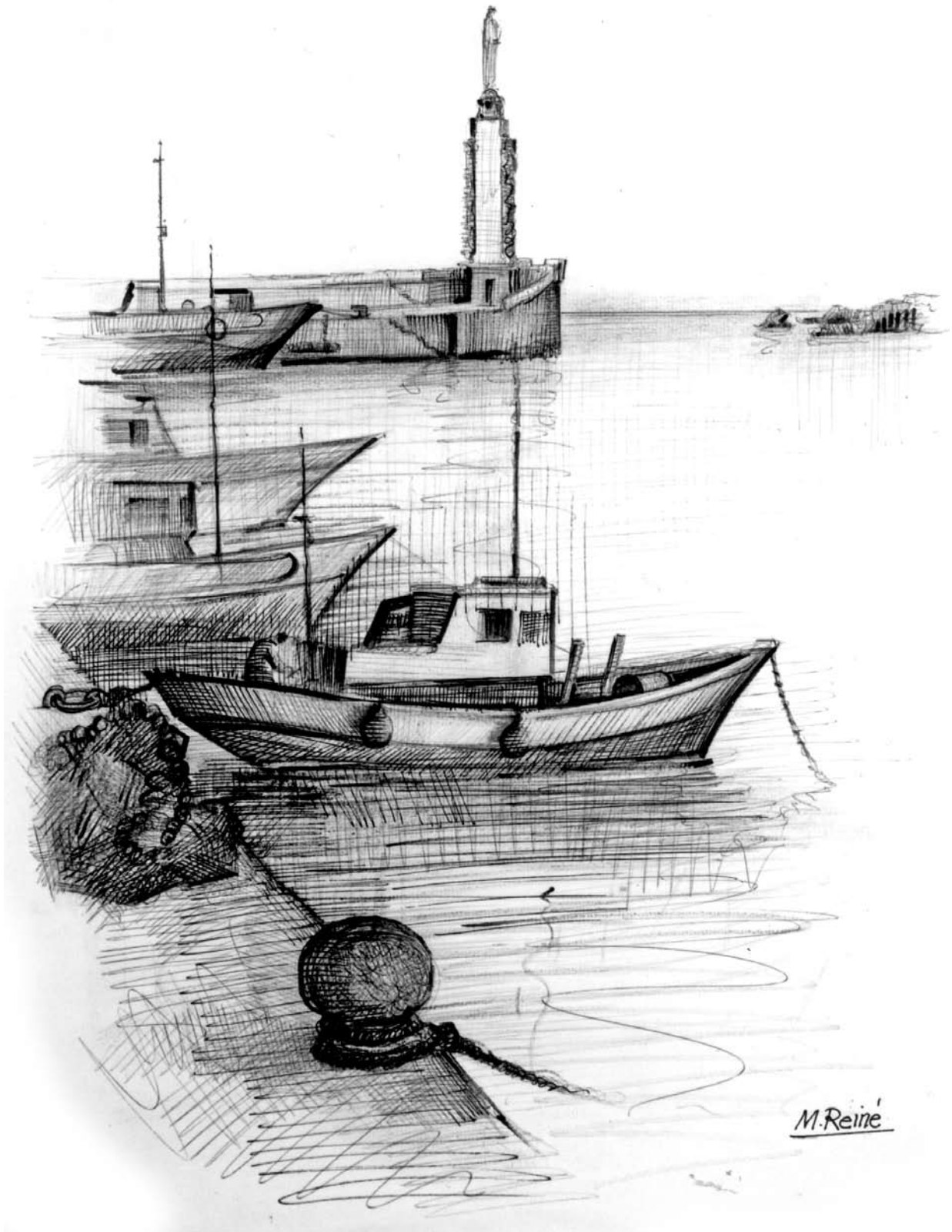


# Aljaranda

REVISTA DE ESTUDIOS TARIFEÑOS



M. REINÉ

# TARIFA



LIT. HURTADO JEREZ

Portada del programa de feria del año 1958. (Colección Rafael Sánchez)

# Sumario *Aljaranda* número 70, tercer trimestre de 2008



Revista de Estudios Tarifeños  
ALJARANDA  
Año XVII - número 70 - 3º trimestre  
Septiembre 2008

## Edita

Servicio de Publicaciones del  
Excmo. Ayuntamiento de Tarifa  
Delegación Municipal de Cultura

## Director

Wenceslao Segura González

## Consejo de Redacción

Miguel Manella Guerrero

Javier Mohedano Ruano

Rafael Sánchez Ruiz

Juan Antonio Patrón Sandoval

Manuel Reiné Jiménez

Manuel Liaño Rivera

Juan Navarro Cortecejo

Iván García Jiménez

Carlos Ruiz Bravo

Francisco Ruiz Giraldez

Francisco Terán Reyes

## Distribución y suscripciones

Delegación Municipal de Cultura

cultura@aytotarifa.com

## Dirección postal

Aljaranda

Casa de la Cultura

Amor de Dios, 3

11380 Tarifa

Tfno. 956 68 46 89

## Dirección electrónica

aljaranda@yahoo.es

## Página web

www.aytotarifa.com

## Depósito Legal

CA-157/91

## ISSN

1130-7986

## Imprime

Tipografía La Nueva S.C.

Arapiles, 11

11380 Tarifa

## La Portada

La portada nos muestra una perspectiva del puerto vista desde la playa "Chica"



## 2 Historia

Carlos Ruiz Bravo

*Cronología I: Prehistoria, Antigüedad y Edad Media. Acontecimientos históricos en el Estrecho, con especial mención a los ocurridos en Tarifa*



## 9 Historia Naval

Wenceslao Segura González

*La derrota naval del almirante Jofre Tenorio*



## 15 Telecomunicaciones

Manuel Correro García

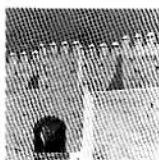
*El primer cable telegráfico submarino en Tarifa*



## 18 Historia Naval

Manuel Quero Oliván

*Transbordador "Ciudad de Tarifa"*



## 22 Bibliografía

Enrique Gozalbes Cravioto

*La historiografía de Tarifa a comienzos del siglo XXI (2001-2006) (y IV)*



## 28 Personaje

*Luis Hidalgo García "Celaje"*



## 29 Hace doscientos años

Juan A. Patrón Sandoval

*Proclama del pueblo de Tarifa a sus habitantes*

## Corrección:

En el número anterior (69) aparece publicado un artículo que bajo el título "Lorca y Jerez de la Frontera" está firmado por Juan Guirao García, cuando en realidad debimos poner Archivo Municipal de Lorca.



*Imagen 1.- Una interpretación de la fase temprana de separación de Laurasia y Gondwana.*

## ***Cronología I: Prehistoria, Antigüedad y Edad Media. Acontecimientos históricos en el Estrecho, con especial mención a los ocurridos en Tarifa***

***Carlos Ruiz Bravo***

### **Prehistoria**

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
Hace 200 millones de años	En el Triásico, a los supercontinentes Gondwana y Laurasia sólo les unía el gozne de Gibraltar, que separaba el Atlántico del Mar de Thetys.
Hace 6 a 5 millones de años	A finales del Mioceno, se desecó el Thetys occidental (actual Mediterráneo). Fué la crisis de salinidad Messiniense.
Hace 5 millones de años	A principios del Plioceno, se interrumpió la crisis de salinidad al desbordar las aguas del Atlántico el gozne de Gibraltar, rompiéndolo y en una colosal cascada que duró 100 años se creó el Mediterráneo. Gondwana y Laurasia quedaron separadas. Surgió el Estrecho de Gibraltar.
Hace 300.000-100.000 años a. C.	Período Achelense. Travesías efectivas del Estrecho en dirección Sur-Norte.
Hace 250.000 años	Primeros vestigios de la presencia humana en Ceuta.
Hace 150.000 años	Primeros asentamientos humanos en el área del Estrecho.
Hace 50.000 años	Habitaron comunidades cazadoras-recolectoras de Homo sapiens (Cromañón) el actual Campo de Gibraltar.
Hace 40.000 años	Presencia de los neandertales en Gibraltar: cráneo del Homo Cal-Picus (Hombre de Gibraltar).
<b><i>Paleolítico Superior (Solutrense)</i></b>	<b><i>Arte Rupestre Sureño, Cueva del Moro; Cueva de las Palomas-1.</i></b>



AÑOS	ACONTECIMIENTOS
<i>Paleolítico Superior (Magdaleniense)</i>	<i>Arte Rupestre Sureño, Cueva de Atlanterra.</i>
<i>Neolítico</i>	<i>Arte Rupestre Sureño, Cueva de las Palomas-1.</i>
<i>Neolítico-Metales</i>	<i>Dólmenes.</i>
<i>Metales (Calcolítico, Edad del Bronce)</i>	<i>Pinturas rupestres, Cuevas del Sol, del Arroyo, de los Alemanes. Necrópolis de los Algarbes.</i>

## Antigüedad

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
Hace 2000 años	Ambas orillas del Estrecho estaban habitadas por iberos, al Norte, y por bereberes, o imasighen, al Sur.
1500 a 500 a.C.	Duración del Reino de Tartessos.
1450 a.C.	Los fenicios se instalan en Tánger.
1300 a.C.	Fundación de Baesippo (Barbate) por los fenicios de Sidón.
1100 a.C.	Los fenicios fundan Gades (Cádiz).
1000 a.C.	Primer testimonio gráfico de la navegación en el Estrecho: pintura rupestre de la Cueva de La Laja representando naves fenicias.
950 a.C.	Los fenicios marcan el peñón de Calpe (Gibraltar) como el límite de seguridad para la navegación mediterránea.
Siglo VII a.C.	Colonos fenicios fundan Abyla (Ceuta). Se fijan las Columnas de Hércules. Griegos focenses ocupan Abyla y cambian su nombre por Eptadelphos.
Entre el VII y el V a.C.	Cartago ocupa Tánger.
650 a.C.	El navegante griego Kolaio de Samos llega a Tartessos.
550 a.C.	Los griegos desembarcan en Tartessos y establecen un intenso comercio.
535 a.C.	Los cartagineses se extienden por el Reino de Tartessos.
500 a.C.	Cartago destruye Tartessos.
460 a.C.	Se inicia el Periplo de Hannón desde Abyla (cercanías de Ceuta).
319 a.C.	Cartago se adueña de Ceuta.
240 a.C.	1ª Guerra Púnica. Victoria naval romana sobre Cartago en el Estrecho, cerca de Ceuta.
<b>212 a.C.</b>	<b>Aníbal comienza la II Guerra Púnica engrosando sus fuerzas con un ejército africano transportado a través del Estrecho.</b>
206 a.C.	Roma conquista Gades.
205 a.C.	Cartago abandona Hispania.
201 a.C.	Cartago pierde Ceuta, que pasa al Reino de Numidia.
171 a.C.	Fundación de Carteia por los romanos.
<b>80 a.C.</b>	<b>Combate naval de Tarifa (Sartorio vence a Cotta).</b>

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
¿...?	<b>Nace en Tingintera Pomponio Mela, geógrafo hispano-romano.</b>
47 a.C.	Ceuta se integra en el reino bereber de Mauritania.
45 a.C.	<b>Tras la batalla de Munda, Cneo Pompeyo se refugia en Tarifa, donde tenía anclada su flota.</b>
10 a.C. a 20 d.C.	Construcción de las factorías de salazón de pescado en el área del Estrecho (Carteia, Caetaria, Iulia Traducta, Mellaria, Baelo, Septem, Alcázarseguer, Sahara, Tingis, Cotta).
<b>Siglo I a.C.</b>	<b>Fundación de Tingintera (Iulia Izoa, Iulia Traducía, ¿actual Tarifa?).</b>
<b>Siglo I d.C.</b>	<b>Nace en Tingintera el geógrafo Pomponio Mela.</b>
40 d.C.	<b>Calígula integra a Ceuta en la Mauritania Tingitana, haciéndola territorio romano.</b>
42 d.C.	Roma hace a Iulia Tingi (Tánger) capital de la Mauritania Tingitana.
41-54 d.C.	El Emperador Claudio concede Fuero Municipal a Baelo Claudia.
66 d.C.	Martirio del Obispo de Carteya San Hiscio por orden de Nerón.
161 d.C.	Incursión bereber en la Bética.
180 d.C.	Se repiten las incursiones bereberes.
409 d.C.	Los vándalos ocupan la Bética. Destruyen Carteia y Mellaria.
429 d.C.	<b>Los vándalos embarcan en Tarifa y pasan al Africa mandados por Genserico. Arrasan Septa y Tingis.</b>
534 d.C.	Ceuta pasa a poder de Bizancio. El general Belisario la ocupa y convierte en Plaza fuerte.
534 a 682 d.C.	Período bizantino de Tánger.
648 d.C.	El Gobernador de Egipto, Abd-Alah ben Saad, realiza la primera incursión islámica por el Magreb.
666 d.C.	Segunda invasión islámica del Magreb.
682 d.C.	Okbah ben Nafi ocupa el Magreb, conquistando Ceuta y Tánger. Se completa la rápida expansión del Islam por el Magreb.
696 d.C.	El Imperio Bizantino desaparece de Africa.

*“Cada paso que se da en el área del Estrecho,  
levanta polvo del pasado”.*

*Jean Sermet*

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
704 aprox.	Muza ben Nuzair es nombrado Emir del Magreb.
705	Muza consolida la dominación árabe del Magreb y pacifica el territorio.
705	Muza ocupa Ceuta y Tánger. Ambiciona atravesar el Estrecho y penetrar en la Península Ibérica.
705	Muza nombra Gobernador de Tánger a su lugarteniente Tarik ben Zyyad.
709	Desleales negociaciones del Gobernador de Ceuta Conde D. Julián con el Caudillo árabe Muza ben Nuzair.
<b>710</b>	<b><i>Razzia exploratoria sobre Tarifa de Tarif ben Malek.</i></b>
711	Masivo primer desembarco musulmán en Algeciras al mando de Tarik ben Zyyad. El Islam inicia la invasión de la Península Ibérica.
711	D. Rodrigo es derrotado en la batalla de la Janda o del Barbate, entre Vejer y Tarifa. <b>Comienza desde Tarifa la conquista árabe-magrebí de España.</b>
712	Muza ben Nuzair desembarca en Algeciras con 18.000 soldados.
712	Nuevo desembarco de tropas al mando de Abdelaziz (hijo de Muza).
740	El bereber Meisara se rebela en el Magreb y ocupa Tánger y Ceuta.
755	El Omeya Abdelrahman cruza el Estrecho y desembarca en España.
756	Abdelrahmán se proclama en Córdoba como primer Emir independiente de Al-Andalus.
<b>759</b>	<b><i>Saqueos e incendios por los vikingos.</i></b>
789	Idris I conquista Ceuta y Tánger.
859	Una escuadra vikinga saquea e incendia Algeciras.
888	Omar Ibn Hafsun se subleva en Algeciras contra los Omeyas y ocupa la ciudad.
910	Instauración del Imperio Fatimita en el Norte magrebí.
929	Abelrahman III instaura el Califato de Córdoba.
931	Abdelrahman III conquista Ceuta para el Califato de Córdoba.
932	El Califato de Córdoba somete parte del Magreb.
938?	Nace en Algeciras el futuro caudillo Al-Mansur (Almanzor).
951	Tánger pasa a depender del Califato de Córdoba.
<b>960</b>	<b><i>Abdelrahman III termina el Castillo de Tarifa para defender Al-Andalus de los ataques cristianos por el Norte, fatimitas por el Sur y normandos por el Oeste.</i></b>
<b>966</b>	<b><i>El Castillo de Tarifa prueba su eficacia defensiva frente al ataque normando.</i></b>
1013	Los Idrisitas dominan durante tres años las ciudades de Tánger, Algeciras y Ceuta.
1013	Comienzo del Reino de Taifa de Algeciras. Dura hasta 1055.
1024	Ceuta se integra en el Reino de Taifa de Málaga.
1055	Toma de Algeciras por el rey Al-Mutamid de la Taifa de Sevilla.
<b>1057</b>	<b><i>Tarifa pasa a depender del reino de Taifas de Sevilla.</i></b>
1078	Los Almorávides ocupan Tánger.
<b>1082</b>	<b><i>Alfonso VI llega a Tarifa en una incursión devastadora por Andalucía, llegando a meter su caballo en el Estrecho.</i></b>

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
1084	Los Almorávides, al mando de Yusuf ben Taxfin, conquistan Ceuta.
1086	Desembarco de los Almorávides en la costa sur del Estrecho. Yusuf ben Taxfin ocupa Algeciras y derrota a Alfonso VI en Zalaca.
<b>1090</b>	<b><i>El Caudillo Abu Becker ocupa Tarifa por orden del poderoso Emir almorávide Yusuf ben Taxfin, dejando a la Ciudad como puerta de entrada de las invasiones islámicas.</i></b>
1091	Yusuf ben Taxfin domina Al-Andalus.
1099	Nace en Ceuta el geógrafo magrebí El-Idrisi.
<b>1100</b>	<b><i>Alí ben Hassán, hijo de Yusuf ben Taxfin, realiza cuatro desembarcos en Tarifa para auxiliar a los Taifas.</i></b>
1108	Las tropas desembarcadas derrotan a los cristianos en la batalla de Uclés.
<b>1130-40</b>	<b><i>Prosperidad de Tarifa bajo el dominio almorávide.</i></b>
<b>1144</b>	<b><i>Desembarco Almohade en las playas de Tarifa.</i></b>
<b>1145</b>	<b><i>Los Almohades hacen de Tarifa pieza clave para mantener el dominio de Al-Andalus.</i></b>
1145	Los Almohades conquistan Algeciras.
<b>1146</b>	<b><i>El Califa almohade Abd Al-Mumin se apodera de Tarifa y Gibraltar.</i></b>
<b>1147</b>	<b><i>Abd Al-Mumin ocupa Ceuta.</i></b>
1148	Abd Al-Mumin ocupa Tánger.
<b>1154</b>	<b><i>Descripción de Tarifa por el geógrafo ceutí Mohammed El-Idrisi.</i></b>
<b>1159</b>	<b><i>Fundación de la ciudad de Gibraltar por los almohades.</i></b>
1160	Abd Al-Mumin construye la primera fortificación de Gibraltar.
1166	El cronista Ibn Idari documenta el desembarco en Tarifa del Emir Yusuf con dos galeras procedentes de Marruecos.
1169	Desembarco en Tarifa del hermano del Califa con un ejército de 20.000 soldados almohades.
1171	Nuevos desembarcos de tropas en Tarifa, procedentes de Al- Ksar-Es-Seguer, al mando del Emir Yusuf.
1184	El nuevo Califa Yaqub Al-Mansur embarca en Tarifa con destino a Al- Ksar-Es-Seguer (Alcázar Seguer).
<b>1190</b>	<b><i>El general almohade Yacub Al-Mansur se establece en Tarifa para organizar y proteger las travesías de sus tropas.</i></b>
1196	Yacub Al-Mansur recupera Tánger.
<b>1196</b>	<b><i>Alfonso VIII de Castilla llega hasta Tarifa y reta al Emir Yacub Ben Yusuf quien embarca su ejército en Alcázar Seguer, cruza el Estrecho y derrota a los cristianos en la batalla de Alarcos.</i></b>
<b>1211</b>	<b><i>El nuevo Califa Muhammad cruza desde Alcázar Seguer hasta Tarifa, donde recibe el homenaje de caides, alfaquies y gobernadores de Al-Andalus.</i></b>
1227	Martirio de San Daniel en Ceuta.
<b>1230</b>	<b><i>Los Almohades abandonan Al-Andalus cruzando el Estrecho en sentido contrario.</i></b>
<b>1230</b>	<b><i>Tarifa pasa al Reino de Taifas de Murcia.</i></b>
1232	El Reino de Taifas de Murcia se adueña de Ceuta.
1233 a 1387	Azarosa Historia de Ceuta. Sucesivas conquistas y ocupaciones.
1235	Batalla naval entre las flotas cristiana y musulmana en la bahía de Algeciras.



AÑOS	ACONTECIMIENTOS
1273	Los Benimerines o Merinidas ocupan Ceuta y Tánger.
<b>1275</b>	<b><i>Invasión de los Benimerines a través del Estrecho.</i></b>
<b>1275</b>	<b><i>Los Benimerines ocupan Algeciras, Tarifa y Gibraltar.</i></b>
<b>1275</b>	<b><i>El Sultán Merinida Abu Yusuf ataca a los cristianos desde Tarifa, Algeciras y Ronda.</i></b>
1278	Primer cerco castellano sin éxito a Algeciras.
<b>1279-1350</b>	<b><i>Incesante desarrollo de la Batalla del Estrecho.</i></b>
1283	Nace en Tánger el viajero y geógrafo Ibn Batoutta.
1286	Muere en Algeciras el Sultán Abu Yusuf Yacub.
<b>1292</b>	<b><i>Tarifa es conquistada por Sancho IV el Bravo.</i></b>
1292	Los nazaries granadinos ocupan Ceuta.
1294	Los nazaries granadinos dominan Algeciras y Gibraltar.
1294?	Victoria naval cristiana en el Estrecho. La flota castellana de Sancho IV, mandada por el almirante genovés Micer Benedicto Zacarías incendia a la musulmana en la bahía de Tánger.
<b>1294</b>	<b><i>Gesto de Guzmán el Bueno en el asedio de Tarifa por los benimerines.</i></b>
<b>1298</b>	<b><i>El Rey de Granada, Mohammed II, pone nuevo cerco a Tarifa sin éxito.</i></b>
1302	Ceuta cae en poder del rey de Granada.
1309	Primer asedio de Gibraltar por Fernando IV.
1309	Guzmán el Bueno, con la ayuda aragonesa, recupera Gibraltar para la Corona de Castilla.
1309	Segundo cerco de Algeciras por las tropas de Fernando IV sin éxito..
1309	La flota aragonesa ocupa Ceuta.
1310	Los benimerines recuperan Ceuta con ayuda de la flota aragonesa.
1310	Fernando IV expide una Cédula Real para la población de Gibraltar.
1315	El Sultán nazarí Ismael I asedia sin éxito a Gibraltar.
1316	Conquista de Gibraltar por la flota de Yahya ben el-Fakih Abi Taleb.
<b>1316</b>	<b><i>Derrota naval cristiana en la Batalla del Estrecho.</i></b>
1333	Gibraltar cae ante el asedio de los merinidas.
1333	Abul-Hassán recupera Algeciras.
1333	Alfonso XI asedia de nuevo Gibraltar sin éxito.
<b>1340</b>	<b><i>El Emir Abul-Hassán cruza de nuevo el Estrecho con una poderosa flota y derrota al Almirante de Castilla Jofre Tenorio en otro episodio de la Batalla del Estrecho.</i></b>
<b>1340</b>	<b><i>Nuevo sitio de Tarifa por el Emir merinida Abul Hassán. Alfonso de Benavides defiende con éxito la Plaza.</i></b>
<b>1340</b>	<b><i>Batalla del Salado o de Tarifa, práctico fin de la Reconquista. Cese definitivo de las invasiones musulmanas.</i></b>
<b>1342</b>	<b><i>Victoria cristiana en la Batalla naval de Guadalmesí, en aguas de Tarifa.</i></b>
1344	Alfonso XI conquista Algeciras.
1350	Muerte de Alfonso XI de peste ante los muros de Gibraltar.
1359	El Sultán de Marruecos Abu Ainam quita la vida con torturas al Gobernador de Ceuta, que intentó independizarse.

AÑOS	ACONTECIMIENTOS
1359	Abu Ainam asesina al Rey de Granada enviándole un vestido impregnado en veneno, al no conseguir la cooperación del reino nazarí.
1359	Abu Salem, hermano de Abu Ainan, conquista Tánger y, procediendo de España, se proclama Sultán del Magreb.
1374	Gibraltar es integrado en el reino nazarí de Granada.
1379	El Rey moro de Granada, Mohammed V, destruye Algeciras.
1387	Ceuta vuelve a ser capturada por el reino de Fez.
<b>1399</b>	<b><i>Destrucción de Tetuán por tropas cristianas embarcadas en el entorno de Tarifa. La expedición fue organizada por Enrique III.</i></b>
1406	Gibraltar pasa a depender del reino nazarí de Granada.
1415	El Rey de Portugal Juan I conquista Ceuta.
1416	Pedro de Meneses es designado Gobernador y Capitán General de Ceuta. Historia del famoso "Aleo".
1418	Asedio sin éxito de Ceuta por el Sultán Abu Said.
1436	El Conde de Niebla muere en un nuevo sitio de Gibraltar.
1437	Intento frustrado de ocupación de Tánger por los portugueses. La ciudad fue defendida con éxito por Salah Ibn Salah, Señor de Tánger y Arcila.
<b>1447</b>	<b><i>Juan II de Castilla entrega el señorío de la villa de Tarifa al almirante Alfonso Enriquez I.</i></b>
<b>1448</b>	<b><i>El comendador de Montalbán, Gonzalo de Saavedra, recupera la tenencia de Tarifa para la Corona.</i></b>
1458	Portugal se apodera de Al Ksar-es-Seguir.
1462	El conde de Arcos y el duque de Medina Sidonia ponen sitio a Gibraltar, conquistándola y poniéndola bajo soberanía castellana.
1469	Enrique IV hace donación de Gibraltar al duque de Medina Sidonia.
1471	Alfonso V de Portugal ocupa Tánger y Arcila.
1471-1662	Período de florecimiento de Tánger bajo el dominio de Portugal.
<b>1478</b>	<b><i>Los reyes católicos ordenan la devolución de la villa de Tarifa al almirante Alfonso Enriquez II.</i></b>
1492	El último rey nazarí, Boabdil, entrega Granada.
<b>1492</b>	<b><i>Retorno islámico definitivo a El-Magreb. Éxodo continuo y masivo desde el entorno de Tarifa.</i></b>



**Imagen 1.-** Combate naval entre la flota castellana dirigida por Jofre Tenorio y la armada benimerín. Cuadro de A. de Brugada de 1852, Museo Naval de Madrid.

## *La derrota naval del almirante Jofre Tenorio*

*Wenceslao Segura González*

**E**n el año 1340 se agruparon en el estrecho de Gibraltar potentes armadas tanto islámica como cristiana, que pujaban por controlar el paso por tan estratégico lugar. La flota combinada cristiana estaba al mando del almirante castellano Jofre Tenorio. El 8 de abril de 1340 la flota cristiana sufrió una severa derrota que permitió a los musulmanes mantener expedito el Estrecho durante varios meses.<sup>1</sup>

En la primavera del año 1340 llegaron noticias al rey Alfonso XI de lo deficiente que se encontraba la flota del Estrecho al mando del almirante de Castilla Alfonso Jofre Tenorio, que había permanecido allí todo el invierno y al que le faltaba tripulación, sobresalientes<sup>2</sup> y otros hombres que eran de

menester. Muchos de los que permanecían en las galeras estaban enfermos y otros habían muerto. Tal era la falta de tripulación que en el puerto de Santa María se encontraban ocho galeras que no podían navegar por falta de gentes que fuesen en ellas.

El alcaide de las atarazanas sevillanas, Alonso González, se entrevistó con el rey en Trujillo “con aviso de que su flota, que todo el invierno había estado en defensa del estrecho, quedaba muy mal parada y desprevenida, con riesgo grande”. Noticia que obligó a Alfonso XI a dirigirse a Sevilla y de allí a Sanlúcar de Barrameda.<sup>3 4</sup>

A pesar de la precaria situación de la flota cristiana, por las fechas que comentamos se pudo apresar una galera musulmana que transportaba alimentos a la Península y que al mando del capitán de la mar Bernal de Lirona, fue llevada a Sanlúcar de Barrameda y presentada al rey.

<sup>1</sup> Un detallado informe sobre los combates navales registrados en el estrecho de Gibraltar desde el año 1340 al 1342 se puede ver en SEGURA GONZÁLEZ, Wenceslao: “La batalla de Guadalmeši”, *Al-Qantir* 4 (2008) 1-55; véase también LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: “La actuación de las flotas de Castilla y de Aragón durante el cerco meriní a Tarifa en el año 1340”, *Aljaranda* 64 (2007) 3-10.

<sup>2</sup> Sobresalientes era el nombre genérico que se le daba a los hombres de armas o infantería que iba a bordo de las embarcaciones de guerra, distinguiéndolos así de la tripulación, formada por remeros y marineros. No obstante, hay que recordar que llegado el abordaje también la tripulación tomaba las armas.

<sup>3</sup> ORTIZ DE ZÚÑIGA, Diego: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla*, 1795, tomo II, p. 99.

<sup>4</sup> Cuando don Juan Alonso de Guzmán, señor de Sanlúcar e hijo de Guzmán el Bueno, supo que llegaba el rey, mandó juntar



**Imagen 2.-** El rey castellano-leonés Alfonso XI obtuvo importantes victorias contra los musulmanes en la zona del Estrecho. En la fotografía estatua de Alfonso XI en Algeciras, ciudad que conquistó en 1344.

Reconociendo la importancia de tener una fuerte flota en el Estrecho, Alfonso XI se desplazó al Puerto de Santa María donde dio órdenes para que se reclutasen hombres en las poblaciones costeras y en las situadas en la ribera del Guadalquivir, con lo que consiguió armar con remeros, ballesteros y sobresalientes las ocho galeras que estaban abandonadas en aquel puerto.<sup>5 6</sup>

Mientras tanto, los musulmanes agruparon su flota en Ceuta. Allí llegaron las 16 embarcaciones de los hafsidas al mando de Zeid-Ibn-Ferhoun, jefe de la marina de Bugía.<sup>7</sup> A esta flota habían contribuido varios puertos de Ifrikiya, como Trípoli (en la actual Libia), Gabes, Yerba, Túnez, Bona y Bugía, todas estas ciudades pertenecientes a Túnez.<sup>8</sup> También Granada contribuyó a la flota musulmana, aportando efectivos de las atarazanas de Málaga y Almería.<sup>9</sup>

El sultán marroquí Abu l-Hasan entregó el mando de la flota combinada a Muhammad b. ‘Ali al-‘Azafi (el Mahomad Alaçafi de la crónica cristiana), con la orden expresa de atacar a los cristianos. La crónica cristiana nombra a otros almirantes musulmanes que comandaban la flota: Ali Abonpeche, Bencarron y Alfaraç.<sup>10</sup>

La armada musulmana logró pasar el Estrecho. Apercebidos los cristianos se lanzaron contra sus enemigos, pero los moros rehuyeron el combate y se refugiaron en el puerto de Gibraltar, quedando bajo la protección de los ballesteros y caballeros sarracenos que dominaban la Roca. Jofre Tenorio sólo pudo mantener cercada a la flota adversaria durante tres días.

Pero una vez más aparecieron las inclemencias meteorológicas del estrecho de Gibraltar. Se levantó un fuerte viento de levante “muy grande e muy bravo”, que obligó a los cristianos a descercar la flota musulmana y a marchar a favor de viento. Aún así se perdió la galera llamada Santa Ana. El viento de levante llevó a los barcos cristianos hasta Tarifa y hasta Sancti Petri. Cuando el temporal amainó, el almirante castellano reagrupó la flota y partió hacia el puerto de Tarifa y desde allí se dirigió a Algeciras para volver a cumplir con su cometido de cortar las comunicaciones del Estrecho.<sup>11</sup>

todos los barcos, bergantines, carabelas, fustas y galeras que allí estaban, “é con su musica, é muy enramadas salieron á reçibir al Rey Don Alonso [...]”, BARRANTES MALDONADO, Pedro: *Ilustraciones de la Casa de Niebla*, Universidad de Cádiz, 1998, p. 179.

<sup>5</sup> *Gran Crónica de Alfonso XI* (en adelante *Gran Crónica*), preparada por Diego Catalán, Gredos, 1977, vol. II, pp. 308-309.

<sup>6</sup> Al llegar el rey al Puerto de Santa María encontró allí 6 galeras que estaban desarmadas, por lo que “enbió luego por onbres de aquellas comarcas de la costa de la mar, é armó aquellas galeas, y enbiólas al almirante [...]” Luego el rey fue a Sevilla donde fueron armadas otras 6 galeras nuevas, con lo que se consiguió alcanzar el número de 33 galeras en el Estrecho, Pedro Barrantes Maldonado, ob. cit., p. 179.

<sup>7</sup> Bugía es actualmente una ciudad de Argelia situada en la Cabilia. Como curiosidad decir que la palabra española bujía proviene del nombre de esa ciudad. Fue conquistada por España en el año 1510, para luego pasar al imperio otomano en 1558.

<sup>8</sup> IBN KHALDOUN: *Histoire des Berbères*, Librairie Orientaliste, 1978, tomo IV, p. 231.

<sup>9</sup> MANZANO RODRÍGUEZ, Miguel Ángel: *La intervención de los benimerines en la península ibérica*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992, pp. 249-254.

<sup>10</sup> *Gran Crónica*, p. 309.

<sup>11</sup> *Gran Crónica*, p. 311.



### **Ocho galeras no podían navegar por falta de gentes que fuesen en ellas**

La flota cristiana fue incapaz de impedir la llegada a Algeciras de los barcos musulmanes, que ascendían a 60 galeras y otros navíos, haciendo un total de 250 velas, lo que motivó que en la corte se dudara de la lealtad del almirante.<sup>12</sup> Algunos dijeron al rey que “la flota de los moros era pasada d’allende el mar e que estaua en Algezira, e que bien cuydauan que esto era por culpa del almirante e que tomaua algo de los moros por que los dexase passar la mar”. La insistencia de estas insinuaciones hicieron dudar a Alfonso XI, que pidió informes precisos al cómitre de un leño que le llevó noticias de cómo habían pasado los musulmanes y que según la crónica le dijo que con las 27 galeras y 6 naos con los que contaba Jofre Tenorio, no pudo oponerse a la numerosa flota musulmana.

El mismo cómitre pudo hablar con doña Elvira,



**Imagen 3.-** Grabado que representa el enfrentamiento entre una galera cristiana y otra musulmana. Las galeras fueron los principales barcos de guerra que actuaron durante la batalla del Estrecho.

mujer del almirante, a quien le contó su conversación con el rey. Entendiendo doña Elvira que se preparaba alguna acción contra su marido, le envió cartas pidiéndole que “no saliese de la mar [...] que si de la mar saliese, que era preso o muerto”.

### **El viento de levante llevó a los barcos cristianos hasta Tarifa y hasta Sancti Petri**

Dolido el almirante por las intrigas contra su persona, mandó a sus 33 galeras<sup>13</sup> que se dirigieran al puerto de Algeciras donde estaba la flota de Abu l-Hasan “e enbio a dixer a los moros que saliesen de la villa e le diesen batalla”. Los moros rehusaron y lo más que pudieron hacer los cristianos fue permanecer tres días en aquella posición.<sup>14</sup>

### **La superioridad de los moros dió sus frutos y pudieron entrar en la mayoría de las galeras cristianas**

La flota castellana no se encontraba en las mejores condiciones para el combate. Según un informe que Berenguer de Codinachs envió al rey de Aragón el día 21 de abril de 1340 se decía “e les galeas dels cristians eren XXXII mal armades et XIX naus axi mateix mal armades [...]”<sup>15</sup> Lo mismo confirma la crónica de Alfonso XI al decir que “las compañías de la flota estauan las mas flacas y dellas dolientes de los tienpos fuertes que auian passado, e avn tales ay auia que se les cayan los dientes con los frios e las grandes enfermedades”, resultado del mucho tiempo que llevaban en la mar sin saltar a tierra para tomar refrescamiento.

El día 4 de abril,<sup>16</sup> Jofre Tenorio reunió a los cómitres y demás responsables de su flota y

<sup>12</sup> Estas cifras no son fiables ya que otros autores dan cantidades diferentes. Ibn Jaldún eleva el número a 100 barcos, Ibn al-Jatib dice que fueron 140 embarcaciones, la *Gran Crónica* habla de 250 velas, finalmente Berenguer de Codinachs (ver más adelante en el texto) dice que eran 44 galeras y 35 leños.

<sup>13</sup> A las 27 galeras que tenía Jofre Tenorio se le unieron 6 nuevas galeras que habían sido hechas en las atarazanas sevillanas, *Gran Crónica*, p. 313.

<sup>14</sup> *Gran Crónica*, pp. 312-315.

<sup>15</sup> BOFARULL Y MASCARÓ, Próspero de: *Procesos de las antiguas cortes y parlamentos de Cataluña, Aragón y Valencia*, 1851, tomo VII. pp. 109-112.

<sup>16</sup> La batalla en que murió Jofre Tenorio se dio el sábado antes del Domingo de Ramos. En el año 1340 este domingo fue





**Imagen 4.-** Antiguo dibujo procedente de un manuscrito de la Biblioteca Laurentina de París que representa al almirante Jofre Tenorio, cuya muerte se produjo meses antes de la decisiva batalla del Salado que se produjo a la entrada de Tarifa. (Tomado de PÉREZ EMBID, Florentino. "El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe". Escuela de Estudios HispaniAmericanos de la Universidad de Sevilla. Sevilla. 1944. Fig. 4)

acordaron que para estar prestos al combate, cada día haría tocar las trompetas o añafíles tres veces.<sup>17</sup> En el primer toque debían estar alertas, al segundo deberían levar anclas y finalmente en el tercer y último aviso deberían estar preparados para entrar en batalla. Y así fue durante las mañanas de los tres días siguientes. Pero al cuarto día, sábado por la mañana (8 de abril), no se produjo ningún aviso. Ese día el viento había cesado, el mar estaba calmo

y llano. Entonces los musulmanes entendieron que era el momento de dar batalla. Con precaución prepararon su flota, refrescándolas de armas y gentes. Metiendo en cada galera entre trescientos y cuatrocientos hombres de armas, más los remeros que estaban todos armados. Según Berenguer de Codinachs los musulmanes disponían de 44 galeras y 35 leños armados y había en "cascuna galea entre balester et arquers CC homes ultra los que vogaven qui eren tots armats [...]"

En cada una de las galeras habían montado tres castillos "plens de balesters et de arquers". A falta de aviso, los barcos cristianos no estaban armados ni arbolados, por lo que fueron cogidos por sorpresa. Apercebidos del ataque, el almirante hizo sonar las trompetas, añafíles y atabales para ordenar a todos sus barcos. De inmediato movió su galera para enfrentarse con los atacantes. Pero fueron pocos los barcos cristianos que siguieron la estela del almirante. Las naos izaron sus velas, pero no tuvieron tiempo de reaccionar ante el inesperado ataque musulmán, quedando las pocas galeras que se dispusieron al combate sin la eficaz colaboración de las naos.

**De las 32 galeras y 19 naos  
que tenían los castellanos al  
iniciarse la refriega  
se perdieron 28 galeras  
y 7 naos**

La superioridad de los moros dio sus frutos, y pudieron entrar en la mayoría de las galeras cristianas, logrando tomar algunas de ellas y anegando a otras. Cuatro galeras musulmanas se enfrentaron con la del almirante. Como estuviese falto de gentes que defendiesen su galera, bajaron los hombres de una nao cercana, pues entendieron que al no hacer viento, serían más eficaces combatiendo en la galera.<sup>18</sup> De nuevo la fortuna se inclinó al lado musulmán, porque ocuparon la nao que habían abandonado los

el 9 de abril. A partir de esta fecha se puede determinar cuando ocurrieron los acontecimientos principales, tanto previos como posteriores a la batalla. Aunque se ha especulado con otras fechas para la batalla, la documentación del Archivo de la Corona de Aragón no deja lugar a dudas.

<sup>17</sup> La diferencia entre las trompetas y añafíles era que las primeras tenían una curva y los últimos eran rectos. Aunque el añafil era un instrumento musical de origen islámico, era igualmente usado en la flota cristiana como medio de comunicación.

<sup>18</sup> Esta operación se entiende porque el abordaje, que ya se había producido, se ejecutaba a galera parada.



**Imagen 5.-** Las naos daban auxilio a las galeras en el combate naval durante la Edad Media. En la imagen reproducción de la nao Victoria realizada para la Exposición Universal de Sevilla.

cristianos, que al ser de mayor altura que las galeras “fazian desde alli muy grande daño los moros en los christianos, e ferian e matauan muchos dellos con barras de hierro e con piedras e con saetas e con otroas armas que les lançauan”.

La resistencia de Jofre Tenorio no se pudo mantener y finalmente murió heroicamente, según dice la *Crónica*.<sup>19</sup> No es esta la misma opinión de Ibn Jaldún que al narrar la batalla dice que la victoria se consiguió fácilmente: “En menos tiempo que el que se tarda en decir dos palabras, la victoria se decantó para los verdaderos creyentes, que se lanzaron al abordaje, masacrando a las tripulaciones a golpes de picas y de espadas, arrojando los cadáveres al mar.” El cronista musulmán recoge que los barcos apresados fueron llevados a Ceuta donde una multitud de gentes observaron el “bello espectáculo”. Se anunció la victoria por todos los barrios de la ciudad, llevando en señal de triunfo “un gran número de cabezas que fueron cortadas a los cristianos”, mientras que los prisioneros fueron encadenados en el arsenal.

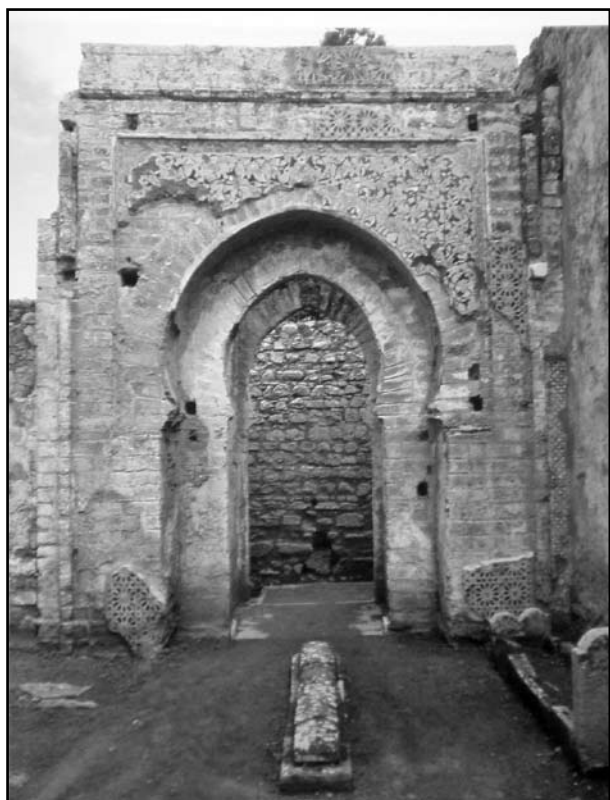
Los ocupantes de las otras galeras que no acompañaron al almirante, al ver derribado el estandarte real, subieron a las naos, abandonado las galeras que de inmediato fueron tomadas por los musulmanes.<sup>20</sup> Con el poco viento que hacía pudieron abandonar el lugar de la batalla y dirigirse hasta Cartagena. Diez fueron las naos que llegaron a aquel puerto llevando entre cinco o seis mil personas a bordo, muchas de ellas heridas.

En la flota cristiana también había cuatro galeras aragonesas y una genovesa, que durante el combate fueron atacadas por diez galeras islámicas, que se dividieron en seis por un lado y cuatro por otro, para de esta manera atacar por ambos flancos a aragoneses y genoveses. Hubo una fuerte lucha, pero finalmente sólo se salvó una galera aragonesa, que capitaneada por Nantoni des Brull pudo llegar hasta Valencia y dar cuenta de lo ocurrido. Las tres restantes galeras que Aragón tenía en el Estrecho se perdieron, muriendo su almirante Dalmau de Cruilles.

La derrota cristiana fue total. De las 32 galeras y 19 naos que tenían los castellanos al iniciarse la

<sup>19</sup> Recuperados los restos del almirante, fueron llevados a Sevilla y sepultados en la Catedral en la capilla de Jesús, Diego Ortiz de Zúñiga, ob. cit., tomo II, p. 100.

<sup>20</sup> Según el informe de Berenguer de Codinachs las galeras castellanas no resistieron el ataque musulmán, sus tripulaciones después que el estandarte del almirante fuera derribado y su galera derrotada, se lanzaron al mar y se fueron nadando hasta las naos.



**Imagen 6.-** Detalle de la necrópolis marroquí de Chella, donde se encuentra enterrado el sultán Abu l-Hasan que se enfrentó contra los cristianos por el dominio del estrecho de Gibraltar.

refriega, se perdieron 28 galeras y 7 naos. Entre las pérdidas cristinas citar el apresamiento de una nao que llevaba la soldada para la paga, además de 400 corazas y 400 ballestas. Sólo cinco galeras castellanas se salvaron, refugiándose en el puerto de Tarifa. De primera mano pudo escuchar el alcaide de esta plaza, Martín Fernández de Portocarrero, lo que había ocurrido. Tras lo cual marchó al encuentro de Alfonso XI que había llegado a Cabezas de San Juan, donde pudo enterarse de la grave derrota que había sufrido su armada.<sup>21</sup>

Ciertas dudas quedaron por el desarrollo de la batalla. De una parte porque la flota cristiana no estaba avisada, como se había acordado. Además, el hijo del almirante castellano, García Jofre de

Tenorio, se había entrevistado con los musulmanes el día antes de la batalla, sin que llegase a saberse de qué asunto trataron. Ese mismo día, el hijo del almirante llevó todas las joyas y cosas de valor de él y de su padre a una embarcación ligera, que nada más comenzar la batalla al día siguiente se fue para Sevilla. Todas estas circunstancias hicieron pensar que o bien había habido traición o “desfallecimiento de recaudo”.<sup>22</sup>

La gravísima derrota cristiana en aguas del Estrecho, elevó el temor hacia los musulmanes que se habían hecho dueños del mar. El rey Pedro IV el Ceremonioso envió misivas a numerosos caballeros, comendadores de órdenes, villas y lugares, para notificarles la derrota y advertirles de que debían estar aparejados para una guerra que parecía inminente. El mismo rey apercibió al rey de Mallorca sobre el peligro que representaba el dominio naval musulmán. Es más, Pedro IV ordenó de inmediato armar todas las galeras “que havemos en nuestra tierra”, ante la posibilidad de un desembarco enemigo en las costas de Valencia.<sup>23</sup>

El rey de Aragón se sorprendía ante Alfonso XI porque una derrota de tal envergadura como la sufrida por Alfonso Jofre Tenorio era desconocida para ellos. También aprovechaba para decirle al castellano que desde Aragón se harían todos los esfuerzos para remediar la situación creada.

Una vez más el rey castellano pedía a Pedro IV, un mes después de la derrota naval la ayuda que tenía comprometida por el tratado de Madrid del año anterior, “rogavamos que nos acorresedes con galeas para la guarda de la mar [...]”.<sup>24</sup>

Por su parte los musulmanes hicieron grandes celebraciones por la victoria conseguida. El sultán Abu l-Hasan “tuvo un gran sesión afín de recibir las felicitaciones de su pueblo y de escuchar rivalizar a los poetas celebrando esta gloriosa jornada”. En Granada se celebró esta venturosa victoria “con iluminaciones, fuegos y grandes fiestas y zambras, que duraron toda la noche [...]” ■

<sup>21</sup> Pedro Barrantes Maldonado, ob. cit., p. 180, pone en boca del rey una severa crítica a Fernández de Portocarrero, comparando su proceder de dejar la plaza de Tarifa desamparada con la actuación de Guzmán el Bueno, que no abandonó Tarifa ni siquiera con la amenaza de matar a su hijo. Aunque hay que dudar de la veracidad de esta información, sí es significativo que de inmediato el rey enviara a Tarifa a Alonso Fernández Coronel, uno de sus principales privados, para que defendiera la plaza.

<sup>22</sup> García Jofre de Tenorio pudo salvarse embarcando en una de las naos que llegaron a Cartagena. Seis meses después, y como vasallo del rey, participó en la batalla del Salado. Este mismo personaje fue el que el día de la batalla al ver que don Juan Manuel se negaba a comenzar la pelea, el dijo “que la su espada Lovera [que heredó de su abuelo Fernando III], que dizen que era de gran virtud, que mas deuie de fazer en aquel día”, *Gran Crónica*, p. 425.

<sup>23</sup> GIMÉNEZ SOLER, Andrés: *Don Juan Manuel*, Academia Española, 1932, p. 636.

<sup>24</sup> CONDE, José Antonio: *Historia de la dominación de los árabes en España*, 1874, pp. 291-292.





*Imagen 1.- Vista panorámica del estrecho. Foto Rojas.*

## *El primer cable telegráfico submarino en Tarifa*

*Manuel Correro García*

**L**a privilegiada situación geográfica de Tarifa situada en la punta más meridional de Europa la ha convertido en puente entre este continente y el africano, esta ciudad se ha convertido en puerta de entrada o salida de civilizaciones y desde aquí se han tendido cables para facilitar el intercambio de las comunicaciones y la energía.

Los primeros intentos para tender conductores telegráficos bajo el agua datan de 1836 en el río Neva –San Petersburgo– y en 1839 en O’Shaughnessy –Islas Británicas–, los cables submarinos se tendieron, en 1842 de Morse –Nueva York– y en 1844 de Wheatstone –Bahía de Swansea–, todos fracasaron por la falta de material aislante que impidiera el contacto del agua con el hilo conductor. Los científicos se encontraron con tres grandes obstáculos: el aislamiento de los cables; el reforzamiento de los mismos a fin de evitar el rozamiento y la erosión de los agentes mecánicos. En líneas de gran extensión tenían el problema añadido

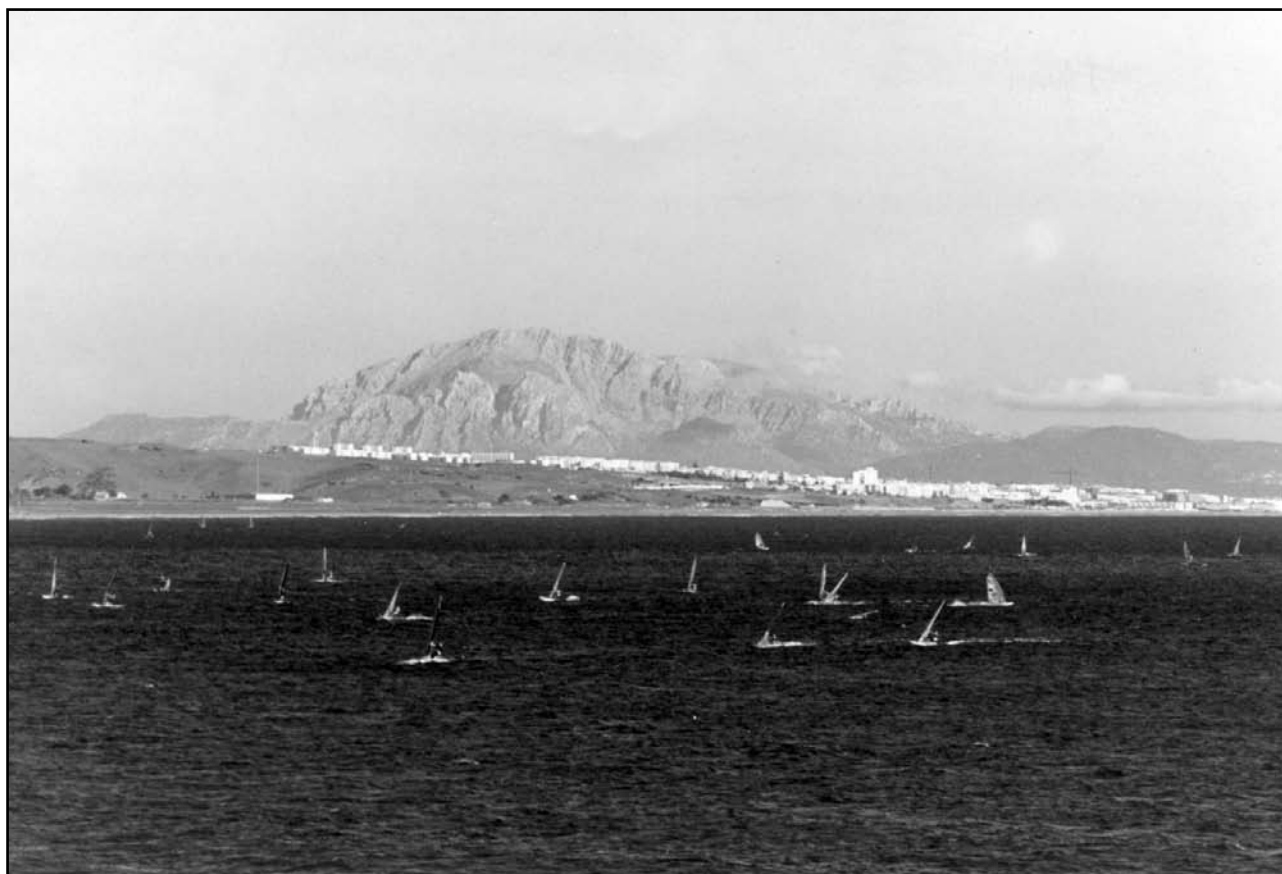
del debilitamiento de las señales transmitidas.

A mediados del siglo XIX se construyó una máquina capaz de fabricar un cable telegráfico recubierto de una sustancia, la gutapercha.<sup>1</sup> Desde entonces todos los proyectos de cables submarinos se realizaron utilizando esta sustancia como aislante.

***Uno de los grandes  
problemas de España era  
la incomunicación con sus  
territorios insulares***

Gran Bretaña se hace con el papel hegemónico en la extensión de la red telegráfica submarina, el objetivo inglés era enlazar Londres con la India, de hecho la primera línea transcontinental fue tendida por la Indo-European Telegraph Department, compañía británica que dependía del virrey de la India.

<sup>1</sup> La gutapercha es un tipo de goma parecida al caucho, translúcida, sólida y flexible, fabricada a base de látex proveniente de árboles del género *palaquium* indígenas en el sudeste asiático. La gutapercha fue introducida en Europa por el inglés William Montgomerie (1843), cirujano auxiliar del Presidente de Singapur.



*Imagen 2.- El estrecho desde poniente.*

Por el contrario en España se prestó poca importancia a la telegrafía dando por resultado que los cables de la red interior fueran construidos y tendidos por compañías extranjeras, limitándose la aportación española a los sondeos previos del proyecto inicial, la confección del pliego de condiciones y la supervisión de la fabricación de los cables y el tendido de los mismos por miembros del Cuerpo de Telégrafos.<sup>2</sup>

Uno de los grandes problemas de España era la incomunicación con sus territorios insulares. A Canarias se pretendió convertirla en un punto privilegiado de unión de la península con América del Sur. Por el contrario las posesiones del norte de África despertaron un interés estratégico-militar por parte del gobierno.

Los cabileños de Anyera hostigaron a las tropas españolas de Ceuta, destruyendo parte de la fortificación (agosto de 1859), con el pretexto de que se adentraba en sus dominios. Las respuestas del sultán Muley `Abd alRahman y de su hijo y sucesor Muhammad ibn `Abd alRahman a las exigencias españolas no dejaron satisfecho al primer

gobierno de la Unión Liberal que gobernaba España bajo el reinado de Isabel II, por lo que éste declaró unilateralmente la guerra (22 de octubre de 1859) con la aparente intención de vengar agravios. Comenzaba de esta forma la que desde entonces se ha conocido como Guerra de África.

En el mes de noviembre, tuvieron lugar los primeros desembarcos. A comienzo del año siguiente, el ejército español avanzó hacia Tetuán y la acción principal tuvo lugar en la batalla de Los Castillejos, donde el general Prim se lanzó sobre las filas enemigas abrazado a la bandera.

Con motivo de esta guerra una Real Orden de 28 de octubre de 1859, dispuso la unión de las plazas de Ceuta y Tarifa mediante un cable telegráfico submarino que atravesase el estrecho de Gibraltar, don José de Posada Herrera, ministro de la Gobernación encargó a don Pedro José Zulueta, II conde de Torre Díaz y senador, la adquisición y colocación del cable, en unas primeras conversaciones el conde llegó a un acuerdo con la casa inglesa Neuvall por 2.000 libras esterlinas pero la precipitación por las circunstancias de la guerra

<sup>2</sup> El Cuerpo de Telégrafos, fue creado el 22 de abril de 1855, su primer Director General fue el brigadier José María Ma-thé.



obligó encargar el tendido a mister William Thomas Hamley de la compañía inglesa Hamley, quien se ofreció por 1.500 libras esterlinas que junto con dos jefes de telégrafos, comisionados al efecto, don Rafael del Moral, director de Sección y don Félix García Rivero, subdirector, sin sondeos del trazado y utilizando un cable de fondeo sobrante de un tendido trasatlántico de 1858<sup>3</sup> sin la protección mecánica adecuada que hubiera requerido emplear cable de costa con doble armadura de hierro, iniciaron los trabajos el 18 de diciembre siguiente y aunque el cable se rompió a cuatro millas de Tarifa, el 21 del mismo mes terminó el fondeo. Ese mismo día quedaron establecidas las comunicaciones telegráficas entre Ceuta y Tarifa, comunicándose a Madrid los partes de la batalla de Los Castillejos mientras la administración militar pudo tomar rápida disposiciones para el transporte y acopio de todo avituallamiento.

La primera transmisión fue a las 13:30 horas, tardó 18 minutos en atravesar de Ceuta a Madrid.

Por lo inadecuado del tendido, unido al furioso temporal que se desató en la zona, algunos días después, ocasionó que el cable se rompiera el día 8 de enero siguiente sin que fuera posible repararlo ni siquiera recogerlo, salvo algunos pequeños trozos.

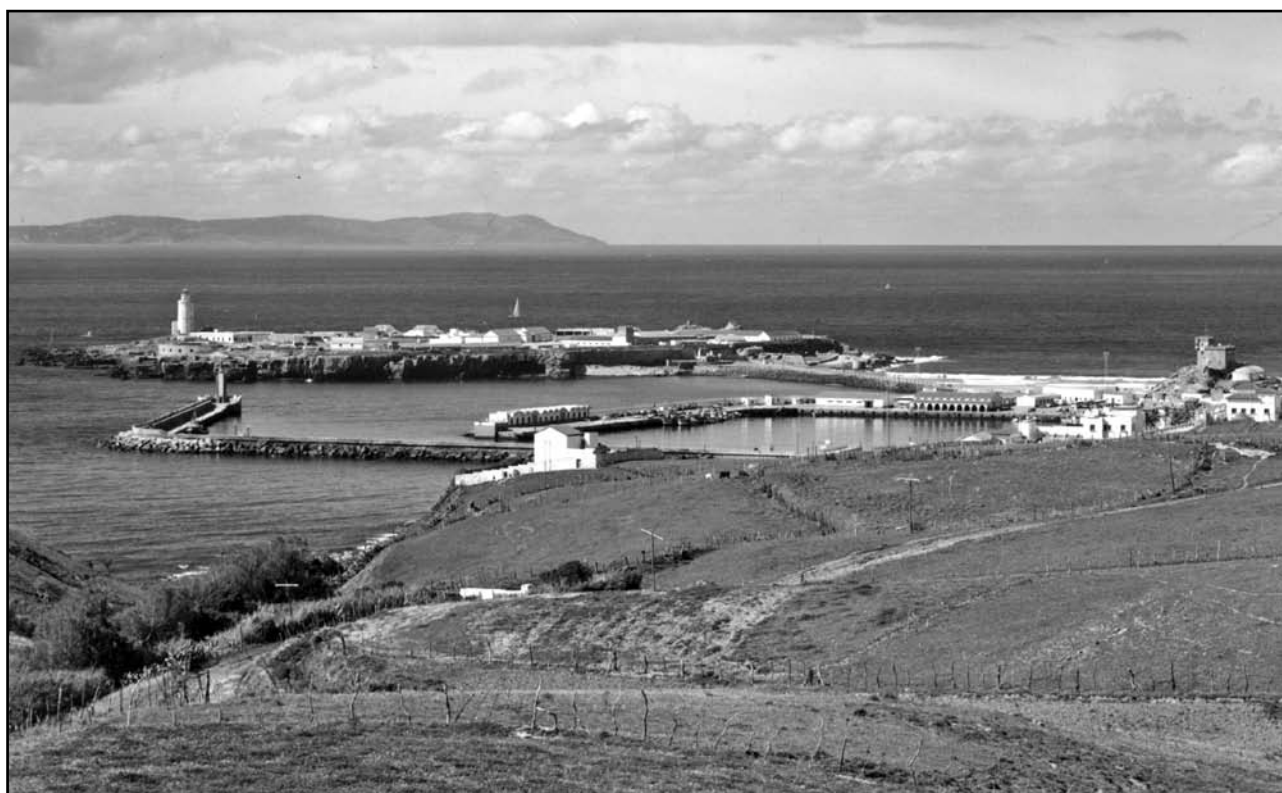
Este cable estuvo en servicio 16 días y fue costado por el conde de Torre Díaz. Para poder recuperar el dinero el conde inició un pleito contra el Estado y por Real Decreto de 29 de septiembre de 1865 le fue devuelta las 24.493,8 pesetas ■

### **El 21 de diciembre de 1859 quedaron establecidas las comunicaciones entre Ceuta y Tarifa**

#### **Bibliografía**

1. MIRALLES MORA, Vicente: *Las telecomunicaciones y los ejércitos en España*.
2. Relación histórica de los principales acontecimientos, vicisitudes y progresos de este nuevo medio de telecomunicación (sin nombre de autor) *Telegráfica submarina (1867)*
3. *Gaceta de Madrid de 29 de septiembre (1865)*
4. SÁNCHEZ MANTERO, Rafael: Las guerras españolas en el patio trasero. *Aventura de la Historia* 50 (2002)

Foto Rojas



**Imagen 3.-** Tarifa siempre ha sido punto de referencia para cualquier tipo de conexión entre Europa y África.

<sup>3</sup> El 21 de noviembre ordenó el gobierno la colocación del cable que fue sometido a 24 horas de pruebas dando fe de su resistencia el Jefe de la Comisión. El cable se encontraba en el vapor Elba fondeado en Gibraltar.



Imagen 1.- El transbordador Ciudad de Tarifa embarrancado y siendo ayudado por un remolcador.

## Transbordador “Ciudad de Tarifa”

Manuel Quero Oliván

**L**a navegación de pasaje entre la Península Ibérica y las ciudades de Ceuta y Tánger ha existido desde muy antiguo, manteniéndose entre ambas orillas una muy fluida comunicación. El buque que se presenta en este artículo es uno de sus más dignos exponentes.

### Introducción

Dentro de la serie de barcos que han llevado el nombre de nuestra ciudad, y siguiendo siempre el orden de antigüedad en la botadura de los mismos, éste es el sexto publicado en *Aljaranda*.

Ya modernamente, en sus comienzos, las líneas del Estrecho eran atendidas por pequeños vapores, transformación muchas veces de antiguos yates. Estos buques, nombrados Teodoro Llorente, J.B.Llovera y General Fernández Silvestre, no cumplían con los modernos patrones de eficacia y servicio que pretendía dar la Compañía Trasmediterránea.

Así pues, la creación de la empresa Unión Naval de Levante permitió a la Compañía Trasmediterránea la formación de una flota de modernas motonaves

estandarizadas que le permitieron ir deshaciéndose de los buques más viejos y menos económicos, como era el caso de los buques *Miguel Primo de Rivera* y *General Sanjurjo* (los cuales, con la llegada de la República se les cambió el nombre por los de *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*) que fueron entregados a la Compañía para las líneas del Estrecho el 21 de Enero de 1927 y el 4 de Septiembre de 1928 respectivamente.

En el llamado “Atlas de la Inmigración Magrebí en España”, publicado por el TEIM<sup>1</sup> en el año 1966, ya se llamaba la atención sobre el papel que la geografía imponía a España, pues le confería una vital importancia en el tránsito de la diáspora marroquí desde Europa a su país de origen durante las vacaciones veraniegas en la llamada “Operación Paso del Estrecho”.

Lo que últimamente se llama “Operación Paso del Estrecho” ya se venía haciendo (aunque algo precariamente) desde finales de los años 50 del siglo pasado pero, eso sí, denominándolo “Operación Tránsito”. Entre compañías marroquíes y españolas se podrían citar muchos buques, si bien, por sólo citar los compañeros de la misma compañía que nuestro *Ciudad de Tarifa*, se cita a los trasbordadores *Victoria*

<sup>1</sup> TEIM: Taller de Estudios Internacionales Mediterráneos.



y *Virgen de África*, los cuales hacían la travesía entre las dos orillas del Estrecho, hasta que en 1961 dos modernos transbordadores incrementaron la flota de la Compañía Trasmediterránea: el *Ciudad de Granada* y el *Ciudad de Tarifa*. Ambos fueron contruidos en los astilleros de La Unión Naval de Levante, una empresa de construcción naval fundada el 11.04.1924 por la Compañía Trasmediterránea. Así pues, el transbordador *Ciudad de Tarifa* pertenecía a la matrícula de Valencia y fue inscrito al folio 540 de la misma.

El 7 de octubre de 1959, a las 11 de la mañana, se procedía a la botadura del transbordador.<sup>2</sup> Presidía el acto el almirante Salvador Moreno Fernández, hijo adoptivo de Tarifa y, precisamente, la persona de quien partió la idea de poner a dicho barco el nombre de *Ciudad de Tarifa*; era además, quien ostentaba la presidencia de la Compañía Trasmediterránea desde el año 1958. En dicha ceremonia actuaba como madrina la esposa del citado almirante; si bien, entre los asistentes a la botadura también había una comisión municipal tarifeña compuesta por el alcalde Juan Antonio Núñez Manso,<sup>3</sup> además de los señores Carlos Núñez García de Polavieja, Francisco Serrano Campos, Joaquín Pérez Gutiérrez, Alfredo Meca Pujazón y Adolfo Balbontín Jiménez.<sup>4</sup>

Instituto de Historia y Cultura Naval (Museo Naval de Madrid)



**Imagen 2.-** Almirante Salvador Moreno, presidente de la Compañía Trasmediterránea.

Calado máximo: 5,04 m.  
Velocidad máxima: 17,40 nudos.  
Potencia: (dos motores Diesel de 2.650 CV.) 5.300 HP.  
Motor: M.B.&W.  
Carga Máxima: 268 Tm.  
Armador: Compañía Trasmediterránea, S.A.  
Capacidad de pasaje (en tres clases): 1.143 pasajeros.

### **Tarifa entrega la bandera al buque y un cuadro de la Virgen de la Luz**

Tarifa, agradecida por el hecho de llevar este buque su nombre (además del escudo de la ciudad que lucía como glorioso mascarón de proa), quiso hacer entrega de la bandera (acto de abanderamiento) y otros presentes al barco y sus propietarios, pero no pudo ser así, demorándose dicha ceremonia durante varios años. El director general de la Compañía Trasmediterránea José Gutiérrez del Álamo, en carta dirigida al señor alcalde de Tarifa se disculpaba así:

“Lamento sinceramente la contrariedad que les haya podido producir el retraso en la entrega de los referidos obsequios, debido, fundamentalmente, a la circunstancia de la larga enfermedad del que fué nuestro Presidente D. Salvador Moreno, y a su fallecimiento en 2 de mayo del pasado año, por todo lo que le pido y le presento mis mayores disculpas[...].”<sup>6</sup>

Además de la bandera, los otros obsequios fueron: un cuadro de la Virgen de la Luz realizado por el famoso pintor Agustín Segura<sup>7</sup> y una placa conmemorativa.

Para lo anterior, el lunes 16 de octubre de 1967, el pleno de la corporación municipal así como otras autoridades civiles y militares campogibraltareñas

### **Características del buque<sup>5</sup>**

Material del casco: Acero.  
Año de construcción: 1961.  
Eslora entre perpendiculares: 94,00 m.  
Eslora total: 103,00 m.  
Manga: 16,00 m.  
Puntal: 7,30 m.  
Tonelaje de Arqueo Bruto: 5.001 Tns.  
Tonelaje de Arqueo Neto: 2.936 Tns.

<sup>2</sup> Transbordador o trasbordador, se omite la versión anglófila ferry, contracción de ferry-boat.

<sup>3</sup> Alcalde de Tarifa entre mayo de 1955 y diciembre de 1970.

<sup>4</sup> Artículo publicado el 7 de octubre de 1959 en el diario El Faro de Ceuta, página 13.

<sup>5</sup> Datos recogidos en la publicación “Anuario Marítimo Español”, publicado por el Departamento editorial del Comisariado Español Marítimo, edición del año 1974.

<sup>6</sup> Carta de fecha 6 de septiembre de 1967, en ella, pedía también disculpas por no poder acudir personalmente, si bien, posteriormente acudiría a la ceremonia de abanderamiento y entrega de presentes.

<sup>7</sup> El pintor Agustín Segura Iglesias, nació en Tarifa el 20 de febrero de 1900.- En 1945 fue nombrado hijo predilecto de la

y altos cargos de la Trasmediterránea embarcaron en el *Ciudad de Tarifa*. Tras esto, el buque zarpó poniendo rumbo al Estrecho, más concretamente, un corto crucero hasta quedar frente a Tarifa, pues debido al escaso calado que tenía el puerto por aquellos días no podía entrar en él. Llegados frente a Tarifa el barco paró máquinas y, en protocolaria ceremonia, los representantes tarifeños hicieron entrega de los presentes antes descritos, todo ello entre los discursos y manifestaciones de alegría y exaltación patriótica propia de la época.

El acto fue presidido por el gobernador militar del Campo de Gibraltar Carlos Hernández Risueño. Tras el discurso del alcalde de Tarifa, Juan Antonio Núñez Manso, le contestó el director general de la Compañía, José Gutiérrez del Álamo, quien agradeció la entrega de los objetos. Posteriormente, ya navegando por el Estrecho se sirvió una comida, a cuyos postres, José Jorro Andreu, consejero delegado de la Compañía Trasmediterránea en el Estrecho, entre otras cosas de su discurso dijo:

***El 7 de octubre de 1959, a las 11 de la mañana, se procedía a la botadura del transbordador***

“[...] Tarifa goza de una situación estratégica envidiable y si yo tuviera autoridad en el aeropago<sup>8</sup> nacional diría que España no ha sabido valorar ese privilegio de la naturaleza, pues privilegio es poder salvar de un continente a otro en una navegación inferior a treinta minutos. Es de esperar que los poderes públicos se acuerden algún día de que el puerto de Tarifa merece especial atención y que los servicios del Ministerio de Obras Públicas se interesen en el estudio de su planificación con vistas, no ya al turismo en sí, sino a la imperiosa

necesidad de promover el mayor número de accesos, enlace y medios de transportes en un mínimo de tiempo para dar la necesaria fluidez al torrente turístico de viajeros y vehículos que se avecina en los venideros años[...].”

Terminado el acto, se sirvió una copa de vino y el barco puso rumbo nuevamente para Algeciras.

***El buque zarpó y realizó un corto crucero hasta quedar frente a Tarifa pues debido al escaso calado del puerto no podía entrar en él***

A los seis años de servicio de dicho buque en el Estrecho (exceptuando diez meses que estuvo fuera de servicio), el buque ya había transportado más de cuatro millones de viajeros y cerca de medio millón de vehículos. Téngase en cuenta que dicho buque había sido diseñado para las especiales condiciones de navegación del Estrecho, por lo que, aunque de parecidas características a los otros dos de la Compañía, había sido modificada su bodega para crear dos garajes (el inferior con una capacidad de 150 vehículos y el superior con 50), además, a la cubierta superior se le habían suprimido todos los camarotes y puesto en su lugar una de 2ª clase con capacidad para 160 asientos. También se le habían practicado una serie de modificaciones que no se citan aquí por lo engorroso que puede ser describir en lenguaje popular lo que son tecnicismos náuticos, pero que en resumen, se puede decir que se mejoró mucho la seguridad del pasaje así como las cualidades marinerías del buque.

***La climatología, una difícil prueba para los navegantes***

Decir que los temporales del Estrecho son peligrosos es decir una obviedad. Por eso, los buques que

ciudad, a la cual donó un cuadro con la imagen de la Virgen de la Luz en grandes dimensiones que se encuentra expuesto en la capilla del mismo nombre en la iglesia de San Mateo.

<sup>8</sup> Aerópago o Areópago: Palabra ya casi en desuso. Significa: la Colina de Ares. Proviene de la mitología, cuando Ares (Marte), el fogoso dios de la guerra, dio muerte a la hija de Poseidón (Neptuno, dios del mar, hijo de Saturno y hermano de Júpiter, de Juno y de Plutón) lo hizo sobre una roca al pie de los Propileos, en la que los dioses lo sometieron a juicio. De este mito arranca la leyenda del origen del Aerópago o Colina de Ares que, fue, por decirlo de alguna forma el primer tribunal de Justicia de Europa y del “Mundo Occidental”. Era el Tribunal en que se juzgaba a los homicidas. Así pues, usando esa palabra, inteligentemente, el señor. consejero delegado de Trasmediterránea quería dar más énfasis a la que él creía, ya por entonces, una injusticia histórica hacia Tarifa por no tener un puerto comercial más grande.

diariamente cruzan dichas aguas, aunque a algunas personas les pueda parecer algo fácil, eso no es así, y siempre estarán los barcos a merced de los dictados de la madre naturaleza. Eso mismo le ocurrió al *Ciudad de Tarifa* cuando durante una travesía un temporal lo hizo embarrancar frente la llamada playa de Los Ladrillos<sup>9</sup> y el antiguo cementerio de Algeciras.

Pero no es éste un grave accidente, pues el Estrecho gasta muy malas pasadas, como sucedió el día 16 de julio del año 2000 a las 06,30 de la madrugada, cuando colisionaron el transbordador *Ciudad de Tánger* (con rumbo a Algeciras y 26 pasajeros a bordo), y el *Ciudad de Ceuta* (con rumbo a Tánger y 290 pasajeros a bordo). Al parecer, todo fue debido a una fatídica combinación de mal tiempo (fuerte viento de Levante y bancos de niebla) y una presunta maniobra incorrecta. Resultado: cinco muertos y 18 heridos. Lo cual, dentro de la gravedad del hecho, puede decirse que fue con fortuna, pues alguno de estos buques puede llevar más de mil pasajeros; y no digamos de los grandes cruceros que pasan, pues esos, caso de un grave accidente, pueden hacer que la cifra sea bastante elevada.

### **El *Ciudad de Tarifa* ya cruzaba el Estrecho antes de haberse botado**

Pues sí, el capitán de la marina mercante y capitán al mando del transbordador *Victoria*, Vicente Tonda Marco, era un experto modelista naval y, cuando se enteró que el *Ciudad de Tarifa* iba a ser destinado a reforzar el servicio de transbordadores entre Algeciras y las dos ciudades del norte de África (Tánger y Ceuta), decidió hacer en sus horas libres una maqueta del mismo, así pues, como lo construía en su camarote, se daba una anecdótica situación, la cual, explicada en una declaración suya al diario El Faro de Ceuta,<sup>10</sup> decía así: “[...] mire usted por



**Imagen 3.-** El transbordador *Ciudad de Tarifa* navegando. Postal de la época.

donde, el *Ciudad de Tarifa* ha recorrido ya varias veces el Estrecho, antes de su botadura [...]

Según consta en el Registro de Buques de la Capitanía Marítima de Valencia,<sup>11</sup> el *Ciudad de Tarifa* fue exportado para Grecia en el año 1984, de donde se deduce que, el cuadro con la imagen de nuestra Señora la Virgen de la Luz todavía puede estar recorriendo mundo, si es que alguien antes no lo retiró (que es lo más probable); cuestión ésta, que se está aún investigando así como el paradero de la antes referida maqueta del citado buque.

Para finalizar, queremos desde aquí ofrecer un entrañable y caluroso homenaje a cuantos capitanes, oficiales y tripulaciones hacen que las travesías del Estrecho sean cada día más rápidas, cómodas y seguras ■

### **Bibliografía consultada**

1. “Anuario Marítimo Español. Años 1973/74”.
2. Recortes de periódicos cedidos amablemente por Juan Navarro Corteceto, entre ellos: diario El Faro de Ceuta de fecha 7 de octubre de 1959 y diario Área de fecha 15 de octubre de 1967.
3. “Mediterranean Passenger Ships”, *The Motor Ship*, (número del mes de septiembre) 1927, p. 226. Manga: 16,00 m.

<sup>9</sup> Esta playa algecireña era una de las más populares hasta finales de los años setenta, pues debido a ser la más cercana a la ciudad era preferida a la playa de El Rinconcillo. El nombre de dicha playa parece derivar de la multitud de restos de cerámica (ladrillos) allí existente, fruto de varios tejares que hubo en su día en la zona. A dicha playa también se la denominó Playa del Mirador, nombre que también lo tuvo el estadio de fútbol que hubo en dicho lugar.

<sup>10</sup> Diario correspondiente al día 7 de octubre de 1959, página 13. Aparece el capitán del *Victoria* vestido con uniforme de la M. Mercante junto a la maqueta ya terminada del buque *Ciudad de Tarifa*.

<sup>11</sup> Según consta en la hoja de asiento del barco, solicitada a la Capitanía Marítima de Valencia, Registro de Buques, Lista 2ª al folio 504.





*Imagen 1.- Vista parcial del castillo de Guzmán el Bueno. Foto colección Sebastián Trujillo.*

## ***La historiografía de Tarifa a comienzos del siglo XXI (2001-2006) (y IV)***

***Enrique Gozalbes Cravioto***

**L**a Historia Contemporánea, siglos XIX y XX, constituye una etapa variopinta en la evolución de Tarifa. Desde el punto de vista historiográfico, como no podía ser menos, ha sido objeto de atención en diversas ocasiones, aunque en relación con otros periodos históricos no ha ocupado una posición privilegiada en la revista.<sup>1</sup> En cualquier caso, la Historia Contemporánea dispone de muchas más posibilidades de estudio, debido a la existencia de un número infinitamente mayor de fuentes documentales, así como a la facilidad para consulta.

### **La Edad Contemporánea**

Al igual que sucede con otros periodos de la Historia, las páginas de *Aljaranda*, en el lustro analizado que es el original del siglo XXI (2001-2006), han sido pródigas en trabajos y en datos sobre la época histórica contemporánea. Dos siglos, el XIX y el XX, en los que Tarifa atravesó por unos

avatares que fueron por lo general problemáticos, pero en una relación particularmente estrecha con la propia Historia de España. Los mismos van desde los sucesos de la guerra de la independencia, que será tan conmemorada en los próximos años, y que tuvo en la valiente defensa de los habitantes frente al asedio francés, y a la decidida actuación del general Copons (luego nombrado conde de Tarifa debido a sus méritos), un hito destacable en el desarrollo de los acontecimientos político-militares.

A ellos seguiría toda la inestabilidad ocasionada por la crisis del caciquismo, de las luchas sociales y políticas que desembocarían en la dolorosa ruina de la Segunda República. Fueron éstos fenómenos representativos en Tarifa del acontecer del campesinado andaluz en la época, el triunfo franquista y la represión siguiendo paralelos ejemplos, como lo fueron el fenómeno de la formidable emigración acaecida en los años sesenta, o el desarrollo económico y del turismo en la etapa democrática, a partir de los años ochenta. Así como también Tarifa fue avanzadilla de la llegada de la

<sup>1</sup> Los estudios anteriores fueron publicados en GOZALBES, E.: “La historiografía de Tarifa a comienzos del siglo XXI (I)”, *Aljaranda* 64 (2007) 31-35; “La historiografía de Tarifa a comienzos del siglo XXI (II)”, *Aljaranda* 65 (2007) 25-30; “La historiografía de Tarifa a comienzos del siglo XXI (III)”, *Aljaranda* 68 (2008) 31-36.

inmigración, a través de los trágicos episodios de las pateras, que en los años noventa aparecen reflejados en *Aljaranda*.

**Tarifa fue avanzadilla  
de la llegada de la  
inmigración a través de los  
trágicos episodios  
de las pateras**

Esta evolución paralela de Tarifa respecto a la historia contemporánea de España, constituyendo el punto más extremo y también más representativo de la España del Sur, llevará consigo polémicas “localistas” tan del uso en la España más reciente, como fue la frustrante del “cable” de conexión eléctrica con Marruecos. Esta relación del Sur, de la frontera, es percibida como propia de Tarifa; ejemplo significativo al respecto es que cuando Alfonso de la Serna, antiguo embajador en Marruecos y en Túnez, se plantó un título para el análisis de las relaciones hispano-marroquíes, eligió el propio nombre de Tarifa para el mismo.<sup>2</sup>

Por otra parte, la evolución de Tarifa en esta época tiene también su contrapunto en la evolución demográfica. En 1799 Tarifa contaba con un total de 8.599 habitantes, según los datos de aquella época. La primera mitad del siglo XIX fue negativa al respecto, a partir de los múltiples problemas de la época, del atraso y de la miseria, que condujo a que a mediados de esa centuria hubiera perdido varios centenares de habitantes. Sin embargo en la segunda mitad del siglo la situación se recuperó. En el año 1900, el último del siglo XIX, la población tarifeña era de 11.273 habitantes, lo que significa que en el conjunto del siglo el volumen demográfico había crecido un 31%, cifras que no desentonan con las del conjunto de España.

Por el contrario, en el siglo XX la evolución de la población de Tarifa es muy diferente. La primera mitad del siglo XX, representada por fenómenos de permanencia en el sistema

caciquil, de luchas sociales, de atraso y de la propia guerra civil e inicio de la dictadura franquista, Tarifa experimenta un fuerte crecimiento demográfico, llegando en 1950 a los 18.000 habitantes. Ello significa que en un siglo (1850-1950) la población se había más que duplicado. No obstante, la emigración posterior ocasionó una fuerte merma del número de habitantes, que sólo se estabilizó en torno al año 1990. De esta forma, con oscilaciones muy evidentes, la población tarifeña creció a lo largo del siglo XX un 28%, cuando en su conjunto la población española se había duplicado.

### El siglo XIX

Sobre la historia de Tarifa en el siglo XIX se dispone de una obra importante que se ha publicado en estos años, la escrita por Maria Francisca Cortés Melgar, titulada *Tarifa en los albores de la contemporaneidad. Introducción a la Historia de Tarifa durante el siglo XIX* (Tarifa, 2004). Una ciudad que, después de los avatares de la guerra de la independencia, el viajero Richard Ford, definió como la ciudad “más mora” de toda Andalucía:

“[...]sus calles son angostas y tortuosas; está cercada por murallas moras. La Alameda va a lo largo de la parte Sur, entre el mar y la ciudad; el Alcázar es un auténtico castillo moro, situado al Este, justo detrás de las murallas, y es ahora morada de galeotes. La ventana desde donde Guzmán tiró la daga ha sido emparedada, pero puede reconocerse por su reborde de azulejos [...]”.

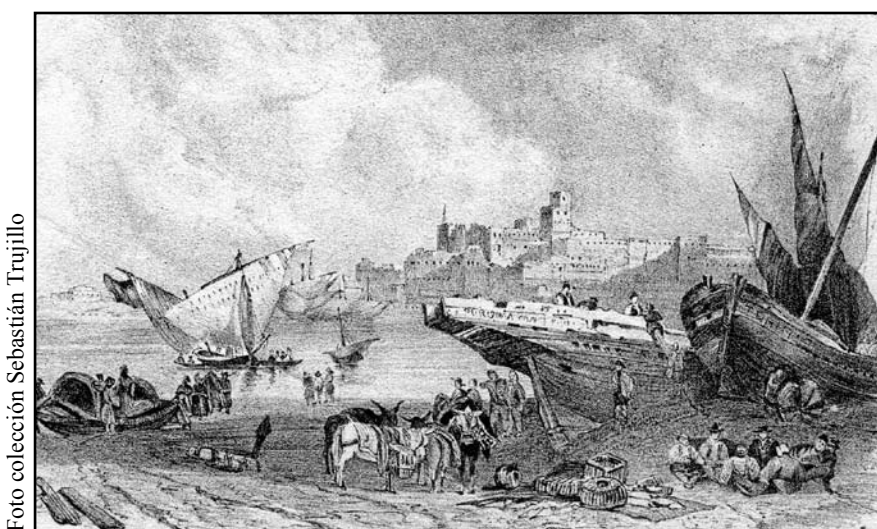


Foto colección Sebastián Trujillo

**Imagen 2.- Tarifa en un grabado de David Roberts.**

<sup>2</sup> DE LA SERNA, A.: Al sur de Tarifa. España-Marruecos: un malentendido histórico, Madrid, 2001.

Y añade lo que puede ser toda una metáfora sobre la dulzura y la ruina de la Tarifa de esa época:

“[...] las murallas en ruina de Tarifa podrían ser echadas abajo con naranjas, que aquí aunque son las más pequeñas son las más dulces de España, pero están defendidas por hombres valientes que han desafiado balas y bombas[...]”.

Esa Tarifa de la transición del siglo XVIII al XIX ha sido estudiada muy brevemente en la revista por la citada Francisca Cortés Melgar.<sup>3</sup> De igual forma, algunos sucesos y momentos de esa primera mitad del siglo XIX han sido estudiados en estos años; así Andrés Andrades ha analizado las repercusiones que en Extremadura tuvieron los sucesos del 1824 en Tarifa,<sup>4</sup> la defensa de Tarifa en 1836 ha sido objeto de publicación por parte de Juan Antonio Patrón Sandoval,<sup>5</sup> interesante episodio de las repercusiones del problema carlista en la España de la época, Andrés Román Lozano ha estudiado otros episodios diferentes de mediados de ese siglo,<sup>6</sup> y Wenceslao Segura ha realizado un breve análisis

acerca de la situación de Tarifa en 1847, a partir de una descripción realizada en esa época.<sup>7</sup>

### **El viajero Richar Ford definió a Tarifa como la Ciudad “más mora” de toda Andalucía**

En todo caso, en las páginas de *Aljaranda* en estos años se ha realizado una magnífica aportación sobre población y demografía, a partir de las publicaciones de Juan Antonio Criado Atalaya. En las páginas de la revista ha publicado en estos años un extenso y completo estudio, en dos partes, sobre nacimientos y decesos de niños expósitos en la Tarifa de la primera mitad del siglo XIX.<sup>8</sup> Pero sobre todo, este mismo autor ha analizado muy en detalle el tema de la enseñanza en Tarifa en el primer tercio del siglo XIX, aportando datos de notable interés.<sup>9</sup>

Foto colección Sebastián Trujillo



**Imagen 3.-** El castillo de Guzmán el Bueno, motivador de muchos viajeros románticos.

<sup>3</sup> CORTÉS MELGAR, M. F.: “Tarifa en los albores de la contemporaneidad”, *Aljaranda* **53** (2004) 16-18.

<sup>4</sup> ANDRADES GÓMEZ, A.: “Los sucesos de 1824 en Tarifa: repercusiones en Extremadura”, *Aljaranda* **45** (2002) 9-12.

<sup>5</sup> PATRÓN SANDOVAL, J. A.: “La defensa de Tarifa durante la incursión carlista de Gómez en el Campo de Gibraltar”, *Aljaranda* **62** (2006) 16-27.

<sup>6</sup> ROMÁN LOZANO, A.: “Desde el surgidero de Tarifa, el 24 de julio de 1843”, *Aljaranda* **51** (2003) 16-18.

<sup>7</sup> SEGURA GONZÁLEZ, W.: “Tarifa en 1847”, *Aljaranda* **50** (2003) 23-24.

<sup>8</sup> CRIADO ATALAYA, J.A.: “Nacimientos y muertes de los expósitos en Tarifa en la primera mitad del siglo XIX, (I)”, *Aljaranda* **51** (2003) 10-15 (y II) *Aljaranda* **52** (2004) 15-30.

<sup>9</sup> CRIADO ATALAYA, J.A.: “La cuestión educativa en las actas capitulares de Tarifa entre 1813-1833”, *Aljaranda* **41** (2001) 17-21; *Aljaranda* **42** (2001) 25-31; *Aljaranda* **43** (2001) 16-20.



En relación con lo anterior, la Tarifa de la segunda mitad del siglo XIX ha merecido algo menos la atención de los investigadores. No obstante, es cierto que en algunas de las secciones fijas, como en la de los nombres de calles (muchos de ellos tratados por Manuel Liaño), hay abundantes datos sobre esa época. En cualquier caso, entre otros aspectos, Cortés Melgar ha estudiado los orígenes de la feria de Tarifa y su desarrollo en esta época,<sup>10</sup> Juan Antonio Patrón ha analizado la historia del establecimiento en Tarifa del faro, el ubicado en punta más meridional del continente europeo,<sup>11</sup> Antonio Morales Benítez ha continuado con sus estudios sobre la Masonería en Tarifa, estudiando en este caso una situación de crisis padecida por la misma a finales del siglo;<sup>12</sup> más en el terreno de la pequeña Historia, Manuel Liaño Rivera ha estudiado la situación de reclamación, justificada, de un nuevo cementerio,<sup>13</sup> que se prolongaría en los primeros años del siglo XX.

## El Siglo XX

Los temas fundamentales en el estudio han estado constituidos por la situación en el entorno de la Segunda República y de la guerra civil, característica nada diferente a lo que es más usual en el panorama de la historiografía española. El análisis, por tanto, se centra en los avatares locales de una situación general, cuando no en la pequeña historia local, como es el caso del cine en Tarifa<sup>14</sup> (recordando el antiguo Salón Medina, en la actualidad el Cine Municipal Alameda), o los avances de la llegada del teléfono a Facinas.<sup>15</sup> Con datos quizás algo más aproximativos al conocimiento real de la población, aunque de una forma muy somera, el trabajo de Francisco Javier Jiménez aclara la especialidad de los comercios y actividades en Tarifa.<sup>16</sup> Al final de cuentas, también forma parte de la Historia y de su conocimiento el saber que en 1928 entre las tiendas del centro de Tarifa predominaban las de “ultramarinos”, al igual que las de garbanzos y demás en 1956, mientras en el año 2000 el predominio absoluto en número lo ostentaban ya los cafés y los bares.

Tarifa evoluciona con su Historia a lo largo del siglo XX. A comienzos del siglo Pío Baroja paseó por Tarifa, sin lograr encontrar las legendarias “veladas”, y señalando a Guzmán el Bueno como “fantasma de Tarifa”. Cuando en 1932 Simone de Beauvoir pasó por Tarifa, junto a Sartre, tuvo un sentimiento trágico ante lo que tenía a la vista:

### ***A comienzos del siglo XX Pío Baroja paseó por Tarifa, señalando a Guzmán el Bueno como “fantasma de Tarifa”***

“[...] a pesar del esplendor del panorama, que nos describía en la lejanía el mar, la costa africana, sentimos juntos la desolación de Tarifa; almorzamos allí un pescado que nadaba en un aceite horrible, y nos abordó un niño de unos doce años, para decirnos con un tono que nos hirió el alma: tienen ustedes suerte, viajan; yo no me moveré jamás de aquí. Pensábamos en efecto que envejecería en aquel cabo perdido de la tierra, sin que le ocurriera jamás nada. Cuatro años más tarde seguramente le ocurrió algo, pero... ¿qué? [...]” (Simone de Beauvoir, *La fuerza de la edad*).

Indudablemente, más allá del mascar de una tragedia real como puede plantearse desde el existencialismo, la Tarifa de esta época es la que aparece reflejada en el famoso y monumental Diccionario “Espasa”, que recoge varias fotografías de la ciudad. Describe la población, con calles estrechas y tortuosas, y junto a la muralla y el mar la “pintoresca” Alameda, la isla de las Palomas, el faro (que destaca mucho como elemento de modernidad), las iglesias de San Mateo y de San Francisco, citando la cenefa de azulejos de la ventana atribuida a la acción (arrojar el cuchillo) de Guzmán el Bueno. Y aparte de la Historia, cuyo último episodio que cita

<sup>10</sup> CORTÉS MELGAR, M. F.: “Los orígenes de la feria de Tarifa”, *Aljaranda* 42 (2001) 20-24.

<sup>11</sup> PATRÓN SANDOVAL, J. A.: “Tarifa, el faro más meridional: apuntes sobre la historia del primer faro del estrecho de Gibraltar”, *Aljaranda* 40 (2001) 10-24.

<sup>12</sup> MORALES BENÍTEZ, A.: “La crisis de la masonería tarifeña (1892-1895)”, *Aljaranda* 47 (2002) 24-27.

<sup>13</sup> LIAÑO RIVERA, M.: “Clamor por un nuevo cementerio”, *Aljaranda* 46 (2002) 27-31.

<sup>14</sup> NAVARRO CORTECEJO, J.: “El cine en Tarifa”, *Aljaranda* 56 (2005) 19-21.

<sup>15</sup> TERÁN GIL, J.: “El teléfono en Facinas”, *Aljaranda* 44 (2002) 26-30.

<sup>16</sup> JIMÉNEZ PEREA, F. J.: “Una aproximación a la evolución del comercio y las profesiones en el casco histórico de Tarifa”, *Aljaranda* 46 (2002) 34-38.



**Imagen 4.-** La ciudad de Tarifa y en primer plano la isla de las Palomas.

es la actuación del general Copons, una referencia muy del gusto de la época:

“[...] entre las mujeres de Tarifa, que tienen fama de poseer rasgos africanos y ser de espléndida hermosura, especialmente en las de clase media y artesana, se mantiene la costumbre de vestir un clásico manto que oculta la faz de su dueña cuando se dirigen al templo [...]”.

Como señalamos anteriormente los temas de estudio en la revista han sido los más corrientes en el panorama historiográfico español. En algún caso, la visita del rey Alfonso XIII, que ya había sido analizada por Manuel Liaño, fue estudiada con una mayor detalle por parte de Jesús Terán Gil,<sup>17</sup> en lo que se documenta una de las pocas actividades que sacaban a la población del letargo y de los problemas

de subsistencia. La Historia de la educación es otro de los aspectos, en este caso representado por un trabajo sobre las escuelas locales por parte de Pedro Herrera,<sup>18</sup> a partir de informes de las Misiones Pedagógicas. Naturalmente, el movimiento obrero tarifeño en la época también ha sido objeto de estudio, en este caso por parte de Antonio Morales Benítez.<sup>19</sup>

El periodo republicano en Tarifa, que en este tiempo ha sido objeto de un estudio de síntesis por parte de Wenceslao Segura González,<sup>20</sup> también ha merecido la atención en la revista en diversas ocasiones. Antonio Morales ha estudiado la cuestión de la reclamación y expropiación de tierras nobiliarias.<sup>21</sup> Los procesos electorales de la Segunda República en Tarifa entre 1931 y 1936 han sido recogidos en sus datos por parte de Wenceslao Segura.<sup>22</sup> Resultados que muestran la evolución

<sup>17</sup> TERÁN GIL, J.: “Visita de S. M. don Alfonso XIII a Tarifa y al batallón de Cazadores de Segorbe número 12”, *Aljaranda* 40 (2001) 33-35.

<sup>18</sup> HERRERA MÁRQUEZ, P.: “Un viaje por las escuelas de Tarifa en 1926”, *Aljaranda* 45 (2002) 23-24

<sup>19</sup> MORALES BENÍTEZ, A.: “El movimiento obrero en Tarifa a comienzos del siglo XX: la sociedad Unión y Amor Fraternal”, *Aljaranda* 52 (2004) 31-37.

<sup>20</sup> SEGURA GONZÁLEZ, W.: “Tarifa en la Segunda República. Apuntes para la Historia del republicanismo tarifeño”, Tarifa, 2000.

<sup>21</sup> MORALES BENÍTEZ, A.: “La expropiación de las tierras del Duque de Lerma en 1936”, *Aljaranda* 41 (2001) 24-28.

<sup>22</sup> SEGURA GONZÁLEZ, W.: “Las elecciones republicanas en Tarifa”, *Aljaranda* 41 (2001) 22-23.



justamente paralela y representativa de Tarifa en relación con el cuerpo electoral español; así, en las elecciones de 1931 la Conjunción Republicano-Socialista obtuvo el 66% de los votos, frente al 32% de la Derecha y el Partido Radical (y el 2% de otros); en 1933 cambió el panorama, con un 58% de voto de las Derechas frente al 36% de las candidaturas de Izquierdas (con predominio del PSOE), y tan sólo un 6% del Partido Radical; en 1936 nuevo giro bastante importante, con un 57% de votos para el Frente Popular, y un 43% para el Frente Antirrevolucionario.

El episodio de la destitución y ostracismo político sufrido a partir de 1933 por parte de Amador Mora Rojas, alcalde socialista de Tarifa, ha merecido también atención en las páginas de la revista.<sup>23</sup> El desarrollo de los acontecimientos muestra, en primer

lugar, las tensiones propias de la campaña electoral en la época, con incitación religiosa de una de las partes,

y en segundo lugar, las triquiñuelas que desde el poder (siguiendo la tradición del caciquismo de la Restauración) se empleaban para impedir la real libre concurrencia política. También se ha analizado la aportación de otro republicano tarifeño, José Chamizo Morando, de la “Agrupación al Servicio de la República”, y que fue alcalde (accidental) de Tarifa en varias ocasiones.<sup>24</sup>

Con anterioridad recogimos el triste presentimiento, eso sí a posteriori, de Simone de Beauvoir acerca del niño tarifeño. Navarro Cortecejo analiza brevemente la época de la guerra civil en Tarifa, sobre el que indica cosas que no por obvias deben dejar de reflejarse:<sup>25</sup> “el Ayuntamiento, cuyo alcalde es elegido a dedo y nombrado por los militares, hace una labor administrativa y protocolaria. Y sigue haciendo su labor en todos los aspectos: paga a sus trabajadores, paga pensiones a huérfanos y mutilados de guerra, mantiene sus gastos e ingresos como cualquier año, aunque se observan muchas curiosidades que iré enumerando. Podemos conocer los establecimientos de esos años, a los que compraba el Ayuntamiento. Se cambia el nombre de las calles y se arreglan muchas

de ellas (como ocurre cada vez que se cambia de régimen). Hace una labor social y subvenciona las cantinas escolares, comedores escolares, becas de estudios, contribuye a la mancomunidad sanitaria, socorros domiciliarios, etc. A su vez hay una serie de suscripciones patrióticas que, dada la penuria económica del Ayuntamiento, llama mucho la atención”. Y sobre esta misma época, Wenceslao Segura ha estudiado el episodio del desembarco de Mora Figueroa con legionarios en Tarifa.<sup>26</sup>

## Epílogo

Hemos llegado al final de nuestro análisis. En el mismo hemos planteado un estudio a partir de tener en cuenta un lustro de la revista. Naturalmente, hay mucho más que un lustro, puesto que la misma desde 1991 rebasa ya los tres de existencia. Pero esta visión

en varias entregas nos ha permitido aproximarnos al conocimiento no tanto de los árboles individualizados sino al bosque

de la historiografía tarifeña. No hemos recogido todas las aportaciones de ese lustro, hubiera sido excesivamente prolijo, pero sí creemos haber destacado aspectos principales de la evolución histórica.

A lo largo de nuestro análisis hemos insertado datos diversos, con descripciones de Tarifa en momentos diferentes, con citas de viajeros y de enciclopedia. Para terminar recogemos una referencia del nuevo ser de los tiempos. La por ahora famosa “Wikipedia” (enciclopedia libre) en la Red, que cambia y evoluciona constantemente, en el momento de redactar este epílogo todavía contiene una información sobre Tarifa que es bastante mejorable. Eso sí, da la cifra de habitantes de 2007 (17.619), pero entre los escasísimos datos que ofrece sobre la ciudad curiosamente destaca la existencia de más de medio centenar de cuevas y abrigos con arte rupestre, destacando los grabados de caballos de la Cueva del Moro; la versión inglesa incluso recoge algunos datos más completos, aunque a quien cita es a Tarif. Una mediocre e insuficiente realidad que, sin duda, la propia enciclopedia muy pronto cambiará en su proceso continuo de escritura ■

***Esta visión en varias entregas nos ha permitido aproximarnos al conocimiento no tanto de los árboles individualizados sino al bosque de la historiografía tarifeña***

<sup>23</sup> MORALES BENÍTEZ, A.: “El ostracismo de un alcalde: Amador Mora Rojas en Ubrique”, *Aljaranda* 49 (2003) 26-33.

<sup>24</sup> DÍAZ RODRÍGUEZ, E.: “José Chamizo Morando, un tarifeño republicano”, *Aljaranda* 57 (2005) 33-40.

<sup>25</sup> NAVARRO CORTECEJO, J.: “La guerra civil en Tarifa”, *Aljaranda* 48 (2003) 28-32.

<sup>26</sup> SEGURA GONZÁLEZ, W.: “El desembarco de Mora Figueroa”, *Aljaranda* 44 (2002) 31-33.



*Imagen 1.- Barcos voraceros en el puerto de Tarifa. Foto Rojas.*

## *Luis Hidalgo García “Celaje”*

Nuestro personaje, Luis Hidalgo “Celaje”, nace un mes de Marzo de 1932, en la tarifeña Plazuela del Viento, allá por el Miramar, cuna de viejos marinos. Muy pronto, siendo casi un crío, con 12 años, se embarca en uno de los innumerables barcos que pululaban por el muelle para más tarde enrolarse en las almadrabas que el marqués de Villapesadilla, don José León de Carranza, tenía en la costa africana, entre Ceuta y Larache.

Debido a la independencia del reino de Marruecos, en 1956, cesa en su actividad como almadrabero y regresa a su pueblo. Aquí se coloca con el brigada Rubio en un bar que éste regentaba y allí entre copas y cafés transcurren 5 años de su vida.

Ya con casi treinta años es cuando se independiza y en la típica Plaza de San Martín, la que conocíamos por “Plazoleta de Celaje”, abre un bar donde se especializa en frituras de pescados, imperando sobre todos ellos, la morena en adobo. Todos los que conocimos ese bar aún tenemos en nuestras pituitarias los aromas que exhalaba aquel pequeño ventanuco que daba a la calle Esperanza de sus frituras y guisos marineros. Allí, entre sus freidoras, ollas y pucheros, la vida de Celaje transcurre feliz durante cuarenta años y por imperativos de la edad, se jubila.

Durante mucho tiempo se dedicó a la atención al emigrante, atendiendo a los que se jugaban la vida en pateras cruzando el Estrecho en condiciones infrahumanas. Hoy, podemos ver a Luis, por las mañanas en la Alameda, repartiendo su tiempo

entre darle de comer a los peces en el muelle, (que es digno de ver como acuden éstos a comer en sus manos), y sus gaviotas, a las que también da de comer.

Por la tarde, a las cinco en punto, como los toreros, lo podemos ver en el arco de la Puerta de Jerez, charlando con sus innumerables amigos. Así es como transcurre la vida de éste personaje singular que tanto nos deleitó con sus “tapas” y su amena conversación y supo captar la amistad y el cariño de todos los tarifeños ■



Foto Rojas





**Imagen 1.-** “Cuadro de la Rendición de Bailén”, obra de José Casado de Alisal en el Museo del Prado (1864). En esta célebre batalla, primera derrota en batalla campal del ejército napoleónico, que tuvo lugar el 19 de julio de 1808, participaron los voluntarios distinguidos de Tarifa siendo parte del Ejército de Andalucía.

## Proclama del pueblo de Tarifa a sus habitantes

Juan A. Patrón Sandoval

**Y**a no es tiempo de recopilar hechos para persuadir la crítica situación en que ha constituido a toda la Nación la perfidia más negra. Son por desgracia bien notorias las causales que han impulsado a la Capital de este Reino a levantar la voz en defensa de los derechos más sagrados que conoce el hombre. La justicia que toman por fundamento sus proclamas, ha juntado a su causa la de todos los pueblos. Tarifa, que no cede a otro en generosidad y bizarría, no dudó un momento en expresar sus sentimientos por la Religión, por el Rey y por la Patria. Hasta ahora (es preciso repetirlo con alegría) ninguno le lleva ventaja en sus demostraciones. Y ¿podrá temerse que no corresponda a ellas en la presentación de Voluntarios y oferta de caudales tan necesarios para evitar el eminente peligro que nos amenaza? ¿Se olvidarán sus honrados vecinos de las glorias de sus abuelos y no tendrán virtud para conservarlas y aumentarlas? ¿Querrá decaer del distinguido lugar que ocupa en la historia un Pueblo que vio a su Caudillo desmentir la naturaleza derramando la sangre de un hijo único en su defensa, y cuyos habitantes se hicieron inmortales en su mismo suelo, y ganaron privilegios que todos los envidiaban? La Junta de Gobierno de esta Ciudad conoce demasiado el apreciable carácter de estos naturales para recelar se encuentre uno solo capaz de preferir su esclavitud o muerte vergonzosa, la de sus mujeres e hijos, al triunfo que nos promete el Dios de las Victorias, siendo su sagrada causa el primer objeto de nuestros sacrificios.



Cuenta, pues, con la satisfacción de presentar a la Junta Suprema un crecido y lucido número de Voluntarios, que serán distinguidos con el honorífico escudo de armas de esta Ciudad, y como beneméritos a la Patria, anotados en los registros públicos, en donde tampoco faltará el nombre de aquellas personas que, ofreciendo dineros o caballos, se señalaren en la suscripción que por orden de la misma Suprema se abre desde este día.

Habitantes de Tarifa, esforcémonos todos respectivamente. Probemos a nuestros enemigos que viven los Guzmanes, que se han engañado en el bajo concepto con que nos han agravado. Si así lo hacemos, como no se puede dudar, sacudiremos, el pesado yugo que nos quieren imponer, abusando de nuestra generosidad. Seremos dignos de nuestros mayores. Rescataremos a nuestro Rey. Conservaremos nuestra Religión, nuestra Patria, Leyes, usos y costumbres, nuestras mujeres, nuestros hijos, nuestras propiedades y fortunas; y revivirán con aumento los grandes privilegios de esta Ciudad, que la calamidad de los tiempos pasados ha tenido sin uso.

Tarifa y Junio 6 de 1808. ■



Guzmán el Bueno, 12 A