el pescado fresco de esta costa a sus frigoríficos del norte para procesarlo allí.

En el año 1955, el número de embarcaciones de pesca matriculadas en Algeciras era de 1.190. Sin embargo, a la hora de analizar el total de barcos que arribaban al puerto algecireño para desembarcar sus capturas hay que tener en cuenta los que pertenecían a otras matrículas, de tal manera que consta que en el citado año utilizaron el puerto de Algeciras 9.347 barcos de pesca de treinta toneladas para arriba.

Aunque las toneladas capturadas entre 1951 y 1956 se habían mantenido en cifras similares e, incluso, se había notado un descenso en la pesca de la sardina y del boquerón en esos años, en cambio se había observado un incremento en la pesca de especies finas con la introducción de nuevas modalidades de artes de pesca, al margen del arrastre, como era la pesca con palangre y el arte del cerco, lo que posibilitó la arribada de especies más caras que compensaron la escasez de las más comunes como el boquerón y la sardina.

En el año 1959 el número de barcos de pesca que frecuentaban el puerto de Algeciras ascendió a los 13.000 anuales entre bacas (1.650), traíñas (9.950), merluceras (625) y marrajeras (755). Estas cifras arrojan un promedio diario de 36 embarcaciones, que se elevan hasta las 79 durante unos sesenta días al año, alcanzado, en algunas fechas, los 112 barcos diarios. La eslora media de estos barcos era de 14 metros con un calado de entre 4 y 6 metros.

Es necesario hacer constar que, de los datos recogidos en las actas de sesiones de la Junta de Obras del Puerto y de las memorias de los proyectos, se deduce que el descenso de la pesca fresca desembarcada se mantuvo a partir del año 1960, aunque aumentó, por otra parte, la descarga y venta de pesca congelada.

Hasta el año 1963 las cantidades de pescado congelado vendidas en el puerto eran prácticamente inexistentes. En 1964 se desembarcaron 246 toneladas (frente a las 40.712 toneladas de pesca fresca), pero al año siguiente la pesca congelada desembarcada era ya de 9.564 toneladas. La construcción de una nueva fábrica de hielo con cámara de almacenamiento, congelación y depósito de productos congelados en 1963, al mismo tiempo que se concedía a la Cofradía de Pescadores licencia para construir otra planta frigorífica en el puerto, demuestra que para las autoridades portuarias la pesca era un tráfico que se preveía continuara su crecimiento en los años siguientes.

En 1969 la pesca fresca vendida en lonja alcanzó las 43.645 toneladas y el pescado congelado las 6.931 toneladas y en 1977 la primera llegó a las 38.332 toneladas y el segundo a las 18.885. Hay que señalar que a partir del año 1965 se observa un continuo descenso del pescado fresco desembarcado en el puerto con un repunte en los años 1971 y 1972, aunque, desde 1970, la cantidad total de pescado entrado por el puerto de

Algeciras (sumando el fresco y el congelado) fue creciendo hasta alcanzar su máximo en el año 1972. Sin embargo, la recaudación obtenida con la venta de pescado aumentó de manera significativa en esos años. Las causas hay que buscarlas en la mayor demanda del producto, en el incremento del precio del pescado en los mercados nacionales y, como apunta el Ingeniero Director de la Junta en 1965, *el descenso en pescado capturado y la elevación del valor en venta en años anteriores han sido motivados por la presencia de pescado de más calidad*. Se refiere el señor Arbeloa a la captura y venta de pez espada, túnidos y varias especies de escualos.

De los datos recogidos en las Memorias Anuales del Puerto, tanto en lo que se refiere al número de buques como a las toneladas de registro bruto, se puede deducir lo que sigue:

a) Al mismo tiempo que crecía el número de embarcaciones matriculadas en Algeciras, pasando de 1.610 en 1963 a 1.753 en 1976, aumentó el tonelaje medio por unidad, pasando de 1,6 toneladas por barco en 1963 a 2,6 toneladas por barco en 1968, 3,1 toneladas por barco en 1971 y a 4,1 toneladas por barco en 1975.

b) El número de embarcaciones que sólo usaban el puerto de Algeciras como base de operaciones se mantuvo en niveles similares entre los años 1963 y 1976, pasando de 197 en el primero de esos años a 203 en el segundo. Sin embargo, aunque no se incrementaron las unidades, si aumentaron considerablemente las toneladas de registro bruto totales, lo que indica que cada año las embarcaciones eran de mayor porte y tonelaje. Valga como ejemplo que en el año 1964 los 195 barcos de pesca que usaron el puerto de Algeciras como base presentaban un registro bruto total de 5.932 toneladas, lo que daba una media por buque de 30 toneladas. En el año 1972 los barcos con base en Algeciras eran 186, con un registro bruto de 10.470 toneladas, lo que daba una media por embarcación de 54 toneladas.

Por esos años la industria frigorífica estaba alcanzando importantes cotas merced a las tres instalaciones existentes en 1967 y la tramitación de algunas nuevas a solicitud de destacados industriales de la zona. En ese año estas instalaciones tenían una capacidad de almacenamiento de pescado congelado de 12.000 metros cúbicos.

En el año 1969, cuando se adjudican los locales para armadores e industriales pesqueros establecidos en Algeciras, se constata la pre-

sencia de más de medio centenar, lo que demuestra la relevancia que, todavía, tenía el sector pesquero entre los tráficos que se desarrollaban en el puerto.

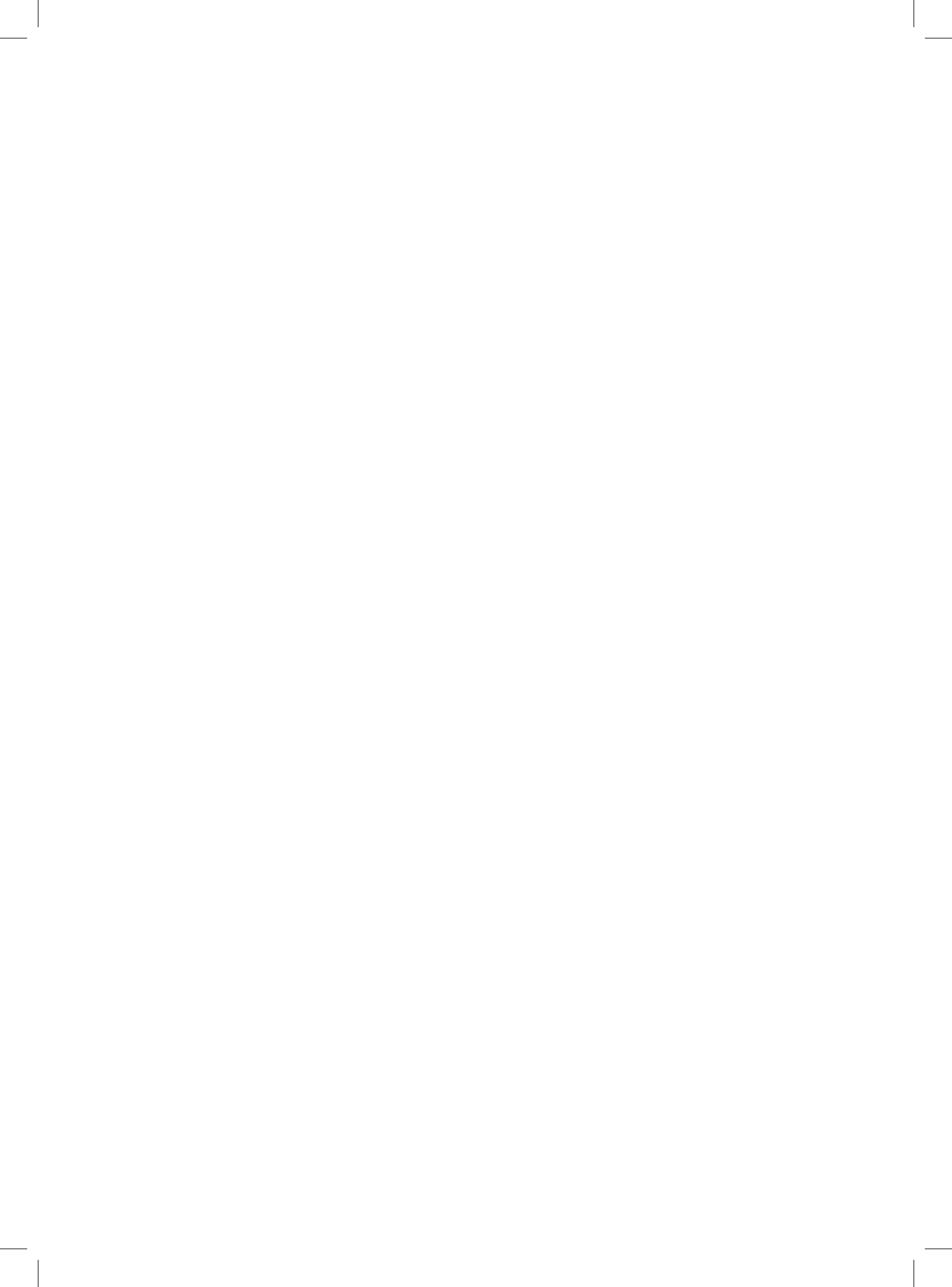
En el Plan de Puertos para el período 1968/1971, dentro del Plan de Desarrollo Económico Social, el Ingeniero Director se refiere al sector pesquero diciendo que *la pesca afluyente a Algeciras es debida a varias causas se suma importancia: la situación geográfica, la fácil y organizada comercialización, la amplitud de las instalaciones que en plazo muy próximo harán de Algeciras uno de los mejores acondicionados puertos pesqueros de la Nación: dos lonjas con una longitud total de cerca de 400 metros, dos kilómetros de atraques, amplios y abundantes locales para armadores, exportadores.... Añádase a ello la profusión de industrias.*

Sin embargo, la gran expansión de la actividad pesquera en el puerto de Algeciras a lo largo de toda la primera mitad del siglo XX alcanzando a los años sesenta, tuvo su quiebra a partir de esa década, pero sobre todo en los últimos veinte años del siglo.

Pero, ¿cuáles fueron las causas que provocaron la casi desaparición de la pesca como una de las actividades básicas del puerto de Algeciras? Al margen del agotamiento de los caladeros tradicionales (ocasionado por la sobreexplotación de los recursos), desde los años setenta del siglo XX se vinieron a sumar otros problemas que no sólo no se lograron superar, sino que se acentuaron en las siguientes décadas hasta asfixiar la que un día fue pujante industria pesquera. Quizá los problemas que más han influido en el proceso de declive del sector pesquero del puerto de Algeciras hayan sido las dificultades surgidas en la explotación de los caladeros marroquí y sahariano (el primero de ellos desde la independencia de Marruecos en 1956 y el segundo a raíz del abandono del Sahara Occidental en 1975) y la ampliación, en 1977, a doscientas millas las aguas territoriales como zona económica exclusiva. Estas dificultades, al mismo tiempo que obligaba a la reconversión de la flota pesquera artesanal andaluza, hizo que la Unión Europea tuviera que buscar nuevos y lejanos caladeros mediante convenios con otros países, caladeros que sólo era posible explotar con barcos de altura.

## BIBIOGRAFÍA

- Archivo de la A.P.B.A., *Libros de Actas de la Junta de Obras del Puerto, Comisión Permanente Ordinaria y Extraordinaria desde enero de 1920 a diciembre de 1939*.
- Burgos Madroñero, M., “La Matrícula del Mar en la Provincia Marítima de Algeciras: siglos XVIII y XIX”, *Almoraima* 5, Algeciras, 1991 (243-256).
- Giráldez Rivero, J., “Armadores de Cádiz: Competir y cooperar”, *Historia Agraria*, nº 28, 2002 (91-112).
- López de Ayala, I., *Historia de Gibraltar* (1782), Edición facsímil de la Caja de Ahorros de Jerez, Jerez de la Frontera, 1982.
- Torremocha Silva, A., *El Puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia*. Centenario de los muelles de la Galera y de Villanueva, U.N.E.D., Algeciras, 2013.
- Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1982.
- Vargas González, M., *Cazadores de ballenas en el golfo de Cádiz*, Algeciras, 2005.



## ÍNDICE

Prólogo.....	5
I.- Fabia Fabiana y una factoría de salazón de pesado en <i>Iulia Traducta</i> .....	11
II.- Heraclio el griego.....	25
III.- Tariq ben Ziyad en <i>Hispania</i> .....	37
IV.- Los vikingos asaltan Algeciras en el año 859.....	53
V.- Muhammad y al-Qasim, reyes de Algeciras.....	65
VI.- El cerco del Infante don Pedro de 1278-79 y la fundación de <i>al-Binya</i> .....	75
VII.- La alfarería de Abd al-Walid.....	87
VIII.- Juan Martínez, cautivo en la Algeciras musulmana.....	99
IX.- Cruzados extranjeros en el cerco de Algeciras de 1342 a 1344.....	111
X.- Cerco y conquista de Algeciras por el rey Alfonso XI.....	125
XI.- Jaume Tolsa, cónsul de los catalanes en Algeciras.....	143
XII.- Martín Yáñez, alcaide de las atarazanas de Algeciras.....	155

XIII.- Alí, el zapador de Muhammad V.....	165
XIV.- Gibraltar y los términos de las Algeciras.....	177
XV.- El renacer de Algeciras (1704-1755).....	189
XVI.- La Batalla de Algeciras de 1801.....	203
XVII.- El General Castaños y la Plaza Alta.....	215
XVIII.- Los orígenes del puerto de Algeciras.....	227
XIX.- Don José Canterac y el Paseo de Cristina.....	239
XX.- Llega el ferrocarril. El Hotel Reina Cristina.....	253
XXI.- Algeciras en tiempos de la Conferencia Internacional sobre Marruecos de 1906.....	265
XXII.- El muelle de la Galera (1913-1932).....	279
XXIII.- El Paseo Marítimo, La Escalinata y la dársena para embarcaciones menores (1944-1958).....	293
XXIV.- Viajeros en el puerto de Algeciras (siglo XIX y principios del XX). Las motonaves “General Primo de Rivera” y “General Sanjurjo”.....	305
XXV.- La pesca en el puerto de Algeciras en los siglos XVIII, XIX y XX.....	317



