

Un nuevo documento sobre el tómbolo de Tarifa

Ángel J. Sáez Rodríguez

Tarifa es un enclave singular como pocos. Su estratégico emplazamiento ha sido la causa de que diversas culturas estableciesen en su solar la cabeza de puente imprescindible para la penetración en territorio peninsular. A la inversa, diferentes realidades políticas hispanas entendieron que de su posesión se podía derivar en buena medida el dominio del Estrecho.

Sin embargo, la ciudad, bien en su presumible asentamiento antiguo en la zona del Mirador, bien en su incuestionable realidad urbana medieval, ha encontrado en la orografía circundante un factor contrario a sus intereses. Desde un análisis topográfico, la depresión situada al norte de la fortaleza califal de Abderrahmán III y de los barrios murados de Almedina y Aljaranda y recorrida por el arroyo Angorrilla o Mata Toros (1) constituye una importante limitación para su desarrollo. Esta depresión deja, tanto al norte como al este, una serie de cerros que dominan la población a escasos centenares de metros. El amurallamiento del arrabal septentrional en el siglo XII por los almohades dejó fuera del perímetro urbano estos padrastrós que, desde entonces, simbolizan la principal debilidad de la defensa de la ciudad ante cualquier fuerza hostil capaz de asediarla. En Algeciras, el fracasado asedio de Alfonso X entre agosto de 1278 (bloqueo naval del puerto algecireño) y julio de 1279 (derrota de la escuadra castellana por la meriní en aguas de la Isla Verde y retirada general de las huestes cristianas) determinó la fortificación de las alturas que dominaban la Villa Vieja. De ahí el origen de la nueva ciudad benimerín, parte de cuyo frente norte, en las inmediaciones de la Puerta de Gibraltar, ha sido exhumado en los últimos años (2). En Tarifa nunca llegaron a hacerse realidad los proyectos de fortificación de las citadas elevaciones, entre los que destacan los de 1796, 1812 y 1813 (3). Sin embargo, sí se ocuparon algunas prominencias para conjurar el peligro que suponían para el castillo, elemento clave de la defensa desde una óptica tradicional. Se trata, en primer lugar, de la Torre de don Alonso o de Guzmán el Bueno. La torre octogonal ocupa un pro-

montorio de roca arenisca que aflora al oeste de la fortaleza (La Peñita). En segundo lugar cabe citar el propio recinto urbano del arrabal. La fortificación del mismo perímetro que hoy conocemos amurallado logró, entre otras cosas, ocupar con el complejo defensivo de la Torre de San Sebastián, la Puerta de Jerez y la Torre del Corchuelo, así como los lienzos y torres de flanqueo intermedias, anular un altozano desde el que se podía batir buena parte de la población. Por último, la ocupación del cerro de Santa Catalina con un fuerte, ya en época moderna, hacía lo propio para el flanco sudoeste de la población. El padastro que estaba rematado por la ermita de Santa Catalina, junto al cerro de San Telmo, más próximo a las murallas, amenazaban esta esquina del recinto murado medieval, razón que debió mover a la construcción de la gran torre, desde donde quedaba dominada la altura y el peligro. Por otra parte, el fuerte de Santa Catalina debía controlar el acceso a la isla. Esta isla de las Palomas es, quizás, el lugar más relevante de entre los citados que singularizan el paisaje de Tarifa. A propósito del mismo se redactan estas líneas.

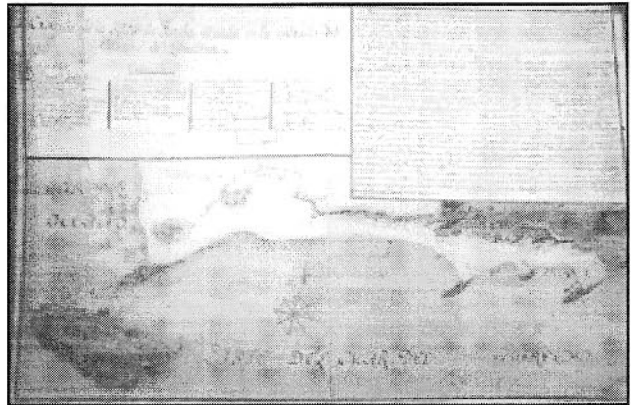
La isla ha sido tal hasta comienzos del siglo XVIII, cuando quedó unida al continente artificialmente. Como hemos expuesto en otra ocasión (4) la conexión permanente se efectuó según el proyecto de 1791 de Antonio González Salmón (5). Hasta entonces quedaba aislada en ocasiones por efecto de las adversidades climatológicas. Fueron frecuentes las propuestas realizadas durante las últimas décadas del siglo XVIII para procurar este fin, especialmente desde que la conquista británica de Gibraltar recomendó la multiplicación de espacios portuarios en la zona para estrechar el cerco sobre esta ciudad. En sus inmediaciones, tan sólo Ceuta era una plaza adecuada para cumplir dicha función. Algeciras comenzaba a despertar después de permanecer 350 años como un campo de ruinas, aunque sin instalaciones portuarias adecuadas. Además, la vigilancia de los atalayas gibraltareños daban puntual aviso de cualquier movimiento de navíos mercantes que saliesen de su fondeadero, lo que, en época de gue-

rra con el inglés, suponía que de inmediato zarparan sus buques corsarios para interceptarlos. Esta situación, que ponía periódicamente en peligro el abastecimiento de Ceuta desde Algeciras (6), supuso la construcción del fuerte y muelle de El Tolmo (7). En el caso de Tarifa, las obras con las que se cegó el canal que separaba la isla de la ciudad no obedecían a deseo alguno de dar acceso terrestre a la primera de ellas, sino al intento de construir un puerto abrigado. No se ha entendido así en ocasiones, según se desprende de una de las numerosas memorias militares que dan cuenta del estado de la defensa de las costas españolas. En 1821, interpretado como una maniobra para facilitar su acceso y conversión en avanzada artillera, señala Josef de Sierra:

“No fue tan feliz u oportuna la idea del arrecife para extenderse a dominar el estrecho, pues [...] queda comprometido aquel puesto [la isla] a sostenerse sólo por mar y tierra, sin tener otro apoyo que una plaza débil y llena de defectos, lo que de resultas queda más expuesta, porque haciendo de la isla tan fuerte que sea obstáculo a Gibraltar, luego la ambiciosa Inglaterra procurará por todos modos destruirla o poseerla con probable riesgo de Tarifa e incalculables funestas consecuencias” (8).

La consabida y habitual violencia de los vientos en estas costas del Estrecho hacían inviable el fondeo de embarcaciones durante muchos días al año, anulando, en la práctica, las posibilidades estratégicas del lugar. De ahí que, partiendo del mencionado proyecto, se construyó la escollera y se habilitaron sendos fondeaderos, a uno y otro lado del mismo, entre 1807 y 1808 (9). Para ejecutar la obra se aprovecharon los arrecifes existentes y la tendencia natural de las corrientes marinas a depositar sedimentos en el estrecho canal. Esta escollera incrementó rápidamente su anchura al interrumpir la dinámica de las corrientes que discurrían paralelas a la línea de costa, forzando el depósito de materiales arrastrado por éstas. Ése es el origen de los arenales que se extienden al Sur de la ciudad, especialmente en la parte Oeste del tómbolo así originado, que recoge la arena transportada por la corriente marina superficial que discurre desde el Atlántico hacia el Mediterráneo. *“Cortada por este medio la comunicación con ambos mares [...], cuya profundidad bastaba para dar paso a buques de mediano porte [...]”,* dice Madoz, *“las arenas arrojadas sobre la escollera no pueden retroceder, formando así un vasto arenal que aumenta cada día”* (10).

El documento inédito que aportamos consta



Croquis de la rada de Tarifa situada en la entrada del Estrecho de Gibraltar. Mapa sin fecha del Archivo General de la Región Militar Sur. Sevilla.

en el Archivo General de la Región Militar Sur, en Sevilla, el acceso a cuyos fondos hemos de agradecer a la amabilidad del general Marín Marina y del coronel Cañal de León. Carece de fecha, aunque puede datarse en el siglo XVIII. Lo más peculiar del mismo es la extraña forma de la isla de las Palomas, que no es otra que la que ofrece a quien la contempla desde las alturas al nordeste de la ciudad.

Transcribimos a continuación su extensa leyenda:

“Croquis de la rada de Tarifa, situada en la entrada del Estrecho de Gibraltar

Explicación

- A.- Playa del mar de Poniente
- B.- Monte de Santa Catalina
- C.- Punta y arrecife de Santa Catalina
- D.- Cerro de San Telmo
- E.- Torre de la Puerta del Mar, montada con 4 piezas de artillería de grueso calibre
- F.- Otra torre, con igual número y calibre
- G.- Almacén y juegos de bolas
- H.- Punta de los Bañaderos
- YY.- Isla de Tarifa
- J.- Arrecife y punta del Camorro
- K.- Cerro o monte del Camorro
- LLL.- Piedras de la canal de la isla que siempre cubre el mar en su flujo y reflujo
- L.- Puerta del Mar
- Q.- Islote de la punta de la isla
- RRR.- Caleta, bañaderos y varaderos de los barcos
- a.- Ermita de Santa Catalina y actualmente sirve de almacén de pólvora
- b.- Torre de la isla montada con 4 piezas de artillería de grueso calibre
- c.- Cuerpo de guardia de ídem
- d.- Cruz donde se pone un farol que sirve de guía

- ee.- Torre de la Atalaya
 f.- Cuerpo de guardia antiguo sobre el andén de la muralla
 g.- Casa del resguardo
 hh.- Casa de la sanidad, de salinas y otras
 ll.- Casa y almacenes ¿? los barcos
 m.- ¿?
 o.- Cuerpo de guardia para inválidos
 8o9?.- Recinto de la plaza
 zzz.- Parte del recinto del castillo

Los números de la sonda son brazas

400 pasos

Escala gráfica

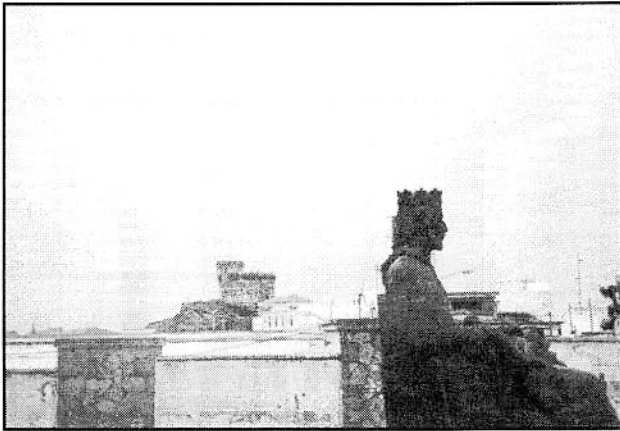
El proyecto que se ha pensado hacer últimamente en Tarifa se asegura, por todos los que trataron de ese asunto con el jefe comisionado, que la idea que cerrar el canal de la isla YY por el arrecife C y por el otro J sacar un brazo curvo por la parte afuera de los números de la sonda 4...4-1/2...5 y dejando una deficiente entrada por allí; desde un punto paralelo al 5 sacar un martillo hasta formar ángulo en la línea de los números de la sonda 13 por donde se ha de seguir este grande edificio hasta dejar entrada con el otro brazo ¿zurdo? que debe salir de la punta de la isla. Islote Q y número de la sonda con cuyas empresas se propone sujetar la fuerza de los vientos del Este, Sudeste y Sur que en todas estaciones combate con la mayor violencia en estas playas.

La experiencia que ha producido la mansión echa aquí en todas estaciones y algunas cortas reflexiones meditadas con el poco conocimiento que se posee permite llenar este claro con el juicio siguiente:

En todo el estrecho de Gibraltar se observa el curso veloz de las corrientes encontradas que del Océano bajan al Mediterráneo y de este al Océano y este contrario esfuerzo se advierte en el canal de la isla que se intenta cerrar, siendo por estas partes más precipitadas las corrientes que bajan del Mediterráneo y esta causa experimental no deja duda que puede producir muchas novedades en el mar de esta rada después de cerrada la canal de la isla, siendo las más ciertas y de las que ningún práctico de esta costa disiente que el retroceso veloz de las corrientes impedidas por el cuerpo que cerrase el citado canal aumentaría tanto los inconvenientes del día para doblar en la salida y entrada la punta de la isla que no se podría hacer sin evidente riesgo hasta una distancia desproporcionada. Se advierte también otro efecto preciso que trayendo las corrientes de que se trata un grueso cuerpo de arenas que forma varios bancos antes de la entrada y a la salida

del canal, uno de mucha consideración que toma movimientos según la fuerza de los vientos, no deja esta razón de expresar con claridad algunos conceptos contrarios a la limpieza que se observa en la mayor parte del puerto que se proyecta. Concebidas estas razones cuantas? no se ofrecen opuestas? a la ejecución de la obra que deba salir por la punta de la isla e islote con la profundidad de aquel paraje, la violencia del mar que se ofrece allí que se observara ser de tanta consideración como ya se ha indicado y en un descubierta de los vientos Sur, Sudeste y Este que solamente quien haya estado avecinado en Tarifa puede hablar de la fuerza y combate de tales vientos con bastante espanto. Y si se trata del vasto proyecto de la prosecución del puerto como se ha dicho. ¿Que no deja que prever las consideraciones de la profundidad, el grueso del cuerpo de la obra y la elevación que deberá tener sobre el nivel del mar para otros fines que la seguridad influiría? Y aun vencido todo es tanto lo que oprime a esta costa todos los vientos del cuadrante de Este a Sur que no es decible con ningún término. Se observa en la fuerza espantosa que toma aquí el mar con los vientos Sudeste que los golpes de mar que dan en la isla por la parte de Tarifa aun no siendo por fuerza directa suben por la mayor altura de la isla que está por este frente muy elevada y cubierta de grandes peñascos y puede deducirse con esta razón las impresiones que haría concluida dicha obra contra un cuerpo que no tendría la mínima comparación con el que la naturaleza ha hecho tan fuerte y resistiendo tan directamente los vientos del citado cuadrante. Se concluye con esto, para dar unas cortas ideas que acompañen la vista de esta costa, las cuales no serían tan limitadas cuando otro caso lo exigiera en que se ampliarían extensas reflexiones especulizadas [sic] y observadas con más pureza, insertando un juicio del corto número de navíos de guerra que pudieran apostarse y fondear y de las navegaciones que solamente podrían hacer en ciertos casos que el deseo de la ejecución propone al público para la utilidad del Estado, que no satisface las inmensas sumas que se invertirían y continuarían para contener las más inevitables ruinas en todos tiempos" (11).

Finalizada su transcripción, cabe reseñar la inexistencia del complejo fortificado isleño que se desarrolla desde principios del Diecinueve. La fortificación de la isla de Tarifa es moderna (12). Tiene su origen en la torre almenara construida en 1588, sin que exista constancia de ningún edificio anterior con funciones de vigía en ese lugar. Fue ordenada por Luis Bravo de Lagunas, quien no previó que tuviese

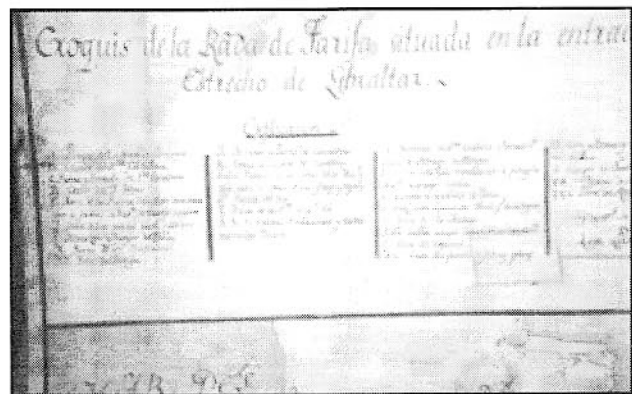


El conquistador de Tarifa con el cerro de Santa Catalina, que guarda la entrada de la isla de Tarifa, al fondo. (Foto: Á. Sáez)

artillería: “Yo dejé ordenado que hiciesen [...] otra atalaya en una isla que está delante de Tarifa que descubre a la [que se ha de hacer] en dicho Guadamecí con otras dos guardas y sin artillería, porque está frontera de Tarifa” (13). De la ciudad había de recibir la protección que necesitase, en compensación por las señales de alerta que hacía llegar a ésta provenientes del sistema costero que se extiende por la Torre de Guadalmesí hacia el Mediterráneo y por la de la Peña hacia el Atlántico. Como hemos expresado en otros artículos, resulta llamativa la propuesta que realiza un ingeniero que reconoce las defensas tarifeñas en 1646 de demolerla, basándonos en su relevancia en el contexto defensivo tarifeño. Se basaba Gerardo Coen, que es el nombre del proponente, en que el edificio estaba muy expuesto a caer en poder del enemigo durante un ataque sorpresa, dada la dificultad de mantener su defensa en el estado necesario (14). Son muchas las opiniones técnicas que han contradicho la anterior aseveración, entre las que destacamos una de especial valor por el momento en que se emite. Corresponde a una valoración de las defensas de la plaza en 1818, cuando la validez del sistema de almenaras estaba en entredicho dado su anacronismo: “Este punto [la isla] tiene también la ventaja de no poder ser sorprendido, pues colocado en la torre un vigía inteligente puede con bastante anticipación dar aviso de los buques sospechosos que se dirijan a entrar en este estrecho, así de levante como de poniente, con cuya novedad puede con tiempo aumentarse la guarnición de la Isla con la de la Plaza” (15). En 1799 se había redactado un proyecto para duplicar la altura de la torre e incorporarle un fanal giratorio para su aprovechamiento como faro (16).

El proyecto para crear el fondeadero que venimos señalando acabó formando un punto fuerte

destacado del sur peninsular. De su valor estratégico dieron cuenta los intentos franceses por tomar la plaza durante la Guerra de la Independencia y la decidida defensa que de la misma hicieron las fuerzas anglo-hispanas. Una base naval francesa en Tarifa podía suponer la sistemática intercepción de la línea de suministros que Gibraltar mantenía con Tánger, mientras que abriría otra por la que las fuerzas de Napoleón podrían recibir suministros del norte de África. En este contexto destacan los hechos acaecidos en las navidades de 1811, ocasión en que el coronel británico Skerretz (al mando de las fuerzas inglesas que cooperaban en la defensa con las del general Copons) planteó la retirada de sus tropas a la isla como movimiento previo a la evacuación general. La isla era considerada, desde la óptica militar, el verdadero punto fuerte del lugar, mientras que la ciudad y sus fortificaciones no eran sino una defensa avanzada de la misma. El mismo planteamiento quedó evidenciado en otras ocasiones, como durante la intentona liberal del coronel Valdés en 1824. En definitiva, la isla de Tarifa por “su situación avanzada en lo más angosto del estrecho de Gibraltar, a unas 5 leguas de esta plaza, elevada suficientemente del nivel del mar, con suelo firme y llano y casi toda ella escarpada en su circunferencia y la parte pequeña en que no lo está es fácil cerrarla con fuerte muralla, la constituyen en una posición sumamente apreciable y de un gran interés en guerra con potencias de poder marítimo” (17).



Croquis de la rada de Tarifa situada en la entrada del Estrecho de Gibraltar. Detalle.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) El arroyo que atravesaba Tarifa ha recibido además del nombre de la ciudad los de arroyo de Papel, del Retiro, Matamoros y Angorrilla, según leemos en SARRIÁ MUÑOZ, A. “El río Angorrilla: la inundación de 1702”. **ALJARANDA**, *Revista de estudios tarifeños* nº 4. Tarifa, 1992. pp. 10-13. Aquí proponemos una nueva denomina-

ción, posiblemente inédita hasta la fecha: arroyo de Mata Toros. Véase Servicio Histórico Militar, Signatura 3-5-1-8, Rollo 32, Doctº. Nº. 547, 1774(?). Fol. 40. El dato debe provenir de información recogida en la propia ciudad, ya que el autor del informe presenta datos singulares que difícilmente pueden provenir de alguien que no la hubiese visitado. Por ejemplo, la existencia de sólo "tres interiores pasos comunicantes del vecindario". Este topónimo procede de la cañada de Matatoro, situada al Norte del cerro de La Caleta, cuyo fondo recorre el arroyo. Puede ponerse en relación con otros similares existentes en el Campo de Gibraltar (como el de arroyo de Matavacas, término de Los Barrios), que aluden a sus esporádicos desbordamientos, debidos a lluvias torrenciales, que ahogan a las reses que pastan libremente en sus valles.

(2) TORREMOCHA SILVA, A., NAVARRO LUENGO, I. y SALADO ESCAÑO, J. B. *Al-Binya, la ciudad palatina meriní de Algeciras*. Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano. Algeciras, 1999. pp. 74 y 75.

(3) SEGURA GONZÁLEZ, W. "Sobre el derribo de las murallas (I) y (II)". **ALJARANDA** nº 10 y nº 11. Tarifa, septiembre y diciembre de 1993. pp. 21 y 16-17, respectivamente.

(4) SÁEZ RODRÍGUEZ, Á. J. "Un proyecto para la defensa de Tarifa y su isla en 1818 (I)". **ALJARANDA** nº 23. Ayto. de Tarifa, diciembre de 1996. p. 12.

(5) Instituto de Historia y Cultura Militar (I.H.C.M.), Signatura 3-5-1-7, Rollo 32. SIERRA, J. de. *Visita de las plazas, castillos, puertos fortificados, torres de costa y edificios afectos en que se manifiesta su situación, estado e importancia con las observaciones que esto ofrece*. Sevilla, 30 de noviembre de 1832. Fol. 89v. González Salmón era intendente honorario a cuyo cargo se encontraba la dirección de sus obras de fortificación por Real Orden de 1º de marzo de 1812. Véase I.H.C.M., Signatura 3-5-9-13, Doctº. Nº. 3799, Rollo 35. PÍO DE LA CRUZ, J., ESPARZA, A. (Copia de SIERRA). *Memoria descriptiva de la posición militar del Campo de Gibraltar según existía en su mejor estado de defensa y del modo que se halla al presente con la indicación de las obras más urgentes para proteger nuestros buques mercantes e impedir el contrabando*. Algeciras, 1826. Fol. 4v.

(6) SÁEZ RODRÍGUEZ, Á. J. "Aspectos del abasto de Ceuta a mediados del siglo XVIII". *Homenaje a don Carlos Possac Mon* vol. 2. Instituto de Estudios Ceutíes y Ciudad Autónoma de Ceuta. 2000. pp. 399-414.

(7) SÁEZ RODRÍGUEZ, Á. J. "El fuerte de El Tolmo, Algeciras: puente entre dos continentes". *Actas de las IV Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar (Los Barrios-1996)*. *Almoraima* vol. 16. Algeciras, 1997.

(8) I.H.C.M., Signatura 3-5-1-5, Rollo 32, Doctº. Nº 547. SIERRA, J. de. *Memoria que hace relación y clasificación de las plazas, castillos y baterías de la Provincia de Andalucía*. Cádiz, 1821. Fol. 23.

(9) Por ejemplo, I.H.C.M., Doctº. Nº. 045-188. *Mapa de la plaza y la isla de Tarifa correspondiente al general que se remitió para indicar la situación de los proyectos cuyos*

detalles se acompañan, la de los muelles para un puesto ideado y el puesto de los fondeaderos de presente. Tarifa, 14 de abril de 1771. También *Plano de la costa de Tarifa y parte de la ciudad con el proyecto del puerto*. 25 de abril de 1792. En 1768, el ingeniero militar Segismundo Font y de Milans exponía la inexistencia entre Málaga y Cádiz de otro puerto de la capacidad y seguridad del tarifeño, por lo que recomendaba "la unión de la isla de las Palomas con tierra firme para formar un atraque abrigado de fuertes vientos y corrientes". I.H.C.M., Doctº. 3-5-8-. *Relación circunstanciada de la existencia y consistencia de las fortificaciones de la Plaza de Tarifa y Torre de la Isla de su frente, número de vecinos, artillería, ventajas, capacidad y utilidad de sus fondeaderos en los tiempos de paz y guerra*. Más detalles del proyecto en PADRE MAESTRO SALMÓN. *Resumen histórico de la revolución de España*. Colección documental del Fraile vol. 934. Cap. VI. p. 273, citado por CORTÉS MELGAR, M. F. "El asedio de Tarifa durante la guerra de la Independencia". *Almoraima* vol. 12. Algeciras, 1994. p. 16.

(10) MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845. Edición de la Caja de Ahorros de Cádiz. *Serie Fuentes documentales* vol. 7. Cádiz, 1985. p. 376.

(11) Archivo General de la Región Militar Sur (A.G.R.M.S.). Sevilla. Planos XXI. Territoriales Prov. Cádiz IV San Roque-Tarifa. Doctº. Nº 59. *Croquis de la rada de Tarifa situada en la entrada del Estrecho de Gibraltar*. s/f.

(12) SÁEZ RODRÍGUEZ, Á. J. "Almenaras en las costas de Tarifa (I y II)". **ALJARANDA** nº 23 (pp. 10-14) y nº 24 (pp. 16-19). Tarifa, 1996 y 1997. También "Nuevas noticias sobre las almenaras de Tarifa". **ALJARANDA** nº 38. Tarifa, 2000. pp. 4-17.

(13) SANCHO DE SOPRANIS, H. "El viaje de Luis Bravo de Laguna y su proyecto de fortificación de las costas occidentales de Andalucía de Gibraltar a Ayamonte". *Revista del Instituto de Estudios Africanos*. C.S.I.C. Año X, vol. 42. 1957. p. 42.

(14) Archivo General de Simancas, Negociado de Mar y Tierra, Costa de Andalucía, copiado en Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid. APARICI GARCÍA, J. *Colección de Documentos Copiados en el Archivo de Simancas como datos para escribir la historia del Cuerpo de Ingenieros, por el Coronel Don...* Sección Primera. Vol. XXIV. Doctº Nº 3.353, Signatura 1-4-8, Legajo 819. *Parecer del ingeniero Coen sobre Tarifa con dos planos dado al duque de Medinaceli*. Fol. 106.

(15) MEDRANO, L. y PÉREZ, J. *Discurso y proyecto sobre las defensas de la Plaza de Tarifa*. I.H.C.M., Rollo 34, Doctº. Nº 3740. Tarifa, 1818. Fol. 4v.

(16) I.H.C.M., Doctº Nº 2.767, Referencia 014-436. PÍREZ, J. *Plano, perfil y elevación del proyecto de la Torre de Tarifa para la colocación del nuevo fanal giratorio*. Algeciras, 3 de diciembre de 1799. Copia de Mestres. Existe otra copia, de referencia 014-438, fechada en Algeciras el 12 de marzo de 1800.

(17) TERUEL, M. *Sistema defensivo permanente de la Península*. 1846. I.H.C.M., Sign. 5-5-10-12, Rollo 68, Doctº. Nº. 396. Fols. 34 y 34v.