



Imagen 1.-Una vista general de la dársena desde el Paseo Marítimo. Foto: I. Sena

Las dársena de Tarifa (y II)

Carlos Núñez Jiménez

El archivo particular del tarifeño Carlos Núñez Jiménez atesora una ingente cantidad de documentos inéditos y viejos periódicos locales de un especial interés para el conocimiento de la historia de Tarifa. En estas páginas el autor continúa transcribiendo algunas noticias y documentos referidos a la dársena de la Isla.

Escrito enviado al ministro de Fomento

Los que suscriben, Armadores, Comerciantes, marineros, vecinos todos de esta ciudad, en su propia representación y en la del comercio y la industria pesquera de la localidad, á V. E. elevamos respetuosamente la presente solicitud en la seguridad de que siendo vos amante y defensor abnegado del progreso y prosperidad del comercio é industrias nacionales, atenderá nuestras quejas y procederá con sus acertadas disposiciones de gobierno a nuestras justas demandas e imperiosas necesidades hasta la presente desatendidas aquellas y no satisfechas éstas.

Al acercarnos á V. E. con nuestras doloridas lamentaciones pidiendo remedio á los males presentes, presentamos ante el elevado criterio de V. E. y abusando tal vez con ello de su reconocida bondad, las circunstancias que en nuestro sincero y modesto parecer de la ruina que padecemos y de la miseria que a todos nos amenaza. En el Estrecho de Gibraltar frente a esta Ciudad y del lado de poniente, como a unos mil quinientos metros de ella se halla enclavada la Isla llamada de las "Palomas" unida esta

al continente por un muro de fuerte escollera asentado en la playa elevándose unos tres metros sobre ésta. Adosada y paralelamente a los acantilados rocosos que salen de la Isla, se construyó al principio del siglo pasado, cuando se fortifico la Isla, una dársena de planta rectangular cuyo lado mayor se orienta al S. O. siendo su superficie aproximadamente de una hectárea y quedando dividida aquella en dos compartimientos, por un dique paralelo al lado mayor. Esta dársena en cuyos muelles se descargaron con barcazas, las piezas que forman y formaban el acantilado de los fuertes enclavados en la Isla, y era nuestro único asilo y seguro refugio en ellas guardábamos nuestras embarcaciones de pescas y en sus muelles depositábamos las mercancías de importación y exportación, atracando a ellos los barcos dedicados al cabotaje, algunos con cargamento superior a mil quintales. Como V. E. no desconocerá que desde tiempo inmemorial e histórico que famosa y celebrada la pesca del atún, en estás peligrosas costas y mares, realizada hoy desde septiembre a marzo, por los hijos de este pueblo en barcos de vela llamados faluchos, cuya tripulación no es menor de doce hombres por embarcación, consta de una flota de unos ochenta barcos entre auxiliares y principales, con un valor aproximado de dos millones de reales, al amparo de la pesca por ellos obtenidas viven más de las tres cuartas partes de la población de Tarifa y el Comercio e Industria locales al desenvolverse, corren parejas con el estado adverso o favorable de las pesquerías, pudiendo

asegurarse que en muchos años el valor en primera venta de la pesca realizada alcanzó a más de un millón de pesetas. La dársena cumplía los fines para que fue construida, albergaba durante las noches las embarcaciones que por el día pescaban en el Estrecho permitiendo a los tripulantes el descanso entre los suyos después de haber arrebatado duramente á los mares el santo pan del trabajo, protegía con seguridad en los temporales más furiosos (que venían del S. O.) a los barcos de la pesca y del cabotaje de esta matrícula y de los próximos que a ella acudían y cuando la huelga forzosa nos obligaba a amarrar los barcos, teníamos los armadores la tranquilidad más relativa que tenerse pueda, viendo resguardados nuestros intereses modestísimos de una ruina segura. Desgraciadamente para todos llevamos quince años luchando para que la dársena volviese á tener las condiciones de eficacia que había tenido hasta el año de 1.891, nuestros esfuerzos Señor Ministro, han sido grandes, pero a medida que la lucha ha sido más cruenta, más lejos se halla el éxito de

“La dársena cumplía los fines para que fue construida, albergaba durante las noches las embarcaciones”

nuestra esperanza, llanto y dolor (nos causa) nos cuenta el expresado, la dársena se ha rellenado de arena y ya no existe. En 1.891 para defender y proteger de los golpes de arena, que con los intensos y dominantes vientos de E. y S.E. se producen, a la fuerza de guarnición en la Isla al cruzar el camino que conduce desde aquella al pueblo, se construyeron unos muros de unos dos metros de altura. Levantada la arena por los fuertes vientos del E. alcanza desde la playa la velocidad suficiente para ascender a la coronación del muro que sirve como hemos dicho de comunicación entre la Isla y el pueblo, ya encima del camino se encuentra entre los dos muros laterales que a uno y otro lado se establecieron y como la dirección del camino es aproximadamente la del aire impulsor por escasa que sea la duración del viento, lo que es raro, como su intensidad es grande la cantidad de arena depositada asciende a muchos centenares de metros cúbicos., Hoy día después de haber resisado quince días el viento del E. la capa de arena alcanza una altura de más de un metro, estando cerrado por completo al tránsito el citado camino y siendo una prueba plena de la ineficacia de los muros que no sirven para depositar al socaire de ellos la arena que llevada en sus-

pensión por el aire el movimiento al llegar a estos pierde velocidad y se deposita. Todo hubiera continuado como estuvo hasta el 1.891, en que la Comandancia Militar, procedió a construir a uno y otro lado del camino y en el sentido de su longitud los citados muros calados, pero con ello construyó un canal que al desembocar en la ante- dársena o bocana lleva a ella impulsada por el viento la arena de la playa y la que aquella elevaba al camino. El temporal que nos arrebató el “Reina Regente” de triste memoria, rompió el muro posterior del cierre de la dársena y con la violencia de las olas que penetraron por la rotura o brecha se limpió de las arenas que ya se habían depositados en el fondo de aquellas. Perdimos entonces la mayor parte de nuestras embarcaciones y las restantes quedaron averiadas, una suscripción nos ayudó a reconstruir lo perdido y a reparar lo averiado y no cejando en el empeño de siempre de mantener la dársena, que es nuestro hogar en buenas condiciones a nuestra expensa (la de marineros y armadores) que distribuimos el producto total de la pesca proporcionalmente, participando aquellos de los beneficios del Capital que representan las embarcaciones, aparejos y accesorios, se reconstruyó el muro destruido por el temporal y la dársena quedó como estuvo o en análogas condiciones. En 1.900 el estado atendió nuestras quejas relativas a la falta de calado en la entrada y zona interior de la dársena, confiando a la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz la reparación y conservación de la misma, desde

“El temporal que nos arrebató el “Reina Regente” de triste memoria, rompió el muro posterior del cierre”

aquella fecha se han gastado aproximadamente unas cien mil pesetas, y cada día la disminución de calado se ha hecho sentir del modo más rápido y evidente. No es nuestro intento de hoy, el de hacer la crítica de las obras ejecutadas, los hechos más elocuentes, que las palabras no dejan lugar a la más pequeña duda en el absoluto fracaso de las obras ejecutadas y del perjuicio con ellos causado así como la necesidad apremiante de rectificar radicalmente el criterio que en aquella reparación y conservación ha seguido en evitación de dolorosos fracasos en el porvenir. El mal que lamentamos se ha agravado por completo y ha causado la ruina total con las obras realizadas en el verano último, al terminar el camino de acceso a la Isla, hay un

puente de madera sobre dos pilas, puente que fue levadizo, por los ojos del puente pasaba la arena que el viento llevaba desde la playa oriental a la boca de la dársena, se construyó una presa baja cerrando el vacío del puente, se depositó a sotavento de ella y como era natural los efectos no se han hecho esperar mucho, pero esta vez con una asombrosa intensidad, pues habiendo sido raros y escasos el número de días que en estos pasados meses de invierno y primavera, sopló el viento del E. solo en este mes de mayo, en que la persistencia e intensidad ha sido la corriente se ha levantado el fondo de la ante dársena en más de medio metro. El estado y progreso de los aterramientos en la dársena ha sido tan rápidos y grandes que junto a los antiguos muelles de atraque donde el calado mínimo fue de metro y medio en bajar hoy, emplea con la carrera de marea de un metro no cubre el pie del que transite al lado del muro del muelle, lo mismo ha sucedido al canal del que se habilitó para la salida de los barcos en la baja, nada ha sido respetado por las arenas que

“Cuando tenga el gusto de verle le hablaré del proyecto que tenemos para que se realice cuanto antes el proyecto de Puerto Militar de Tarifa”

entre la presa y los muros, han sido conducidas a la dársena, no llegando a medio metro el calado que puede utilizarse en las playas y como los rompientes por el poco fondo cada día es mayor, no servirá dentro de muy poco ni para botes. La dársena que tantas veces resguardó de los temporales intereses y vidas, hoy se ha convertido en un inmenso arenal y cruelmente nos arroja a la desesperación y a la ventura, mañana tal vez a la emigración y a la miseria después.

Los barcos desde abril se hallan la mayor parte haciendo la pesca de la llamada caballa, en las costas occidentales del norte de África, después de que aquella termine volverán para emprender la del atún, ¡temblamos al pensar donde se refugiarán. No nos queda más que dos soluciones o llevar nuestros barcos a Tánger y con ello nuestras tripulaciones, sus familias y las industrias anexas, emigrando en una palabra a donde la seguridad de nuestras vidas e intereses sea prensa segura de prosperidad o por lo menos de bienestar y tranquilidad relativas, o antes el amor a la tierra sagrada y querida de nuestros recuerdos y antepasados arrostrar el peligro y tomar la Costa Brava por fondeadero sucumbiendo ante la miseria y el olvido. Éstas han sido

nuestras manifestaciones, en bien de todos, suplicamos a V. E. se realice la demolición.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Tarifa 27 de Mayo de 1.908.

Firman: Doscientos veintiséis tarifeños.

**Respuesta del Ministerio de Obras Públicas
OBRAS PÚBLICAS.**

Caminos Canales y Puertos de Cádiz.

Ingeniero Jefe

Cádiz 19 de Abril de 1.909

Sr. D. José Núñez Reynoso.

Mi querido amigo: Para conocimiento de Vd. tengo el gusto de remitirle adjunta copia de la R. O. de Fomento sobre la reclamación de los armadores, comerciantes y marineros de Tarifa.

Como verá se acepta el criterio que vengo sustentando, de mantener con dragados el calado de la dársena, pues los aterramientos son irremediables y cada vez con mayor intensidad, pues va subiendo el terreno con los nuevos depósitos.

Cuando tenga el gusto de verle le hablaré del proyecto que tenemos para que se realice cuanto antes el proyecto de Puerto Militar de Tarifa, y contar con los recursos necesarios para la obra. Recibe mi más afectuoso saludo de tu buen amigo.

Enrique Martínez.

Nota: Envío al Alcalde la copia para los interesados.

Relación de armadores de barcos pesqueros de Tarifa en 1957

Sra. Vda. de Diego Piñero

D. Diego Piñero Triviño

D. José Fera Jesús

D. José Navarro Muñoz

D. José Salvatierra Donda

Lloret y Llinares S. L.

Sra. Vda. De Rafael Utrera

Dña. Maria Mesa Ojeda

D. Gabriel García Escudero

D. Ramón y D. Juan Blanco Iglesias

D. Juan Manga Meléndez

D. Pedro Suárez Rodríguez (su administrador. D. Salvador Alba)

D. Aurelio Gurrea Pérez

D. José León Arzúa

D. Antonio Rodríguez Salas

D. José Sánchez Llorca
 D. José García Cazalla
 D. Antonio Peralta Blanco
 D. Manuel López Salas
 D. José Fuentes Robles
 Hdros.de J. Chamizo
 D. José Blanco Rodríguez

Industriales de conservas y salazones y exportadores

Vda. De Diego Piñero Moreno
 D. José Fera Jesús
 D. Salvador Pérez Gutierrez
 D. Juan Aranda Martínez
 Industrias del Mar S. A.
 Martínez y Ródenas S. L.
 Lloret y Llinares S. L.
 D. Ramón de Carranza y Gómez
 Vda. De Rafael Utrera
 D. Antonio Peralta Blanco
 D. Lázaro Romero Reyes – Exportador
 D. Diego Piñero Triviño- “
 D. José Garrido Báez - “
 D. Miguel Garrido Báez - “

Patrones de embarcaciones pesqueras.

D. Fernando Domínguez León “Diego Piñero”
 D. Miguel Peralta Blanco “Ciudad de Tarifa”
 D. Antonio Guirola Arcos “Marisol de Tarifa”
 D. Francisco Castro Mesa “Miguel y Juanito”

D. José Salvatierra Donda “Río Salado”
 D. Antonio López Navarro “Joaquín Mira”
 D. Cristóbal Domínguez León “Pedro Morón”
 D. Domingo Blanco “María Moreno”
 D. Alonso Quintero Cárdenas “Juan Luís”
 D. Francisco Caraballo Collado “Niño Marchena”
 D. Juan Blanco Pinto “18 de Julio”
 D. Antonio Chicano Blanco “Manolete”
 D. Juan Blanco Iglesia “Dos Hermanos Blanco”
 D. Juan J. Mesa González “Isla de las Paloma”
 D. Antonio Llorca Blanco “María Dolores”
 D. Francisco Mesa González “Francisco y Aurelio”
 D. Ramón Blanco Iglesias “Conchita”
 D. Antonio Fernández García “Fernando y Antonio”
 D. Salvador Moreno Diéguez “Joven Jaime”
 D. Juan Blanco Iglesia “Las Palomas”
 D. Ángel Quintero Moreno “Gral. Varela”
 D. Antonio Llorca Blanco “María de la Luz”
 D. Miguel Blanco Guerrero “Luz Díaz”
 D. Manuel López Salas “Virgen de la Luz”
 D. salvador Gurrea Moreno “Juan Piñero”
 D. Antonio Cazorla Hernández “Pepe Pinto”
 D. Tomás Blanco Sánchez “Piñero 3”
 D. José Sánchez Llorca “Juanito Sánchez”
 D. Manuel Díaz Piñero “Trinidad Piñero”
 D. Juan León Blanco “M^a Muñoz Carvajal”
 D. Manuel Blanco Iglesias “M^a Encarnación”

ALJARANDA en Internet

En la dirección

<http://www.aytotarifa.com>

pueden consultar todos los ejemplares publicados hasta ahora de la revista, además de otras actividades e información de la Concejalía de Cultura

ALJARANDA es una revista abierta a cuantas personas dedican parte de su tiempo al estudio del municipio de Tarifa en sus más diversas vertientes: Historia, Geografía, Patrimonio, Arte, Tradiciones, Creación literaria y otros.

Los artículos pueden ser remitidos al Consejo de Redacción bien por correo postal (Revista **Aljaranda** Excmo. Ayuntamiento de Tarifa. Calle Amor de Dios, 3. 11380 Tarifa) o electrónico (aljaranda@yahoo.es).