

Entre Mares

Algeciras *Fiestas de las Culturas del Estrecho*
Septiembre 2023

Actos Previos:
Del 6 al 11 de septiembre
Actos centrales:
Del 21 al 24 de septiembre

*Dedicada a la ciudad
de Villajoyosa*



Villajoyosa

www.algecirasentremares.es



Algeciras

**Algeciras
entre
mares**

Fiestas de las Culturas del Estrecho

Algeciras entre mares

Fiestas de las Culturas del Estrecho

ALCALDE

JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA

COMITÉ ORGANIZADOR

SUSANA PÉREZ CUSTODIO

Delegada de Turismo y Comunicación

PILAR PINTOR ALONSO

Delegada de Cultura y Patrimonio Histórico

JUANA CID VADILLO

Delegada de Feria y Fiestas

PAULA CONESA BARÓN

Delegada de Igualdad y Bienestar Social

JAVIER VÁZQUEZ HUESO

Delegado de Educación

FRANCISCO J. ARANGO MEJÍAS

Delegado de Juventud

JORGE JULIÁ AGUILERA

Delegado de Participación Ciudadana

ÁNGEL MARTÍNEZ LEÓN

Delegado de Parques y Jardines

PATRICIA BUENO MONTERO

Delegada de Atención al Mayor

VICENTE J. PALOMARES GODOY

Delegado de Coordinación

MERCADO ROMÁNTICO

José Manuel González Almario

DISEÑO GRÁFICO

Dissalia-comunicación creativa

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN GENERAL

Faustino Peralta Carrasco

Sumario

Alcalde de Algeciras.....05

Alcalde de Villajoyosa...07

Vileros Especiales08

Equipo Gobierno.....09

Algeciras-Villajoyosa 11

Talleres Temáticos20

Bolera Especial21

Pregón y Pregonero.....22

4º Ruta Romántica24

Expo-Puerto Algeciras....31

Los primeros muelles.....32

Pasacalles del Estrecho 41

Mercado Romántico42

Entremares Ecuestre43

Flamenco Entremares...44

Entremares Infantil.....46

Retrato Urbano del XIX .56

Músicas del Estrecho40

Piratas Andaluces.....58

Encuentro de la Copla .66

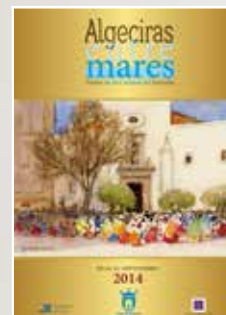
Festival de Folklore67

Carteia y el Grand Tour .68

Programa de Actos.....78



ENTREMARES-2022



ENTREMARES-2014



ENTREMARES-2015



ENTREMARES-2016



ENTREMARES-2017



ENTREMARES-2018



ENTREMARES-2019



Algiers - Albert Mouton Foweraker, 1900



Un gran punto de encuentro

JOSÉ IGNACIO LANDALUCE CALLEJA
Alcalde de Algeciras

Con la llegada del mes de septiembre vuelve a nosotros la celebración de un evento que a pesar de su juventud se ha consolidado ya como una de las grandes citas del calendario lúdico-festivo de nuestra tierra, y lo ha hecho gracias al respaldo del conjunto de la ciudadanía, que la ha arropado y mimado hasta convertirse en la gran realidad en la que se ha convertido ya.

Me refiero a Algeciras-entremares, la fiesta de las culturas del Estrecho, que este año vivirá una de sus ediciones más especiales. Para ello, durante meses, se ha venido trabajando de manera intensa a fin de hilvanar todos los hilos que dan forma a un magnífico tapiz a través del cual nuestra ciudad se convierte durante cuatro días no solo en el epicentro festivo de la zona, sino que se transformará en un gran punto de encuentro.

Y lo hará porque Algeciras-entremares 2023 está dedicada a una localidad ya hermana, con la que nuestra ciudad mantiene unos estrechísimos vínculos desde hace décadas. Hablamos del municipio alicantino de Villajoyosa, con el que nos hermanamos el pasado 28 de abril por decisión unánime del pleno de la Corporación municipal, haciendo así efectivo el mismo acuerdo que adoptó el Consistorio vilero el 16 de febrero de este mismo año, y dando forma a la propuesta que partió en su día de la Asociación de Emprendedores del Patrimonio Algecireño (AEPA-2015), para dejar público testimonio de los lazos indisolubles que unen a nuestros dos pueblos.

Es por ello que será un inmenso honor poder recibir y actuar como anfitriones de la expedición de La Vila que nos acompañará en esos días, y que estará encabezada por su alcalde, Marcos Zaragoza. Así, este año Algeciras-entremares tendrá un sabor marinero especial, acuñado por la historia que los vileros han forjado en nuestra ciudad, y de la que todos nos sentimos tan orgullosos.

Además, la edición de este año regresa a su emplazamiento original, donde nació, el centro de Algeciras, teniendo como corazón latente el remozado y magnífico parque María Cristina, donde se celebrarán la mayoría de los actos centrales programados. De esta manera se consigue no solo tener una ubicación privilegiada, sino también dinamizar el centro comercial abierto algecireño, un empeño en el que este equipo de Gobierno municipal viene trabajando si descanso desde hace doce años.

Pero no solo serán esos cuatro días de celebración los que tendremos ocasión de vivir, y que comenzará con el que estamos todos seguros del que será un gran pregón, el que ofrecerá una de las personas que mejor conocen Algeciras-entremares desde su comienzo: José Manuel Almarino, trabajador incansable donde los haya y que pondrá su experiencia y sus sentimientos, una vez más, al servicio de la ciudad.

Hay un amplio programa de actividades previas, con citas tan destacadas la Ruta Romántica o los Talleres de distintas modalidades y disciplinas que se llevarán a cabo, todas ellas a disposición de los algecireños, previstas para todas las edades y con el objetivo de llevar a todos los rincones la esencia de una época en la que Algeciras ejercía con pujanza su papel como cruce de culturas.

Como alcalde y como algecireño quiero agradecer públicamente el trabajo de todos quienes han hecho posible que lleguemos a estos momentos. Desde los delegados del equipo de Gobierno, sus respectivos equipos, a los coordinadores sobre el terreno, los colectivos sociales que se implican totalmente y especialmente, a todos y cada uno de los algecireños que disfrutan de esta fiesta, y que son los auténticos protagonistas de ella.

Que la disfruten. Que la disfrutemos.

Un fuerte abrazo. ■



Un vínculo inseparable

MARCOS ZARAGOZA
Alcalde de Villajoyosa



Me enorgullece mucho saludar a los algecireños en mi primera visita a Algeciras como alcalde de Villajoyosa. Por fin, el deseo de muchos algecireños y vileros se ha hecho realidad y ambos municipios, separados por más de 600 kilómetros, están ya hermanados. La distancia física no ha separado los sentimientos de ambas poblaciones que, desde los años 40, han compartido y continúan compartiendo tantas vivencias.

Familias enteras de Villajoyosa crearon su hogar en vuestras calles, donde les acogisteis como unos más. Muchos vileros se sienten algecireños y sienten nostalgia de aquellos años, cuyos recuerdos mantienen vivos y son objeto de conversación en cualquier encuentro entre familiares y amigos.

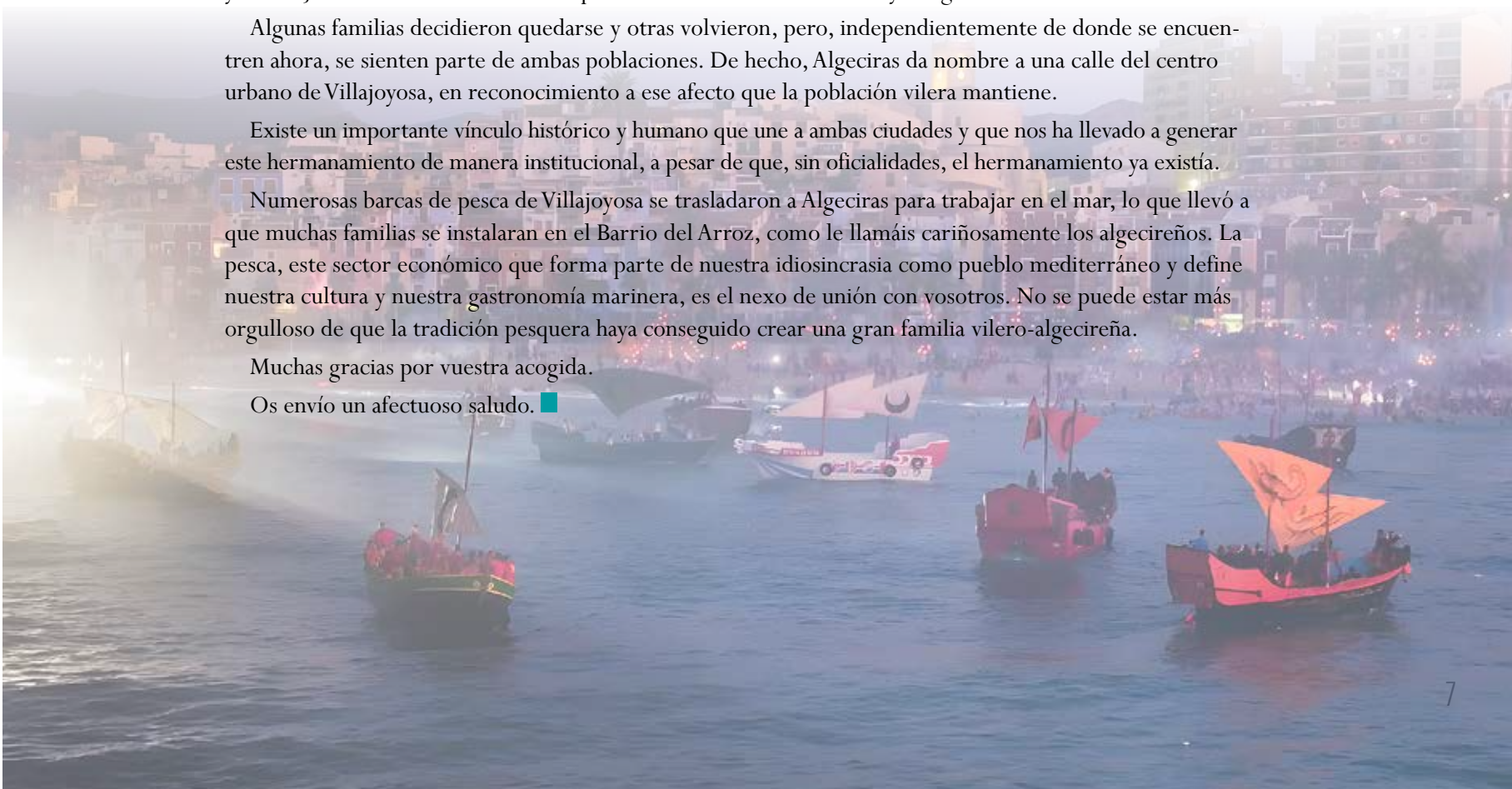
Algunas familias decidieron quedarse y otras volvieron, pero, independientemente de donde se encuentren ahora, se sienten parte de ambas poblaciones. De hecho, Algeciras da nombre a una calle del centro urbano de Villajoyosa, en reconocimiento a ese afecto que la población vilera mantiene.

Existe un importante vínculo histórico y humano que une a ambas ciudades y que nos ha llevado a generar este hermanamiento de manera institucional, a pesar de que, sin oficialidades, el hermanamiento ya existía.

Numerosas barcas de pesca de Villajoyosa se trasladaron a Algeciras para trabajar en el mar, lo que llevó a que muchas familias se instalaran en el Barrio del Arroz, como le llamáis cariñosamente los algecireños. La pesca, este sector económico que forma parte de nuestra idiosincrasia como pueblo mediterráneo y define nuestra cultura y nuestra gastronomía marinera, es el nexo de unión con vosotros. No se puede estar más orgulloso de que la tradición pesquera haya conseguido crear una gran familia vilero-algecireña.

Muchas gracias por vuestra acogida.

Os envío un afectuoso saludo. ■





Vileros especiales

ALBERT ALCARAZ

Archivero Municipal del Ayuntamiento de Villajoyosa

En la memoria de muchos vileros y vileras aún permanece el recuerdo de aquellos largos viajes a lo largo de la costa meridional española. Aquella interminable carretera nacional 340 que tras 12 horas los devolvía o llevaba, indistintamente y en función del sentido, a su destino u origen. Coches cargados de maletas, la mayor parte taxis, en los que familias enteras, mientras oteaban el paisaje, aceptaban con resignación aquella coyuntura económica que los llevaba a emprender una nueva vida lejos de su tierra. Un viaje de ida en busca de la oportunidad perdida que una vez hallada se convirtió en un constante trasiego anual cuando llegaba el verano o en un definitivo regreso tiempo después. La Vila-Algeciras y viceversa, una ruta terrestre que tuvo su origen en el mar, cuando decenas de embarcaciones vileras encontraron en la bahía algecireña el refugio perfecto desde el que partir a faenar en las costas norteafricanas. Era la dura década de 1940 y muy pronto, aquel puerto, aprovechando la oportunidad que se abría, se convirtió en la mayor colonia vilera fuera de su núcleo originario. De eso pueden dar fe los algecireños, que vieron como de repente subía el consumo de arroz en el municipio y por eso llamaron “del Arroz” al barrio que junto a la conocida como Playa de los Ladrillos, próxima al paseo que llevaba al puerto pesquero, se alzó para alojar a las numerosas familias vileras que hasta allí se trasladaron; y cómo el valenciano

se convertía en la lengua habitual de aquella barriada, fundiéndose con el castellano en una perfecta sintonía.

Han pasado casi ochenta años de aquel momento en que una parte de la Vila se asentó y echó raíces en Algeciras. Un tiempo más que suficiente para que entre los dos pueblos haya surgido una entrañable relación que permanece viva en la memoria. Allí y acá, cuando viejos vecinos de allí se encuentran aquí y recuerdan qué hicieron y preguntan qué hacen los que allí se quedaron, cuando aún rememoran su llegada y el posterior día a día, y recuerdan con gratitud el trato y acogida dispensada por la sociedad algecireña en todo momento. Cuando hoy, ambas ciudades han decidido abrazarse como hermanas para siempre como prueba y expresión de agradecimiento. Una historia que quizás empezó mucho tiempo atrás, cuando por *Allon*, el antiguo *municipium* romano ubicado en el lugar que hoy ocupa Villajoyosa, pasaban a aguar y hacer acopio de alimentos, antes de adentrarse en el Mediterráneo, muchas de las embarcaciones que hacían la ruta marítima Gades-Roma, creando quién sabe, un nexo de unión que quedó latente a la espera de destaparse muchos siglos después. Y que hoy, haciendo honor al gentilicio popular algecireño, nos hace a los vileros, también especiales, porque parte de su vida y su sentir sigue latiendo en Algeciras. ■



EL TRABAJO BIEN HECHO

del EQUIPO DE GOBIERNO DE AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS

Detrás de todo proyecto, de una idea, están quienes les dan forma, quienes las materializan, quienes ponen toda su ilusión y esfuerzo para lograr hacerla realidad: las personas.

En el caso de Algeciras-entremares, la fiesta de las culturas del Estrecho, la celebración en las calles viene precedida por un intenso trabajo que se ha desarrollado durante meses, con el único objetivo de no dejar nada al azar y que este evento supere los listones alcanzados en ediciones anteriores.

Para ello, un amplio equipo humano, formado por los responsables de varias delegaciones municipales, junto a sus respectivos equipos, han dedicado horas y horas a dar forma a una amplia programación de actividades, con citas para todas las edades y públicos.

Así, los tenientes de alcalde delegados de Turismo, Susana Pérez Custodio; Feria y Fiestas, Juana Cid; Cultura, Pilar Pintor; Igualdad y Bienestar Social, Paula Conesa; Educación, Javier Vázquez Hueso y Participación Ciudadana, Jorge Juliá, además de los concejales responsables de Juventud, Francisco Javier Arango; Atención al Mayor, Patricia Bueno, y de Coordinación, Vicente Palomares, junto a los coordinadores de la celebración sobre el terreno, Faustino Peralta y José Manuel Almario, han trabajado de manera incansable a lo largo de las últimas semanas para poder hacer realidad este magnífico evento.

A todos ellos se suma un amplio dispositivo municipal formado por los departamentos municipales de Seguridad Ciudadana, Limpieza, Protección Civil, Parques y Jardines, Economía y Hacienda y Vías y Obras, entre otros, cuya participación es fundamental para el normal desarrollo de los actos previstos.

Han sido meses de preparación, de esfuerzo, de horas de reuniones de coordinación, de cuadrar fechas, horas y espacios, de involucrar a colectivos sociales, en definitiva, de perfilar todos los detalles de una cita que continúa creciendo cada año que pasa.

Pero esta maquinaria no estaría completa sin la presencia activa de artistas locales, asociaciones de vecinos, centros educativos, entidades de mayores y colectivos sociales que año tras año han venido respaldando con su participación las sucesivas ediciones de Algeciras-entremares. A todos ellos, desde el Ayuntamiento, gracias por su colaboración, ya que sin ella nada de lo que se haga tendría sentido.

Algeciras como ciudad vuelve un año más a abrir sus puertas y sus brazos para acoger fraternalmente a todos quienes quieran disfrutar, del jueves 21 al domingo 24 de septiembre de Entremares 2023, la gran cita en la que la ciudad que enamoró al Sol volverá a convertirse en un mágico escenario donde el arte, la cultura y el divertimento se darán de nuevo la mano. ■



EL JUSTO HERMANAMIENTO DE ALGECIRAS



EN LA HISTORIA, LOS HECHOS NO SURGEN POR GENERACIÓN ESPONTÁNEA NI ESTÁN AISLADOS ENTRE SÍ, POR EL CONTRARIO ESTÁN SUTILMENTE INTERRELACIONADOS, A VECES FORMANDO SUCESIÓN O RED Y RECORDANDO LEJANAMENTE ALGÚN ASPECTO DE LAS MATEMÁTICAS ACTUALES... EN EL SIEMPRE SORPRENDENTE PROCESO URBANO DE ALGECIRAS, HEMOS OLVIDADO ALGÚN QUE OTRO HECHO INSÓLITO, COMO EL QUE, TRAS LANGUIDECER A LO LARGO DEL SIGLO XIX, LA CIUDAD INCREMENTA SU POBLACIÓN A PARTIR DE 1906 Y LA DUPLICA EN UNA DÉCADA, O SEA ENTRE 1940 Y 1950... Y COMO CONTRIBUYERON A ELLO ENTRE OTROS, IMPORTANTES GRUPOS DE EMPRENDEDORES PROCEDENTES DE DIVERSOS PUNTOS DE ESPAÑA, EN ESPECIAL DE GALICIA O DE POBLACIONES ALICANTINAS COMO VILLAJOSYOSA Y DENIA. PERO EMPECEMOS POR EL PRINCIPIO:

LA RAZÓN DE SER DE UNA CIUDAD

A caballo entre dos mares y dos continentes, Algeciras debe su vida al mar y su privilegiada posición geográfica ha dado a su bahía ese carácter de centro del mundo, recientemente asumido por la Mancomunidad de Municipios. En la antigüedad, la elección del lugar como emplazamiento urbano se debió a una feliz conjunción de ventajas: dos colinas, la actual Villa Vieja al sur y San Isidro con la plataforma de la Plaza Alta al norte, siendo ambas elevacio-

nes muy aptas para defensa y urbanización. Estaban separadas por la paleoensenada, un entrante de la bahía hoy ocupado por el barrio de la Caridad y que tenía buenas condiciones portuarias.

El citado accidente formó en origen el extremo más al Este del estuario del río de la Miel, poco a poco colmatado para desaparecer a fines de la Edad Media y transformarse en fértil vega, un atractivo más para el poblamiento. Ya en esa paleobahía

se situó un pequeño puerto romano, *Portus Albus*, frontero a una ciudad creada por Augusto en el siglo I a.C., la famosa *Julia Traducta*, que heredó la importancia marítima de la vieja *Carteia*, ante la decadencia de su puerto, cegado por los aluviones del río Guadalquivir.

Durante la Edad Media, Algeciras fue en un principio el puerto más importante de la península, por su facilidad para el paso desde África, y luego cabeza de puen-

DOS POBLACIONES MARINERAS

VILLAJOYOSA



CARLOS GÓMEZ DE AVELLANEDA SABIO
DOCTOR EN HISTORIA
Asociación Cultural La Trocha
Instituto Estudios Campogibaltareños

"Durante la postguerra el más importante atractivo económico de la ciudad fue la explosión pesquera. Numerosos habitantes del litoral español, pescadores o relacionados con el mundo portuario se trasladaron a Algeciras, entre ellos un gran número de vileros (Villajoyosa-La ciudad alegre)".



Carlos Gómez de Avellaneda

te para el dominio Omeya sobre el norte del Magreb. Más adelante la situación se invirtió y Algeciras fue indispensable para la supervivencia de la España Musulmana, mantenida por el esfuerzo de los imperios africanos o Almorávides, Almohades y Benimerines, ante el empuje de la llamada reconquista o recuperación cristiana de territorios invadidos por musulmanes.

Pero a finales de la Edad Media irrumpen en escena nuevos actores y el interés del

comercio marítimo entre Italia y el norte de Europa, motivó una cruzada internacional para conquistar Algeciras y facilitar el tránsito entre Mediterráneo y Atlántico. La ciudad fue cristiana hasta que en 1369 cayó, casi por casualidad en poder del débil Reino de Granada, que incapacitado para defender tan extensa urbe, la destruyó en 1375 para concentrar sus escasas fuerzas en Gibraltar, entonces poco más que un enricado castillo de fácil defensa.

Después de tres siglos destruida, Algeciras debió su resurrección a la necesidad de un puerto para suministrar a Ceuta todo lo necesario y además acoger a las unidades de la marina real que tenían a raya a los ingleses en Gibraltar. La importancia del comercio y las actividades portuarias hicieron que la ciudad tuviera un impulso ascendente, frustrado desde 1808 por la Guerra contra Napoleón, conocida como de la Independencia. Durante el siglo XIX,

de indirecto dominio británico en la zona, la ciudad vio frenado su crecimiento, ante la carencia de un puerto moderno, pese a lo frecuentado de su fondeadero. Los proyectos y peticiones de un auténtico puerto fueron ignoradas sistemática y misteriosamente por la administración, pero el lector curioso puede encontrar la explicación de forma indirecta, en el libro *La edificación del puerto de Tarifa a través de la prensa*, de Carlos Nuñez Jiménez (1991).

UN PROSAICO FERROCARRIL OCASIONA UN REFINADO GLAMOUR

El maleficio empezó a romperse en 1892, cuando los intereses económico-colonialistas de los inversores ingleses, crearon la línea férrea Algeciras-Bobadilla, más tarde de propiedad española y que revolucionó la economía comarcal, al permitir, entre otras cosas, la fácil salida del corcho de nuestros montes hacia Europa. El plan imperialista preveía Gibraltar como estación término, mas el gobierno de la nación lo impidió, en raro momento de lucidez y el ferrocarril terminó en Algeciras. En aquella época, el imperio británico estaba en su punto más alto y se había manifestado en Inglaterra la necesidad de adquirir o

conquistar el territorio que rodea a Gibraltar, para evitar que el alcance de la nueva artillería anulara la base naval.

Y en aquel momento era suicida poner en manos de aquel imperio un instrumento tan útil para la expansión militar como el ferrocarril. En este orden de cosas, la catastrófica guerra con Estados Unidos en 1898 y la pérdida de las provincias ultramarinas de América y Asia, tuvo tal magnitud que en Europa pensaron en la ruptura del frágil equilibrio político español y la entrada del país en el caos. De aquel río revuelto pensó aprovecharse Inglaterra, pero la historia tomó otro rumbo, al equilibrarse el poder británico al aparecer un imperio emergente, el de la Alemania unificada, destinado a tener una indirecta e inesperada influencia en la zona, como veremos.

La historia es a veces caprichosa y el tren llegó a Algeciras en 1892, una de las fechas más importantes en la historia tanto del Campo de Gibraltar como de la Serranía de Ronda, pues significó el despegue político-económico de la zona. El tramo de la Algeciras-Bobadilla que atravesaba la Serranía de Ronda contaba con dos fabulosos hoteles con nombres de reina, el Victoria en Ronda y el Cristina en Algeciras. En ésta, el tramo costero entre la des-

embocadura del río de la Miel y la dársena del Saladillo se dotó de las infraestructuras necesarias para convertir la ciudad en un centro turístico de primer orden, al estilo de la Costa Azul francesa. Los inversores extranjeros trataban de convertir Algeciras en un mito turístico y residencial, concebido en la Belle Époque para que tuviera el mayor glamour europeo.

INESPERADO PUNTO DE INFLEXIÓN: LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE 1906

Pero todo cambió en 1905, al desembarcar en Tanger Guillermo II, Emperador de Alemania, en visita de buena voluntad, que podía significar el inicio de un verdadero protectorado alemán sobre el reino de Marruecos, entonces atrasado, sumido en la anarquía y con señores de la guerra, como el famoso Ahmed al-Raisuni, con ejército propio, que imponía su voluntad tanto al gobierno marroquí como a las potencias extranjeras. Antes de que Marruecos cayera bajo la influencia alemana y Guillermo II dominara la entrada al Mediterráneo, las alarmadas potencias europeas quisieron crear un cortafuegos y para ello organizaron una conferencia internacional, con la hipócrita intención de ayudar a Marruecos en uno de esos difíciles períodos que atraviesan todas las naciones.

Algeciras fue el lugar elegido, al disfrutar de comunicación ferroviaria con Europa, tener un buen fondeadero (que no puerto) y disponer de excelentes alojamientos para la masa de dignatarios y periodistas que iban a venir. La conferencia retrasó ocho años el estallido de la Primera Guerra Mundial y en un principio se pensó que el protectorado sería ejercido por Francia, que ya poseía Argelia y Túnez, pero al parecer, y según algún rumor no confirmado, Inglaterra apoyó discretamente las pretensiones españolas en el reparto del pastel, ya que no se deseaba que un país fuerte, como Francia, controlara el Estrecho y prefería en su lugar un país entonces débil, como España, más fácil de manejar en caso de apuro.

Por lo tanto, Francia se quedó con el extenso sur de Marruecos, zona rica y pacífica mientras que a España le tocó admi-

La primitiva estación marítima, en la orilla derecha del río, con lujosos hoteles a la derecha. A principios de siglo, los inversores extranjeros concibieron en Algeciras no solo un destino turístico sino un centro de negocios.



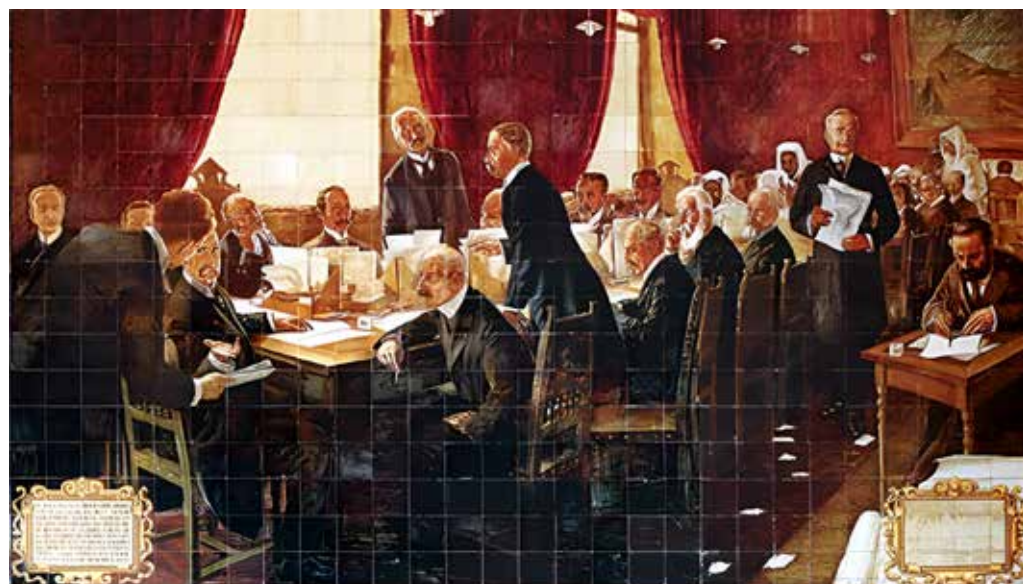
nistrar una franja al norte, pobre y atrasada, con ásperas montañas e indómitos habitantes, fieros guerreros que se defendieron de la influencia europea con la mayor energía, pero que, paradójicamente, una vez que conocieron las ventajas de estar con España, se adaptaron perfectamente, lo que les ocasionó problemas de integración tras la independencia en 1956 y una revuelta que el gobierno marroquí reprimió duramente.

artesanal, por medio de varaderos en las playas o acogida al río de La Miel. En ese pequeño estuario, las recurrentes riadas provocaban aterramiento de fondos, haciendo inseguros fondeo y atraque. Pero a partir de 1916 las nuevas instalaciones portuarias permitían la pesca de altura, con suficientes espacios para actividades auxiliares y convirtiéndose Algeciras en una excelente base para explotar los caladeros

atlánticos. A partir de 1920 empresas del norte de España usan el nuevo puerto para acceder a Canarias, el Sahara y Marruecos, contando con la impagable función del ferrocarril para dar salida a la mercancía desde el mismo puerto.

Las citadas compañías disponían de barcos a vapor y de los necesarios almacenes de carbón, mientras que la pesca de altura también precisaba un constante suministro de hielo, además de varaderos y carpinterías de ribera para reparaciones o construcción naval, así como de amplios espacios libres, para extender y acondicionar las redes. Paralelamente, el pescado era embalado y cargado para su transporte, facilitado por la aparición esa década de los primeros vagones frigoríficos. El muelle pesquero tenía de un ramal de ferrocarril propio y por él, los trenes pescaderos salían regularmente hacia el norte, existiendo ya camiones pescaderos que partían de Algeciras y avanzaban fatigosamente por las precarias carreteras de la época, cargados de cajas hasta lo inverosímil, para suministrar pescado a los pueblos sin ferrocarril.

Como ejemplo de esa constante actividad, en los años 30, parte de la pesca desembarcada en Algeciras se preparaba para su envío a América, en esa década aparecen



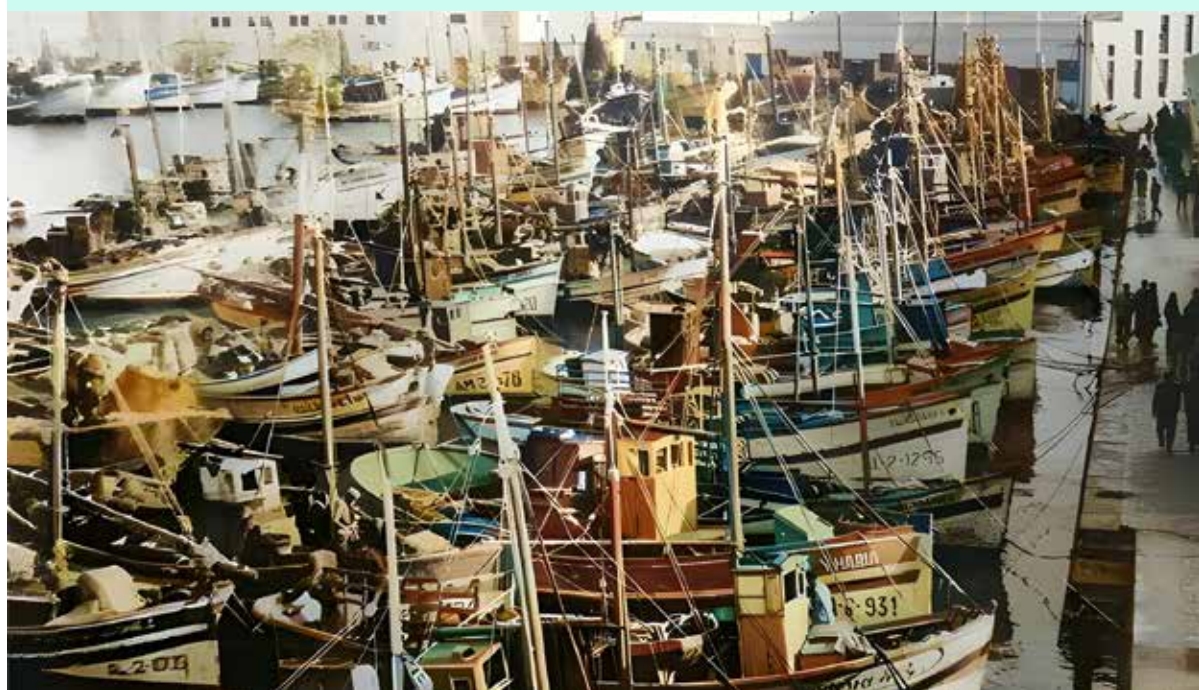
DEL BOOM PESQUERO AL PRIMER PUERTO DEL MEDITERRÁNEO.

Los turbios intereses que durante el siglo XIX impidieron el puerto de Algeciras, desaparecieron por arte de magia, ante el compromiso sobre Marruecos, para cuyo cumplimiento era imprescindible un buen puerto y en el mismo año de la conferencia nace automáticamente la Junta de Obras del Puerto, que daría forma al mismo a lo largo del tiempo. No fue solo la conexión con África, la sucesiva ampliación de las instalaciones fue creando nuevas oportunidades de crecimiento y riqueza, siendo Algeciras el primer puerto mundial de exportación de corcho en 1929. Pero, repetimos, en historia los hechos influyen unos sobre otros y el nuevo puerto, cada vez mayor, destruyó la belleza y atractivos de la fachada marítima, anulando aquellos proyectos de gran promoción turística para la ciudad.

Un factor poco tenido en cuenta hasta entonces fue el descubrimiento de las excelentes posibilidades de Algeciras para la pesca de altura, pues hasta entonces solo se había practicado la de bajura, de forma

Mural de azulejos existente en el salón de plenos del Ayuntamiento de Algeciras. Representa una de las sesiones de la famosa conferencia de 1906, que tanta importancia tuvo para la ciudad y que dio vía libre al proyecto de puerto.

Esta imagen habla por sí sola del éxito de la actividad pesquera en el nuevo puerto de Algeciras. Durante una marea alta, vemos la aglomeración de pesqueros de bajura y al fondo algunos barcos de la flota de altura.





Un pesquero de altura procedente de Bermeo. Es uno de los muchos que utilizaron Algeciras como base de operaciones en el Atlántico.

las primeras industrias conserveras importantes y el puerto pesquero de Algeciras ya está incluido entre los de primera clase, manteniendo su ingente producción durante la guerra civil de 1936-1939 y siendo rival de Vigo en las siguientes décadas...

Pero el sector pesquero, con su apogeo en los años 50 y 60, decae en los 70 y 80 a causa de la sobreexplotación en la pesca de bajura, el abandono del Sáhara en 1975 y la ampliación de las aguas jurisdiccionales por Marruecos en 1979. De una forma u otra, los sucesivos gobiernos no pudieron arreglar esos problemas y la pesca pasó en Algeciras a ser algo residual. La tragedia fue compensada en parte con la reconversión del puerto, que adquirió el primer puesto del país en tránsito de pasajeros y en 2023 es el más importante puerto de España y del Mediterráneo, superando a Valencia y Barcelona, mientras que ocupa el cuarto puesto europeo, por detrás solo de Rotterdam, Amberes y Hamburgo, estando clasificado como el puerto más eficiente de Europa y décimo más eficiente

del mundo. Según informa su presidente, Gerardo Landaluce Calleja, el puerto es responsable de 30.000 empleos rentables y de calidad.

UN GRAN INCREMENTO DEMOGRÁFICO Y SUS CAUSAS

Y aquí llegamos a un punto clave: la economía condiciona tanto la demografía como el urbanismo, estando a su vez mediatizada por factores tanto políticos como simplemente naturales. La historia de una población, de un conjunto social, no tiene una progresión constante, de cero a infinito, sino que atraviesa crisis, altibajos, estancamientos y momentos favorables. Todo esto se detecta a lo largo de la historia de Algeciras, concretamente en su resurgir del siglo XVIII, cuando estaba reducida a un espacio rural con varios cortijos entre sus ruinas y en contra de la tradición historiográfica, los emigrados de Gibraltar tras su pérdida en 1704 fueron solo algunos grupos acogidos a cortijos y huertas del río de la Miel, sin que ello fuera una repoblación.

El crecimiento fue lentísimo hasta 1721, cuando tras su primera visita a las ruinas, el ingeniero Verboom emprendió una campaña para convencer a la corte de la imperiosa necesidad de reconstruir la vieja Algeciras. Pero cuando regresó a los pocos años, se sorprendió de que las ruinas habían sido ocupadas espontáneamente y ya había surgido una población, por iniciativa estrictamente popular. ¿Qué había ocurrido? Nuestro ingeniero había ordenado a su competente equipo técnico que topografiara cuidadosamente el solar de la antigua ciudad medieval, con sus ruinas y entorno inmediato, y lo más importante, había iniciado el primer sondeo sistemático del fondo de Algeciras. Esa paciente, lenta y delicada operación, imprescindible para el uso seguro de aquellas aguas, duró lo suficiente como para ser conocida en gran parte de la nación, transmitiéndose la noticia con rapidez. La organización de un nuevo puerto significaba creación de riqueza y negocios de todo tipo y ello atrajo a multitud de emprendedores de toda clase social, que se trasladaron rápidamente, levantando sus casas sobre las ruinas medievales.

Ese fenómeno confirma por una parte que las posibilidades de trabajo y negocio son condicionantes demográficos y por lo tanto urbanísticos, y por otra, refuerza una característica algecireña, el poblamiento de aluvión, renovado a lo largo de ciertos períodos clave, con las características sociológicas que ello ha conferido a la población algecireña, abierta a los forasteros, tolerante, que se hizo a sí misma apenas sin apoyo alguno, burguesa y carente de una aristocracia que no fuera circunstancial o anecdótica, que nunca significó nada en el devenir político-económico de la ciudad.

Acabamos de ver como las posibilidades de trabajo y desarrollo económico repoblaron Algeciras y hemos referido también el auge económico truncado en 1808 por motivos políticos, aunque su incidencia demográfico-urbanística no está estudiada. Es perfectamente constatable el estancamiento del siglo XIX, en especial cuando las posibilidades económicas de otra nueva ciudad, la Línea de La Concepción (que nació oficialmente en 1870) motivaron la instalación allí de un cierto contingente de algecireños.

Lo que nos interesa ahora es que la mencionada duplicación de la población alge-

"El nuevo puerto, cada vez mayor, destruyó la belleza y atractivos de la fachada marítima, anulando aquellos proyectos de gran promoción turística para la ciudad".

cireña entre 1940 y 1950, o paso, según los censos, de 26.674 habitantes en 1940, a 52.392 en 1950, se debió a diversas causas, como fue el nutrido contingente militar acuartelado en la zona, a causa de la segunda guerra mundial y al peligro de una invasión aliada. Por la misma causa se edificó la Muralla del Atlántico, una gigantesca red de fortificaciones levantada entre Guadiaro y Conil, motivando tanto la llegada de batallones de trabajadores en base a prisioneros de la guerra civil como de numerosos trabajadores civiles. Muchos de los componentes de los grupos referidos se establecieron definitivamente en Algeciras al terminar las obras.

Pero lo que en ese momento era el más importante atractivo económico de la ciudad fue la explosión pesquera que venimos

comentando. Debido a ello y al igual que en otras ocasiones, numerosos habitantes del litoral español, pescadores o relacionados con el mundo portuario se trasladaron a Algeciras atraídos por el trabajo que ofrecían pesca y puerto en aquellas difíciles décadas de postguerra. Componían un variado espectro socio-económico, desde simples trabajadores portuarios a patrones o armadores. Procedían de Galicia, Almería o del levante español, destacando Denia y Villajoyosa. Si examinamos los censos municipales de población de ambas localidades, en la década en que Algeciras duplica su población, es decir, entre 1940 y 1950, vemos que Denia pierde 762 habitantes y Villajoyosa 344. Naturalmente, esto es solo una observación sin más trascendencia, pues no sabemos realmente a donde fueron esos pobladores y los nuevos habitantes de Algeciras tuvieron muchas procedencias, también habría que contabilizar a los nacidos y empadronados en la ciudad a lo largo de esos diez años...

El tema queda abierto a los investigadores, que como el competente historiador Mario Ocaña Torres, dispongan de inagota-

Panorámica del puerto más importante del Mediterráneo, primero de España y cuarto de Europa.





La pesca y la navegación era el principal motor económico de la ciudad de Algeciras a mediados del siglo XX.

bles dotes de paciencia para analizar los archivos, como él hizo con el de protocolos notariales del distrito de Algeciras, a fin de averiguar la procedencia exacta de los repobladores del siglo XVIII en la etapa posterior a los llegados en tiempos de Verboom.

El caso es que los recién instalados fueron, como es costumbre en Algeciras, bien acogidos y se integraron rápidamente en la vida local. Los descendientes de algunos que empezaron como modestos trabajadores portuarios, ocuparon décadas después importantes puestos de trabajo en el complejo entramado técnico del puerto actual y otros se integraron en diversas profesiones. Aunque en ese momento la pesca era el principal motor económico de la ciudad, no todos los recién llegados pertenecían al mundo de la pesca y la navegación, muchos eran industriales o comerciantes, de forma que estaban representados los tres sectores económicos: 1) Primario, formado por

"Los recién instalados fueron, como es costumbre en Algeciras, bien acogidos y se integraron rápidamente en la vida local".

las actividades relacionadas con la extracción de recursos naturales como productos primarios no elaborados, en este caso, la pesca. 2) Secundario, que comprende el procesamiento de los bienes procedentes del sector anterior, perfeccionándolos para un mejor consumo, o sea, la fabricación de conservas, 3) Terciario, o sector de servicios, que recoge comercio, transporte o solución a necesidades de la población como salud o educación. No hemos de olvidar a los nuevos inversores, cuyas aportaciones, grandes o pequeñas beneficiaron a toda la población. Es curioso recordar que en los años 50 al 70, el actual casco histórico estaba densamente poblado y pletórico

de actividad comercial, con una vida mucho más intensa que la actual, tras el desplazamiento a la periferia de las principales zonas residenciales y el comercio ser concentrado en las grandes superficies.

El incremento poblacional comentado supuso savia nueva y el inicio del éxito demográfico y económico actual, al haber superado la ciudad en número de habitantes a Cádiz, la capital provincial y constituir, en conjunción con los demás municipios comarcales, uno de los más esperanzadores motores económicos de España, que ya va teniendo proyección mundial.

ALGUNAS CONSECUENCIAS EN EL URBANISMO

Como el fuerte incremento demográfico implica necesidad de vivienda y esto incide en el urbanismo histórico, es constatable como la renacida Algeciras tardó casi todo el siglo XIX en ocupar los recintos



medievales al norte y sur del río, existiendo a principios del siglo XX una tímida periferia industrial. Pero con la explosión demográfica de 1940-1950, la disponibilidad de alojamiento en el casco antiguo resultó insuficiente, con aquella arquitectura tradicional que en escasas ocasiones superaba las tres plantas. Por lo tanto, los trabajadores más humildes entre los recién llegados, sea cual fuera su procedencia, recurrieron a la autoconstrucción, con materiales modestos y formando tentáculos de barrios chabolísticos, estrechos, prolongados y sinuosos al estar contruidos ocupando espacios de propiedad dudosa, como cañadas, bordes de caminos e incluso márgenes de arroyos.

Así el plano de la Algeciras de 1940-50 se configuró como un núcleo antiguo, bastante denso y compacto, del cual surgían esos largos tentáculos a que nos hemos referido. En ellos, al aumentar su poder adquisitivo, los moradores transformaron sus



Los descendientes de algunos que empezaron como modestos trabajadores portuarios, ocuparon décadas después importantes puestos de trabajo en el complejo entramado técnico del puerto.

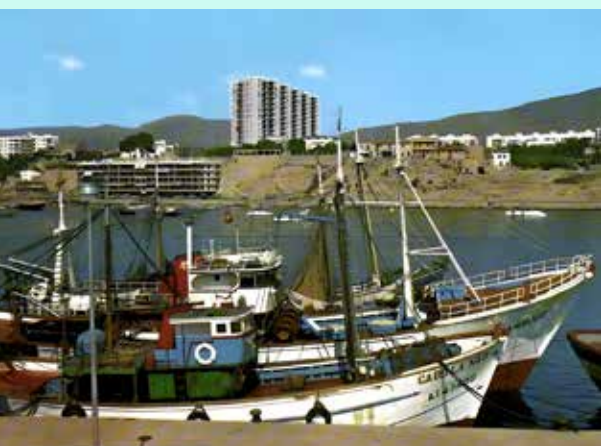


Los vileros encontraron nuevos horizontes en el sector pesquero de Algeciras, que ya conocían en sus tierras alicantinas, aunque poco a poco se fueron instalando también en otros sectores productivos.





La pesca en la posguerra también era la principal actividad económica de La Vila.



Con el tiempo Villajoyosa se ha convertido también en una muy atractiva ciudad turística costera.



"Villajoyosa hace algún tiempo dispone en su callejero de una calle y una plaza con el nombre de Algeciras".

precarias viviendas en edificaciones bien construidas y en ocasiones lujosas. No todo fue improvisación, pues existen barrios, como la Bajadilla, con una sencilla e incipiente planificación oficial.

En esa estrella de mar que era el plano de Algeciras en las décadas que referimos, al sobrevenir el desarrollo de la nación, los espacios entre tentáculos fueron ocupados por urbanizaciones en base a viviendas protegidas por el Estado y más adelante, con el nuevo nivel económico, los espacios libres acogieron a urbanizaciones basadas en chalets adosados o incluso unifamiliares. Todo lo expuesto justifica un poco la comprensión del caótico plano actual de la ciudad, cuyo crecimiento hasta la actualidad fue siempre mucho más rápido que la capacidad de previsión oficial. A esto se une la carencia de planes de urbanismo que, a tiempo, hubieran regulado un desbocado crecimiento, que tuvo aspectos tercermundistas y más adelante se movió por impulsos indisciplinados, como en la proliferación de urbanizaciones que no guardan la menor relación morfológica y forman conjuntos casi independientes, muy mal conectados entre sí.

En relación con el tema de los emprendedores establecidos en Algeciras atraídos por las actividades marítimas, nos interesa hablar de dos barrios muy relacionados con ellos, el Barrio de Pescadores y la Barriada del Arroz, cuyos nombres no pueden ser más evocadores de la profesión en un caso o del origen geográfico de sus habitantes en el otro.

El primero se creó al sur de la población en el temprano y difícil año de 1944, su nombre oficial es el de Juan Sebastian Elcano y en origen era un tranquilo barrio, donde residieron marineros procedentes de Almería, entre otros lugares. Situado en uno de los bordes del Paseo Victoria Eugenia, el núcleo original se levanta en terreno plano y adecuado para la urbanización, que en este caso empezó siendo planificada y acoge principalmente a viviendas unifamiliares de dos plantas. El origen mariner del barrio es indudable y ello se refleja en algunos nombres de sus calles. En la realización del barrio fue muy importante Rafael Montoya, Presidente de la Cofradía de Pescadores, pues gracias a sus gestiones, se



cedió el terreno para que los pescadores pudieran comprar sus casas, siendo entregadas las primeras en 1947.

El segundo tiene una historia más complicada: integrado en el extenso y popular barrio de la Cuesta del Rayo, es la llamada Barriada del Arroz, fundada en 1950 y cuyo nombre oficial es el de San Pedro, debiéndose la denominación en uso al origen levantino de sus habitantes y a su vinculación con la paella en el imaginario popular. En origen se extendía en los márgenes del arroyo del Tejar, actual calle Jacinto Benavente, que al recibir durante las lluvias intensas todos los aportes pluviales de la cuesta del Rayo, creaba inundaciones cerca de su desembocadura en la bahía. Los habitantes más humildes del barrio residían en chabolas, que eran alcanzadas por la inundación, sufriendo extraordinariamen-



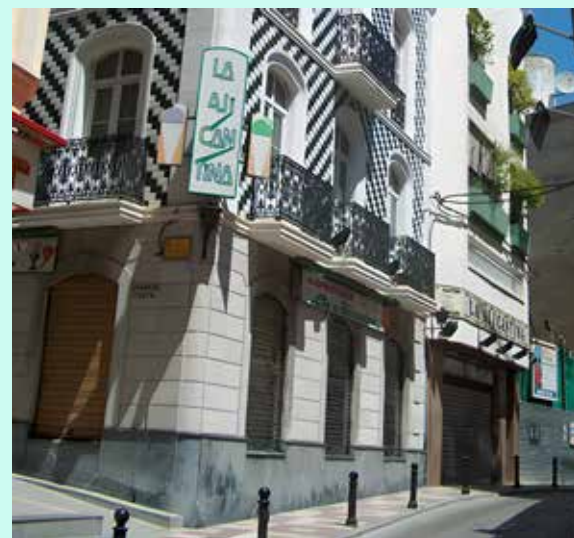
Puerto pesquero de Villajoyosa, a mediados del siglo XX.

te, por lo que la Cofradía de Pescadores, a través del Instituto Social de La Marina, en 1965 realizó y entregó 120 viviendas. Estas, levantadas en el margen más elevado y seguro del antiguo arroyo, pero cerca de un corte del terreno, vieron resentidos sus cimientos a consecuencia de la edificación de un gran complejo comercial, por lo que el barrio fue reconstruido en base a nuevos bloques de viviendas.

UN JUSTO RECONOCIMIENTO

Los aportes poblacionales que engrandecieron Algeciras en épocas recientes no han recibido todavía la atención que merecen y necesitan tanto el estudio de los especialistas como el reconocimiento de las instituciones. Pero ha sucedido al contrario en alguno de los lugares de origen, con-

cretamente en Villajoyosa, que hace algún tiempo dispone en su callejero de una calle y una plaza con el nombre de Algeciras, concretamente en el barrio del Pati Fosc. La asociación cultural La Trocha, ya apuntó en su día el hermanamiento con Denia y en este momento apoya firmemente a la asociación hermana, AEPA 2015, sobre un hermanamiento de Algeciras con Villajoyosa, a lo cual han respondido positivamente los ayuntamientos de ambas poblaciones. Para Villajoyosa sería el cuarto hermanamiento después de Bullas, Quesada y Vitré, en Francia y para Algeciras el sexto, tras Neda, Dajla, Ceuta, Río Grande y San Fernando. Paralelamente a ello, los beneficios recibidos por Algeciras bien merecen un monumento a los esforzados emprendedores que al venir aquí, forjaron gran parte de la grandeza actual. ■



Esforzados emprendedores de tierras alicantinas, al venir aquí, forjaron gran parte de la grandeza actual de Algeciras.

TALLERES TEMÁTICOS

LIBRES Y GRATUITOS
PARA TODOS LOS
PÚBLICOS

COLABORAN:
AA.VV. EL EMBARCADERO
ASOC. DE FIBROMIALGIA
FUND. MÁRGENES Y VÍNCULOS
RECREARTE



ELABORACIÓN DE CATITES
12 Y 13 SEPT. // DE 17,00H A 20,00 H.



ENCAJE DE BOLILLOS
13 SEPT. // DE 11,00H A 13,00 H.



LABORES DE GANCHILLO
14 SEPT. // DE 11,00H A 13,00 H.



CALIGRAFÍA ÁRABE
14 SEPT. // DE 16,00H A 18,00 H.



DANZA AFRICANA URBANA
14 Y 15 SEPT. // DE 18,00H A 19,30 H.



TATUAJES DE HENNA
16 SEPT. // DE 10,00H A 12,00 H.

LUGAR: MUSEO MUNICIPAL// CALLE TENIENTE MIRANDA, Nº 118

INSCRIPCIONES:

EN EL TELÉFONO 956 67 27 00 - EXTENSIÓN 14122 Ó 14124

CORREO ELECTRÓNICO: feriayfiestas@algeciras.es (Nombre completo y Teléfono)

EN LA PROPIA DELEGACIÓN DE FIESTAS

NORMAS PARA LA ELECCIÓN DE BOLERA ESPECIAL ENTREMARES 2023



Bolera Especial y Bolera Mayor 2022, con el alcalde de Algeciras

Art. 1.- Para ser elegida Bolera Especial Juvenil de la VIII Edición Algeciras-entremares será requisito indispensable:

Ser propuesta por la asociación vecinal participante como representante de ésta en la VIII Edición Algeciras-entremares.

Tener cumplido al menos 14 años con la autorización de los tutores legales, en caso de ser menor de edad.

Art. 2.- Serán candidatas a la elección quienes, reuniendo las condiciones del artículo anterior, lo soliciten a este Excmo. Ayuntamiento a través de la asociación vecinal que representan, antes del 15 de septiembre de 2023.

Art.3.- Para la elección de la representante de las asociaciones vecinales que ostentará el cargo de Bolera Especial Juvenil 2023, se contará con la opinión y en su caso, los votos, de las siguientes personas/entidades:

a.- Comisión promotora de Algeciras-entremares (Ttes. de Alcalde Delegadas Pilar Pintor, Juana Cid, Susana Pérez, Paula Conesa, Javier Vázquez, Jorge Juliá y el Concejal Delegado Francisco Javier Arango). Voz, No Voto.

b.- Un representante de la Federación de Asociaciones de Participación Ciudadana del Sur Azul-FAPACSA y de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Algeciras, FAVA.

c.- Un representante de la Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar.

d.- Un representante de libre designación elegido por la Delegación de Participación Ciudadana.

Será incompatible para poder votar quien tenga parentesco hasta segundo grado de consanguinidad con alguna de las candidatas.

Art.4.- Serán valoradas las características de las representantes de las asociaciones vecinales y se registrarán por el siguiente baremo de puntuación. Dicho baremo se divide en tres apartados, a cada cual se le otorgarán de 1 a 5 puntos, por lo que la puntuación máxima de cada representante de la asociaciones vecinales será de 15 puntos. Cada miembro está obligado a puntuar cada uno de estos apartados.

APARTADOS A VALORAR:

- Estilo: Se valorará durante la Pasarela del Bolero, atendiendo a la forma de desenvolverse de las diferentes candidatas.

- Conocimiento: En relación con la cultura y tradiciones del Campo de Gibraltar.

- Comportamiento y Expresión: Se valorará el léxico, dicción y formas de expresarse de las candidatas.

Art. 5.- La Delegación de Participación Ciudadana aportará el vestido que lucirá la elegida Bolera Especial Juvenil 2023, en los actos centrales de la VIII Edición Algeciras-entremares.

Art. 6.- La candidata elegida Bolera Especial 2023 deberá asistir a los actos programados en la VIII Edición de Algeciras-entremares. Así mismo, el resto de candidatas serán invitadas y, por tanto, podrán participar a su libre elección, a cualquiera de los actos programados, previa confirmación de asistencia a los mismos a fin de cumplir el protocolo oficial.

Art. 7.- Cualquier caso no previsto en las presentes normas, será resuelto por los miembros responsables de la elección de la Bolera Especial 2023, de acuerdo con su criterio.

Art. 8.- La Delegación de Participación Ciudadana se reserva el derecho a modificar cualquier artículo de estas bases, previa información a los interesados. ■

PREGÓN 2023 ENTREMARES

JUEVES, 21 SEP. 2023 - 21,00 H.

PARQUE M^a CRISTINA

A CARGO DE:

**JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ
ALMARIO
[EMPRESARIO]**

CON LA ACTUACIÓN DE:
LAS MELLIS



Ayuntamiento
de Algeciras

CON LA COLABORACIÓN DE:
**DÚO LOS PANAS
Y CAT-FOREVER**

NOMBRAMIENTO DE LA BOLERA MAYOR,
BOLERO MAYOR Y BOLERA ESPECIAL
ENTREMARRES-2023

John Philip (1817-1867).

PREGONERO ENTREMARES 2023

José Manuel González

ALMARIO

(Empresario)

Colaboran:

• **DÚO LOS PANAS**

- Juan Gabino (voz y cajón)
- Gonzalo Rojas (voz y guitarra)

• **CAT-FOREVER**

- Salvador Ocaña (teclista y voz)
- Rocío Pozo (voz)
- Antonio Mena (voz)

JOSÉ MANUEL ALMARIO nació en Ronda el 3 de diciembre 1961 en los Molinos de Tajo. Fue un niño inquieto y con muchas ganas siempre de aprender y emprender, de hacer cosas, como él dice. Con tan solo diez años marchó a Madrid a vivir con sus tíos y cuando de nuevo regresó a Ronda con sus padres, terminó sus estudios. Jovencito aún, arregló los papeles para trabajar repoblando pinsapos en la Sierra de las Nieves, donde hizo amistades con los trabajadores forestales que le aconsejaron se fuera a estudiar interno al Castillo de Coca (Segovia). Cuando regresó a Ronda ya tenía dieciocho años y marchó posteriormente a trabajar a Francia. Volvió a España para realizar el servicio militar y algunos de sus mandos les aconsejaron que podía hacer carrera en el ejército y así ganarse la vida. Aprobó los exámenes y fue destinado como conductor al Estado Mayor, en Madrid, y con los coches blindados de la Moncloa. Allí pudo conocer a un buen número de personalidades, tanto militares como políticos de la época, y también al rey Juan Carlos. Un hermano suyo, que trabajaba en la empresa rondeña "Aceitunas Fernández", le despertó la vocación que siempre había tenido de ser comerciante y estar cara al público, por lo que decidió dejarlo todo y montar su propia empresa: "Encurtidos Almario", con tan solo veintiún años. Es en ese momento cuando comienza su relación con Algeciras y el Campo de Gibraltar, como una importante zona de expansión para su negocio, convirtiéndose con



el tiempo en el principal punto de acción comercial. También creó hace unos años una Asociación para promover los productos agroalimentarios y artesanales de nuestra tierra: "META-andalucía" (Mercado de Época Típico de Andalucía), que sirvió a su vez para organizar el mercado romántico que desde 2014 se viene celebrando en Algeciras-entremares (Fiestas de la Culturas del Estrecho), donde también se incluyen las labores del campo y el mundo ecuestre.

José Manuel es una persona querida y reconocida en Algeciras, donde todos los martes desde hace muchos años, monta su puesto agroalimentario en el Mercado algecireño, que es muy concurrido y, como decimos, desde el primer año hasta hoy forma parte muy importante de la organización de Algeciras-entremares, principalmente en todo lo referente a la parte logística de la Fiesta. ■

4ª Ruta Romántica Sendero de La Menacha

DOMINGO, 10 SEPTIEMBRE-2023

POLÍGONO INDUSTRIAL LA MENACHA

DESAYUNO Y ALMUERZO CAMPESTRE

CONDUCIDOS POR ARRIEROS Y MULAS

Para padres, madres y niños acompañados

RELATO HISTÓRICO:

JOSÉ JUAN YBORRA
(Profesor de la UNED)

RELATO DE LA RUTA:

JOSÉ LUIS JIMÉNEZ ALCARAZ
(Andariego)

~ SALIDA: 9,30 H.

~ LLEGADA: 14,00 H.

INFORMACIÓN E
INSCRIPCIONES:

DELEGACIÓN DE FERIA Y FIESTAS
Calle Convento, nº 6

www.algecirasentremares.es



Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho

C.D. DE SEMBREROS
CAMINO Y JARA
ALGECIRAS





José Juan Yborra

LA MENACHA: AL OESTE DEL EDÉN

JOSÉ JUAN YBORRA AZNAR
Profesor de la UNED

Los mitos son referentes culturales y modelos de comportamiento que se desarrollan con la fertilidad de los terrenos abonados. Lo que para muchos se identificó con el fin del mundo conocido fue también lugar de paraísos perdidos, fronteras, héroes, guardianes, columnas, mares ignotos y marjales de soslayo. Gaston Bachelard y Gilbert Durand tuvieron la oportunidad de estudiar la simbología del imaginario occidental y consideraron los espacios lacustres como una especie de territorio de nadie. Dotada del carácter femenino de la tierra, la marisma no posee la seguridad, el arraigo y la telúrica fertilidad del componente geológico. En ella, el agua forma una buena parte de su sustancia, hasta generar un elemento híbrido donde lo líquido penetra en lo sólido con la eterna constancia de las uniones menos sagradas. Forma delimitadas llanuras de tierra y mar sin olas ni surcos pero con cieno y mareas que alimentan nuevas superficies donde todo se corrompe y regenera.

A un paso de Algeciras, a retaguardia de miradas indiscretas, *La Menacha* ha bautizado a polígonos y estadios, empresas, complejos y parcelaciones urbanas; sin embargo, quien ha sido tan generosa con los nombres, permanece oculta a los pasos y a los tiempos, a pesar de que la historia se ha empeñado en rondar sus márgenes, entre demandadas vías de tren y ciénagas de siglos.

Tras dobles curvas sinuosas, reivindicadas lagunas y olvidadas canteras, las huellas del caminante se dirigen a un mundo olvidado por el mundo, un espacio de tierra y cielo donde la ciudad se muestra esquiva, el mar es un barrunto y los esteros se sienten con la innata presencia de los hechos consumados.

"Este fue siempre un lugar de encuentros y desencuentros, de fronteras, pero también de paso".

La senda atraviesa restos de vida impostada a punto de perder la memoria: granados de altas copas, higueras bravías, naranjos supervivientes, trasplantadas palmeras, foráneas yucas jalonan campos de hontanares invisibles, embozados manantiales, praderas de cigüeñas y restos de calcarenita olvidados de su historia. Nada queda de antiguas granjas y eufónicas cortijadas, solo el rumor constante de lo que fue y se muestra cubierto por zarzales que nada recuerdan.

Los pasos ascienden imperceptibles cotas, apenas apreciables, lo suficiente para elevar la tierra sobre un invisible mar hacia un rotundo cielo. Los acebuches se hacen dueños del espacio: primero jóvenes, descarnados, sin planta, con la audacia inconstante de los primeros años. Luego adquieren un porte noble, alto, rotundo, con las altas dimensiones de las edades plenas y la madurez de los ciclos a punto de cerrarse. Algún que otro alcornoque agrega su sombra hasta arribar a la breve cima. Allí, una pareja de búnkeres de impecable factura y asombrosa conservación miran hacia el norte, a un paisaje hoy cubierto de umbrías que impiden vislumbrar la amplia marisma sobre la que se elevan. De espaldas a la ciudad invisible, vigilaban su acceso desde Los Barrios y San Roque en tiempos de guerras mundiales, ejes, amenazas, espías, sabotajes, hambrunas, silencios y hechos novelados. Desde allí se dominaba la antigua desembocadura del *Palmones* y se entablaba un diálogo mudo con las posiciones opuestas del *cerro Blanco*, más allá de las elevaciones del *Ringo*.

Es un espacio velado por el bosque; un territorio surcado de vías de comunicación que no se ven, solo se presienten en lo imaginario y se oyen en cada momento; un territorio cercano a una costa invisible, apenas barruntada; un lugar sobre una marisma escorada, que solo se intuye.

Su valor estratégico ha marcado los tiempos, aunque hoy pocos lo recuerden. En la campaña de Algeciras, Alfonso el Onceno recorrió estos pagos en momentos de comprometidas empresas, asedios y contraofensivas. En octubre de 1342, tras



ruta del sendero de la menacha.





Río PALMONES.

abatirse un inmisericorde temporal sobre la ciudad por él sitiada, los desbordamientos y lodazales obligaron a trasladar el real hacia zonas más seguras. Quizás por ello, las tropas cristianas se desplazaron a esta mota cercana y defendible, desde donde se dominaba la desembocadura del gran río que cerraba la ciudad por el norte. Allí permaneció el ejército alfonsí hasta el año siguiente, cuando se produjo la unificación de los ejércitos del rey de Granada y del infante benimerín, que instalaron sus huestes en la orilla opuesta del cauce. En diciembre de 1343 tuvo lugar la *batalla del Palmones*. Las tropas musulmanas lo atravesaron y se produjeron sangrientos encuentros junto a una marisma que acabó siendo el escenario de una derrota del ejército granadino que tuvo que huir hacia posiciones más resguardadas camino de *La Almoraima*.

Este fue siempre un territorio de encuentros y desencuentros, de fronteras, pero también de paso. Los amplios esteros que desde *La Menacha* se prolongan hasta las elevaciones del *Ringo* y del *cerro Blanco* fueron en otros tiempos un brazo de mar que se adentraba hacia el interior y en estos pagos se encuentra la ubicación velada de una *Portus Albus* que el *Itinerario Antonino* y la toponimia sitúan en alguna de las elevaciones que flanqueaban el antiguo paleoestuario del río. La bahía no poseía la circularidad perfecta de hoy y al norte de Algeciras, la línea de costa seguía sinuosas curvas que se adaptaban a las antiguas desembocaduras de los arroyos de *la Cava*, *Botafuegos* y *el Prior* en la margen derecha del *Palmones*. Esto hizo que el cruce del río se convirtiera en algo más que un problema, puesto que su solución debía aunar comunicación y estrategia. Por esta ra-

**"Un territorio cercano a una costa invisible, apenas barruntada;
un lugar sobre una marisma escorada, que solo se intuye".**





ZARZAPARRILLA



ACEBUCHÉ



ALCORNOCUE

El valor botánico de la ruta es muy elevado, ya que alberga numerosas especies arbóreas que demuestran fueron una tierras muy utilizadas por el hombre.

zón se aprovechó el antiguo vado de la Grulla como punto geográfico para ubicar el paso de una orilla a otra, salvando un complejo territorio de cenagales, cauces y tierra de nadie que acabó siendo de todos.

A principios del siglo XVII, el jurado de la Muy Noble y Más Leal Ciudad de Gibraltar Alonso Hernández del Portillo se refirió a la existencia de unos “antiquísimos pilares” que no eran sino restos “de una grandísima puente” que se erigía en el vado luego conocido precisamente con el topónimo de *Los Pilares*. Hoy apenas quedan más restos que algunos sillares de calcarenita extraídos de la vecina cantera como testimonio del monumental puente romano que en época imperial comunicaba la ciudad de *Carteia* con *Baelo*. Una reconocida calzada partía de las inmediaciones del *cerro del Prado* y bordean-

do las bases del *cerro Blanco* y el *Ringo* cruzaba el río entre la elevación de *La Menacha* y el cercano *Monte de la Torre*. Desde allí, el camino seguía el curso del *arroyo de Botafuegos* y se adentraba en los montes que cierran por el oeste la Bahía hasta coronar el *puerto de las Hecillas*. Desde esos pagos serranos se descendía al territorio de *la Janda* a través del *valle de Ojén*.

Esta vía, que coincidía en su recorrido con el de la antigua *Trocha*, es la que ponía en comunicación la bahía de Algeciras con occidente desde tiempo inmemorial, tan inmemorial que podría remontarse a aquel en el que el comercio de los metales de la *Faja Pirítica Ibérica* se sirvió de este camino para transportar el oro, la plata, el hierro, el cobre y el estaño que, desde las minas del suroeste, llegaban al paleoestuario del Gua-

dalquivir. Una vez allí, atravesando el Guadalete y el corredor de la Janda, una parte de la valiosa mercancía llegaba hasta la bahía de Algeciras, hasta alcanzar el antiguo paleoestuario del *Palmones* cerca del *cerro de la Menacha*.

Los oteros eran hitos dominantes y las marismas todo un mar interior, líquido y sin sombras de hibridez. Un mar que lindaba con míticos jardines de Hespérides, campos Elisios, bosques tartésicos, colosales Titanomaquias, amplias umbrías y verdes jardines de edenes a poniente. Un mar del que solo pervive la condición salobre de unas aguas que siguen lamiendo unas orillas supervivientes en nuevas retaguardias.

La Menacha ha sido algo más que un occidental territorio de nadie, un olvidado territorio mítico, un descatalogado jardín del Edén al borde de una marisma apenas hollada. ■

"La Menacha ha sido algo más que un occidental territorio de nadie, un olvidado territorio mítico, un descatalogado jardín del Edén al borde de una marisma apenas hollada".



Ruta Romántica Algeciras-entremares 2023

SENDERO DE LA MENACHA

DOMINGO, 10 DE SEPTIEMBRE DE 2023

~ HORARIOS

- **09,30 h.-** Concentración en el Polígono Industrial de la Menacha (junto a BRICODEL).
- **10,30 h.-** Inicio de la Ruta.
- **09,45 h.-** Ribera del río Palmones - Presa de Celupal (desayuno).

DESAYUNO ARRIERO: café, leche, zumos, pan, aceite, tocino del puchero, embutidos serranos.

RECORRIDO: Circular por toda la zona (aprox. 4,5 Km.)

14,00 h.- ALMUERZO CAMPESTRE:

Entrantes: Embutidos serranos, quesos, patatas fritas, aceitunas y gazpacho.

Primeros (a elegir): Guiso de arroz, Puchero, Callos.

Segundos (a elegir): Carne en salsa, Costillas en salsa, Filetes-chuletas-chorizos-pinchitos.

Postre: Fruta del tiempo.

Bebidas: Refrescos, cerveza, vinos blanco y tinto, sangría (dos por persona).

~ ACTIVIDADES

- Explicación del paisaje y su biodiversidad. Historia y Geografía de la Ruta.
- Iremos acompañados por cuatro acémilas y arrieros (contratados), así como personal de apoyo de los Clubs de Montañismo "Camino y Jara". Montaremos por turnos en los animales, conoceremos como se preparan para el camino y sus arreos, cual ha sido su trabajo tradicional en el campo y en la sierra, y el peligro que existen de que desaparezcan.
- Disfrutar de nuestra naturaleza, de nuestro paisaje, de nuestra historia. Tomar conciencia de que estamos en una Gran Ruta, patrimonio de todos, uno de los grandes paraísos de Algeciras, la cual debemos conocer, preservar y cuidar.
- Los andariegos, con preferencia para los niños, durante todo el camino, se irán turnando para montarse en las acémilas, cuando se les indique, y acompañado en todo momento por un arriero. Llevaremos cascos de seguridad. Las caballerías irán delante y los de a pie en ningún caso pueden ir andando al lado de los animales, irán detrás a una distancia prudente.

~ CONSEJOS

-Cada viajero llevará agua o bebida para el camino y una mochila con solo lo justo para realizar la Ruta, para que no pese mucho.

-La vestimenta será la propia para andar por el campo (ni camisetas llamativas, ni chandal). Pantalón largo. Para andar lo mejor es un buen zapato de deporte o botas de excursionista.

~ INSCRIPCIONES Y PRECIOS

Las Inscripciones se realizarán en la Delegación de Feria y Fiestas (C/ Convento-Antiguo Hospital Militar).

• **MAYORES: 19 EUROS.** • **NIÑOS (DE 9 A 12 AÑOS): 14 EUROS**

Incluido en el precio: Cuatro mulas y transporte de las mismas, seguro, arrieros, cuaderno de ruta, desayuno y almuerzo.



Grúa-polipasto "Goliat" preparada para transportar un bloque. (Archivo de la A.P.B.A.).

HISTORIA DEL PUERTO DE ALGECIRAS

desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del
rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)

CONFERENCIA Y EXPOSICIÓN HISTÓRICO-GRÁFICA

por

ANTONIO TORREMOCHA SILVA

(Doctor en Historia Medieval)

MUSEO MUNICIPAL DE ALGECIRAS

CONFERENCIA: LUNES, 11 SEP. 2023 // 20,00 H.

EXPOSICIÓN: del 12 de septiembre al 13 de octubre



MUSEO MUNICIPAL DE
ALGECIRAS
un museo especial



Ayuntamiento
de Algeciras

Los primeros muelles del PUERTO DE ALGECIRAS

El Comercial (1875)

El de Madera (1893)

ANTONIO TORREMOCHA SILVA
Doctor en Historia Medieval

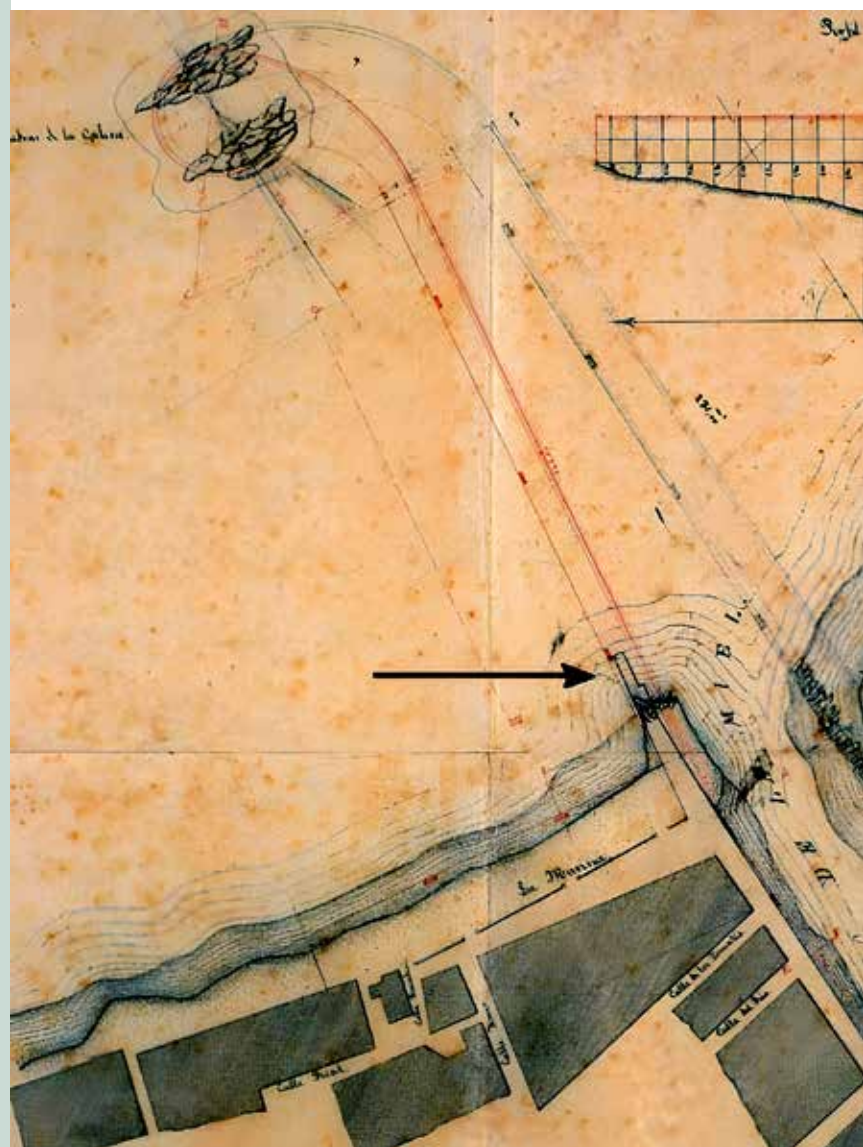
(Extractado del libro del autor:
"El puerto Bahía de Algeciras. 3000 años de historia", Algeciras, 2013).

1. El Muelle Comercial o Viejo

Desde que en 1755 la ciudad logró su segregación de San Roque, favorecida por su posición alejada de la zona de conflicto (Gibraltar) y con una población que había crecido de manera notable, no solo con los vecinos de la Roca, sino con la llegada de inmigrantes de las sierras de Cádiz y de Málaga (como ha demostrado el investigador Mario Ocaña) e, incluso, de Francia e Italia, las actividades económicas y su revalorización como puerto base de la Armada, iban a fomentar las funciones marítimas de Algeciras y la mejora de las endeble infraestructuras portuarias con que contaba.

En la segunda mitad del siglo XVIII, quizás como resultado del establecimiento de los navíos de guerra que necesitaban unas instalaciones mínimas para trasvasar soldados e impedimenta desde los buques a tierra firme y viceversa, y de construcción y reparación de embarcaciones, se dotó a la desembocadura del *río de la Miel* de un embarcadero de madera en su margen izquierda, primer elemento portuario conocido, y de un incipiente varadero en la playa, al sur del citado río. Sin embargo, las referencias que existen de ese muelle-embarcadero son escasas. No cabe duda de que su función, situado donde luego se construyó con mampostería el *muelle Comercial o Viejo*, se limitaba al atraque de los faluchos que comunicaban el litoral con los navíos de guerra o de comercio que se hallaban fondeados en la rada.

En las primeras décadas del siglo XIX las infraestructuras portuarias algecireñas no habían mejorado. El frágil embarcadero de madera, mantenido por el Ayuntamiento y el Gremio de Mareantes, que las frecuentes avenidas del río y los temporales marítimos destruían cada invierno, y la playa, situada al pie de lo que después sería la Marina, eran los únicos elementos portuarios existentes en la ciudad. No obstante, la situación de abandono en que se hallaba el puerto, no dejaba indiferentes a las autoridades municipales. En el año 1820, el regidor Juan Mendoza expuso a los síndicos de la ciudad cuan útil sería para la población la habilitación de un puerto para el comercio dadas las malas instalaciones que hasta el presente poseía el de la ciudad. Preocupado el Consistorio por la inexistencia de un muelle que pudiera ostentar dicho nombre, de nuevo



Plano del Proyecto de Luis de la Orden titulado "Obras de Mejora del Puerto de Algeciras (1887)". Señalado con una flecha, el muelle Comercial (Archivo de la A.P.B.A.).

"En la segunda mitad del siglo XVIII se dotó a la desembocadura del río de la Miel de un embarcadero de madera en su margen izquierda".

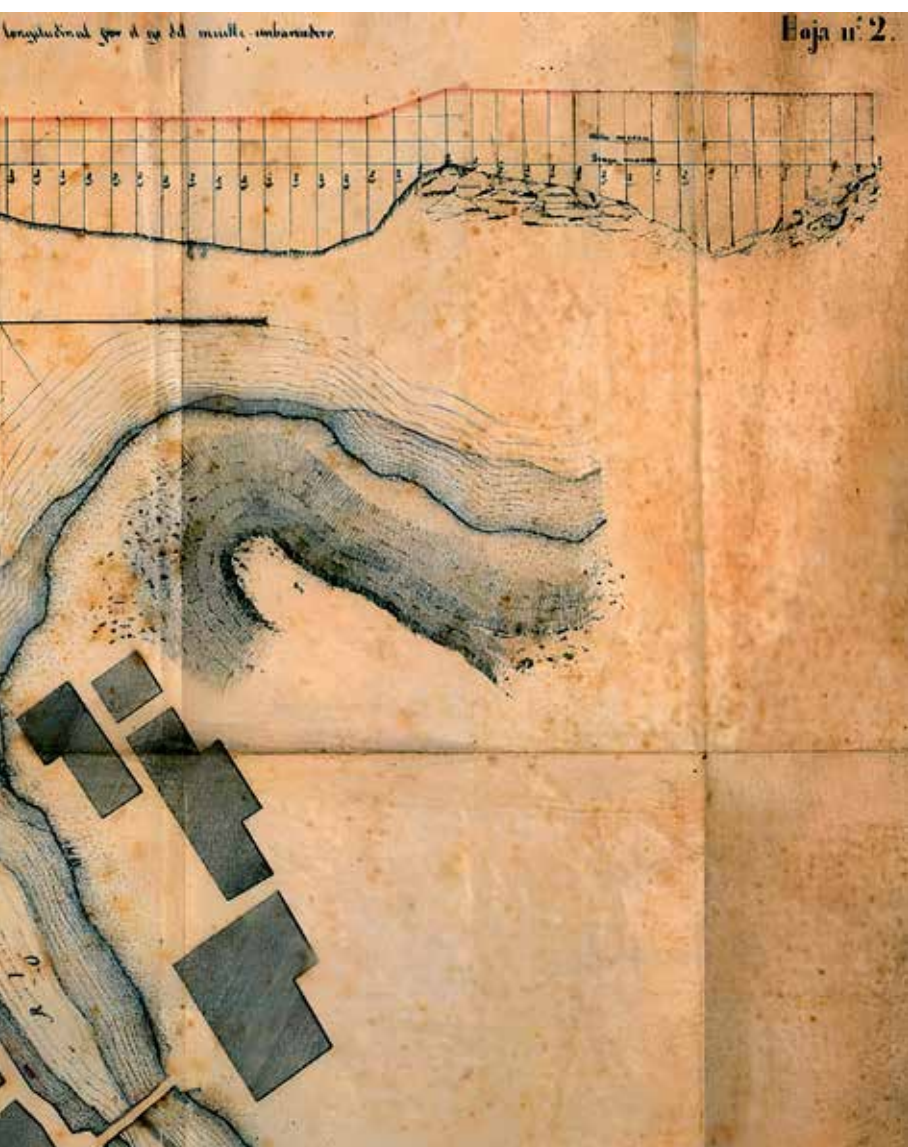
en el año 1842 los regidores Agustín Bustamante y Valentín Sáenz Laguna presentaron a la Corporación una moción en la que exponían las ventajas que recibiría la ciudad de Algeciras con la construcción de un puerto marítimo. El Ayuntamiento acogió favorablemente la idea y nombró una comisión para que se dedicara a trabajar sobre ese asunto.

En el año 1843 la Junta de Gobierno Provincial se interesó por el proyecto y pidió que se le enviaran los planos con objeto de remitirlos al Gobierno de la Nación. En octubre de ese mismo año fue remitida la documentación requerida, con escasos resultados. En el año 1847 el Gobierno encargó, a través del Distrito

de Sevilla, al ingeniero Canuto Carroza —autor, unos años más tarde, del proyecto del faro de Chipiona— un proyecto para la construcción, aprovechando el muelle-embarcadero existente, de un muelle de madera sobre estacada con una longitud de unos 100 metros y unos 3 de anchura y con una plataforma o frente de cabeza para el atraque de los barcos de mediano porte. El presupuesto ascendía a 127.508 reales. El proyecto fue aprobado aquel mismo año por la Dirección General de Obras Públicas, aunque el Ayuntamiento, considerando que dicho proyecto no satisfacía las aspiraciones de la ciudad, además de tener un carácter provisional, lo rechazó, solicitando



Antonio Torremocha



El muelle Comercial o Viejo. Detrás, la Marina y la Pescadería (Fotografía tomada a principios del siglo XX).

al Gobierno que lo modificara o sustituyera por otro que ofreciese mayores garantías de estabilidad y permanencia.

En relación con las infraestructuras portuarias de Algeciras, Pascual Madoz, hacia 1845, refiere que desde la playa, donde existe un muelle casi inútil, que en pleamar sirve de desembarcadero, a cuyo sitio llaman la Marina, se va elevando progresivamente la población. Un acontecimiento sucedido entre 1859 y 1860 —la guerra en Marruecos— vino a demostrar cuan necesario era para el Gobierno de la Nación contar con un buen muelle en el puerto de Algeciras. El traslado de tropas, material militar y productos de avituallamiento desde

"La guerra de Marruecos de 1859-60 vino a demostrar cuan necesario era para el Gobierno de la Nación contar con un buen muelle en el puerto de Algeciras".

Muelle Viejo o Comercial, puerto de arribada y refugio

Algeciras hasta Ceuta sufría severos retrasos e inconvenientes por la debilidad de las instalaciones portuarias algecireñas. Esta circunstancia parece que intensificó el interés del Gobierno Central por dotar a Algeciras del ansiado muelle y reactivó los trámites para encargar proyectos y poner en ejecución las obras de construcción.

En ese mismo año de 1859, el ingeniero Juan Martínez Villa elaboró un “*Proyecto de puerto de arribada y refugio*” en Algeciras. En el preámbulo del mismo escribe los siguiente: “*En prolongación de este muro de defensa de la orilla izquierda del río y a su desembocadura, se encuentra el corto trozo de muelle embarcadero formado de escollera y mampostería de piedra en seco, que por efecto de su mal sistema de ejecución y desfavorables circunstancias de su situación se encuentra en un estado de completa ruina, y que avanzando solo hasta la línea de bajas mareas para poderlo utilizar de algún modo en el servicio de embarque y desembarque de botes y lanchas, primeramente fue preciso que por el Gremio de*



El muelle Comercial en una imagen de 1890. Una gabarra embarca cargas de corcho. (Fotografía cedida por Javier Castro).

El muelle Comercial, la Marina con las escaleras de acceso a la playa y, a la derecha de la imagen, la Pescadería. (Postal doble coloreada realizada hacia 1906)



Postal coloreada publicada hacia 1906 en la que se puede contemplar el muelle de Madera en primer plano, el muelle Comercial o Viejo y la Marina detrás. Al fondo, a la izquierda, el río de la Miel y el puente Viejo.



Mareantes pusiese entre las ruinas de la cabeza cuatro malas estacas y tablas que facilitasen el atraque de los botes, y después, vista la prontitud y facilidad con que los temporales hicieron desaparecer esta corta e insignificante obra de madera, el referido Gremio de Mareantes concluyó por tener que prolongar unos quince o veinte metros más la referida cabeza del muelle por medio de una mala é imperfecta escollera que permitiese siquiera el que los botes y lanchas ocupadas en el embarque y desembarque de personas pudiesen atracar a los bloques y piedras salientes de la misma...". Sin embargo, este ambicioso proyecto debió quedar olvidado en las dependencias del Ministerio de Fomento por nunca se llevó a cabo.

Con fecha 16 de octubre de 1895 se conserva, en el Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, un breve proyecto con su presupuesto de ejecución para la “*Conservación del Puerto y Muelle de Algeciras*”. Además de enumerar los desperfectos causados por los temporales y las obras de reparación que se habían de acometer, nos ha dejado una extensa y precisa descripción del muelle Comercial, construido por el Ayuntamiento en 1875. Refiere el citado proyecto

Tras uno temporales se acometió la construcción de uno nuevo

"...que el pequeño muelle del Puerto, el cual está formado en dos partes, la primera, que es la más antigua (en la margen izquierda del río), está compuesta de un macizo de mampostería fundado sobre escolleras y contenido entre muros de sillería; su longitud es de 52,50 metros, en ancho 10 metros y altura de 6,50 metros sobre la pleamar viva. Los muros y muelle se encuentran del todo desconcertados, habiendo desaparecido el mortero por completo y siendo necesario un verdadero macerado o recalzo...". Esta parte de muelle se prolonga algunos metros más para buscar fondo, pero, destruida la cabeza por los temporales del sudeste, para los cuales no hay más abrigo que un pequeño dique de escolleras que se prolonga en la margen opuesta del río y que también ha sido destruido en su extremo, el Municipio arregló algo el extremo del muelle construyendo la parte del mismo, que es un macizo de mampostería sobre escolleras de 20 metros de largo y 5 de altura en la pleamar viva. El muelle mencionado en el texto se reparó en dos ocasiones: una en 1880 y otra en 1887. Este primer muelle del puerto de Algeciras, conocido como Comercial, se denominó también, desde 1893 —cuando se construyó el *muelle de Madera de la Compañía del Ferrocarril*—, *muelle Viejo*, cuya imagen aparece en fotografías de principios del siglo XX.

Es necesario hacer constar que los temporales de 1881 y, sobre todo, de 1886, habían producido grandes daños en el cauce bajo del río, en el muro de su orilla derecha, en la Marina y en el muelle Comercial que quedó casi destruido en

"Los desperfectos causados por los temporales y las obras de reparación que se habían de acometer, nos ha dejado una extensa y precisa descripción del muelle Comercial construido por el Ayuntamiento en 1875".

la segunda de las fechas citadas. Un proyecto elaborado por Luis de la Orden de 1887 iba encaminado a paliar los efectos causados por dichos temporales. Sería, pues, en esos años cuando se acometió la reconstrucción del muelle Viejo tal como se conoce a través de las fotografías conservadas, con una longitud de 60 metros y una anchura de 10, y del muelle de ribera de la Marina con su muro-antepecho sobre la playa y las escaleras de acceso a la misma. Emilio Santacana dice, en referencia al muelle Comercial o Viejo: Las malas condiciones del río para servirse de él con todas las mareas, hizo preciso la construcción de un malecón saliente al mar; y entonces, en la primera mitad de este siglo (XIX) y mediante un pequeño arbitrio impuesto al tráfico, se pudo hacer un pequeño muelle que, aunque en extremo deficiente, prestó servicio por muchos años... Después los ingenieros del Estado en el transcurso de varios años, lo compusieron y alargaron hasta dejarlo en la forma que hoy podemos ver... Fue levantado con fondos municipales en 1875 y continúa a cargo del Ayuntamiento. El muelle Comercial o Viejo desapareció en 1913 cuando, abandonado el proyecto de su ensanche, comenzaron las obras de construcción del muelle de la Galera que, en una primera fase, se extendió desde la Marina y la orilla izquierda del río, hasta los escollos conocidos como piedras de la Galera y la Galerilla, situados a unos cien metros de la playa.



PUERTO DE ALGECIRAS

2.- El muelle de Madera de la Compañía del Ferrocarril (1893)

Durante la mayor parte del siglo XIX las autoridades municipales de Algeciras y los comerciantes e industriales de la ciudad se esforzaron por conseguir la construcción de un puerto con sus muelles y zonas de aguas abrigadas que permitiera el atraque de embarcaciones de mediano y gran calado —como ya se ha referido—, pero por diversas circunstancias no pudieron ver cumplidos sus deseos y las obras portuarias se retrasaban década tras década. Pero el primer muelle de mampostería de la ciudad (el Comercial o Viejo), de muy escaso calado, abierto a todos los vientos y azotado frecuentemente por los temporales por carecer de cualquier tipo de obras de abrigo, no colmaba las frustradas esperanzas de los munícipes y empresarios locales que veían como, a pesar de las excelentes cualidades geográficas de su litoral, no parecía existir interés por dotar a esta ciudad de un puerto capaz de competir con el cercano de Gibraltar o con los de Málaga o Cádiz.

Desde que comenzó la expansión del ferrocarril en España se acometieron estudios para hacer llegar el nuevo y revolucionario medio de transporte hasta la bahía de Algeciras, más por atender los intereses ingleses centrados en Gibraltar (y por iniciativas de empresarios de la pujante colonia británica) que por favorecer el desarrollo de los pueblos españoles del entorno. Pero, al margen del ferrocarril, las autoridades de la zona eran conscientes de que, al mismo tiempo de la llegada de este, debían abordarse la modernización de las comunicaciones por carretera y las muy necesarias obras del puerto.

En las últimas décadas del siglo XIX, la ciudad, favorecida por el auge económico logrado por el país durante la Restauración y la Revolución Industrial, vivirá su etapa más próspera desde su resurgimiento a principios del siglo

XVIII. A partir de 1880 el Ayuntamiento acometió obras de adoquinado de calles y de dotación de madronas para la recogida de aguas residuales; se instalaron fábricas de corcho en la ciudad por empresarios catalanes; se dotó de electricidad a la población y se contrató el abastecimiento de agua con una compañía inglesa.

Esa era la ciudad que, situada frente a la floreciente colonia inglesa de Gibraltar, verá, por fin, en 1893, cumplidos sus deseos de poseer un muelle que fuera el motor de su futuro desarrollo, paralizado en los últimos cien años por la falta de infraestructuras portuarias adecuadas y de caminos que la unieran con Cádiz, Málaga y Ronda. Aunque el tan esperado proyecto de construcción de un muelle —digno de ese nombre— para la ciudad hubiera tenido que llegar de la mano de una compañía extranjera: “*The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited*”, (Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras), propietaria también de la Compañía de Vapores que uniría ese muelle con el de Gibraltar. Esta empresa se había constituido merced a los desvelos de Luis Lombard, un marino mercante gibraltareño. El proyecto fue redactado por Juan Morrison Macqueen, que ostentó el cargo de director de la Compañía, y el inversor financiero fue Alexander Henderson. El Gobierno Español aprobó el proyecto de la línea Bobadilla-Algeciras en el año 1888. La empresa inglesa proyectaba tender una línea entre la estación de Bobadilla y Gibraltar con la construcción de un puerto en *Puente Mayorga*, aunque el Gobierno de la Nación entendió que aquel trazado, que solo beneficiaba los intereses de la colonia británica, pondría en manos extranjeras el futuro desarrollo de la Bahía y las expectativas de expansión portuaria de la ciudad de Algeciras. La intervención gubernamental obligó a la empresa inglesa a modificar el trazado haciendo que la línea terminara en Algeciras, donde se construiría un



muelle de madera para la conexión con Gibraltar mediante los vapores de la Compañía.

En el mes de septiembre de 1888 comenzarían las obras por los dos extremos de la línea para facilitar el acopio de materiales y en 1893 se tendió un ramal desde la estación algecireña (en la actual calle Agustín Bálamo) hasta el muelle de Madera que se construyó en ese mismo año y que se puso en servicio a principios de 1894. Por Real Orden de 28 de febrero de 1893 se concedía a la Compañía del Ferrocarril el derecho a utilizar como camino de acceso al muelle de Madera el espigón de fábrica situado en la margen derecha del río de la Miel que, hasta ese

El muelle de Madera visto desde una embarcación atracada en su lado sur. Véase el tacón lateral con la grúa de vapor (Fotografía realizada hacia 1905).

"El tan esperado proyecto de construcción de un muelle —digno de ese nombre— para la ciudad tuvo que llegar de la mano de una compañía extranjera".

Los vapores que hacían el trayecto entre Algeciras y Gibraltar atracados en el muelle de Madera, el de la derecha embarcando pasajeros (Fotografía tomada en 1910).





momento, había pertenecido al Ayuntamiento siendo utilizado en exclusiva por el Gremio de Mareantes de Algeciras.

El muelle de Madera se localizaba en la orilla derecha del río, frontero al viejo malecón de mampostería conocido, desde ese año, como *muelle Viejo*. Se trataba de un estrecho muelle, con una longitud de 130 metros y una anchura de 6, sostenido por pilotes de madera de sección redonda sobre el que discurrían las vías del ferrocarril (primero una y luego dos). Disponía de un tacón lateral en su lado sur con una grúa de vapor para carga y descarga de mercancías desde los barcos a los vagones, y viceversa, ampliación que se llevó a cabo en 1899. Emilio Santacana refiere, en 1901, que la orilla izquierda (debe decir derecha) o sea Sur del río, tenía muros endebles y medio derruidos que únicamente sostenían el

directamente desde los vagones del ferrocarril, sobre todo descarga de carbón para las locomotoras de la Compañía.

En el año 1896, el viajero ceutí, Rafael Gisbert, describe con estas palabras el muelle de la Compañía del Ferrocarril: "Ya entrábamos en la bahía, cuando un vapor de ruedas que venía de Gibraltar, nos cruzó enfilado hacia el muelle alto, sobre pilares de armadura de hierro (sic) que se adentraba bastantes metros en el mar...". Aquellas incipientes estructuras portuarias sirvieron para canalizar el tráfico que se hacía con Gibraltar por medio de la "Compañía de Vapores del Sur de Europa". En un principio, la compañía "The Algeciras Gibraltar Railway Limited" era la propietaria de la línea del ferrocarril, del muelle de Madera y de los vapores que unían dicho muelle con el de Gibraltar. Iniciado el siglo XX, dicha compañía separó sus actividades terres-

"El muelle de Madera se localizaba en la orilla derecha del río, frontero al viejo malecón de mampostería conocido, desde ese año, como muelle Viejo; se trataba de un estrecho muelle, con una longitud de 130 metros y una anchura de 6".

terreno, y había delante de ellos una pequeña playa, formada por los arrastres pluviales y los levantes, en la que varaban embarcaciones menores, sirviendo a la vez de pequeño astillero. Todo esto desapareció en 1893, cuando la Compañía del Ferrocarril hizo el muelle de madera y llevó allí la locomotora. A partir del año 1894, el puerto de Algeciras contó con un muelle de titularidad pública (*el muelle Comercial o Viejo*, de escasa utilidad), al que solo podían atracar botes y barcasas de poco calado, en la orilla izquierda del río; de un pequeño paseo de ribera en la Marina con sus escaleras de comunicación con la playa y antepecho de mampostería y de un muelle perteneciente a la "Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras" en la orilla derecha de la desembocadura del citado río en el que atracaban los vapores que cubrían la línea con Gibraltar y barcos mercantes de mediano porte y barcasas que cargaban o descargaban mercancías

tres y marítimas y fundó la "Compañía de Vapores del Sur de España" a la que transfirió la flota. Pero pronto aquellas infraestructuras quedaron obsoletas, incapaces de atender al creciente tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías, por sus escasas dimensiones y poco calado, expresando la propia compañía que explotaba el muelle, en 1906, la necesidad de una ampliación o la construcción de un nuevo muelle, en esta ocasión de mampostería. En el año 1907, según documentación conservada en el Archivo de la Autoridad Portuaria, el número de pasajeros embarcados y desembarcados en el muelle de Madera por la "Compañía de Vapores del Sur de España" fue de 380.000, de los cuales 250.000 viajaron con billete de primera clase y el resto con billetes de segunda. El número de viajeros que hacían el viaje diariamente entre Algeciras y Gibraltar, y viceversa, fue de 2.880. Hacia 1909 por el muelle de Madera desembarcaba gran cantidad de

traviesas y otros materiales ferroviarios, además de entre 10 y 15.000 toneladas anuales de carbón para las locomotoras de la Compañía del Ferrocarril que eran conducidas hasta el muelle por medio de gabarras desde los barcos mercantes que quedaban fondeados en las cercanías de la Isla Verde.

Para las instituciones y ciudadanos que habían pugnado a lo largo de setenta años por la construcción de un puerto en la ciudad, aquellos dos muelles y la enorme actividad que, merced a la llegada del ferrocarril, se había generado en torno a la zona portuaria, eran una auténtica bendición, aunque no por ello cejaron en el intento de lograr mejoras y ampliaciones. En 1910 el escritor Luis de Armiñán, Hijo Adoptivo de Algeciras, embarcó en este muelle en un barco de vela para visitar la colonia inglesa. Escribe lo que sigue: "Ahora vamos en un falucho a Gibraltar... Son las seis de la mañana de un día de junio... Con el bichero se ha separado el falucho del muelle de piedra de Algeciras. Es un muelle corto y ancho, que tiene delante, en veinte brazas, la plana piedra de la Galera y un poco más allá la Galerilla, como un hijuelo que le saliera a la mayor... A remo se toma la distancia, mientras en el muelle de madera (al otro lado del río), que avanza un poco más, el Aline despe-



Tropas embarcando en el muelle de Madera con destino a la Guerra de Marruecos (Fotografía tomada en 1925).

ga moviendo el agua con sus ruedas...". Los vapores que, desde 1880, realizaban las diarias rotaciones con el puerto de Gibraltar fueron, entre 1883 y 1901, el "Calpe Foundry" y "El Primero de Algeciras", ambos de la Línea de Thomas Hayne. Luego vinieron el "Aline", el "Elvira", el "Enrique", el "Violeta" y el "Margarita".

Cuando, entre 1924 y 1926, se trasladó la línea del ferrocarril desde la margen derecha del río hasta la izquierda o septentrional para acceder al *muelle de la Ga-*

lera y a la futura *Estación Marítima*, abierta al público en 1928, el *muelle de Madera* dejó de tener utilidad. Los vapores de la llamada ya Compañía "La Punta de Europa" trasladaron su lugar de atraque desde el viejo muelle de madera al nuevo de la Galera en 1926, quedando sin uso aquel. Abandonado por la Compañía del Ferrocarril se fue deteriorando con el paso de los años hasta que se procedió a su desmontaje en el año 1930. ■

Los dos muelles existentes en Algeciras hasta 1913: el Viejo o Comercial y, detrás, el de Madera. Al fondo la Isla Verde y en primer término, a la derecha de la imagen, el muro o antepecho de la Marina (Fotografía realizada hacia 1906).





Vistete de Entremares



PASACALLES DE LAS CULTURAS DEL ESTRECHO

Viernes 22 sep. 19,00 h.

RECORRIDO:

PARQUE FERIA, ROTONDA DEL PANDERO,
C/FRAY BARTOLOMÉ, AVDA. FUERZAS ARMADAS,
AVDA. CAPITÁN ONTAÑÓN, AVDA. BLAS INFANTE.

COMITIVA DEL PASACALLES:

ENGANCHES Y CARRUAJES DE ÉPOCA – CARRUAJES DE AUTORIDADES – CABALGATA ECUESTRE ROMÁNTICA – ARRIEROS Y ACÉMILAS – BANDA DE MÚSICA – XPLORA DIVERSIÓN: PASACALLES ROMÁNTICO, MONOCICLO, ESCUPE FUEGO, ZANCUDO, MALABARES DE FUEGO, DIÁBOLO - COMITIVA DE VILLAJOYOSA (BANDA DE MÚSICA-MOROS Y CRISTIANOS), BANDOLEROS DE LA SIERRA – CHARANGA “SONES DE CÁDIZ” – MAYORES DEL SALADILLO – AA.VV. LA VÍA – ASOCIACIÓN UN BARRIO PARA TODOS – MAYORES DEL PROYECTO ‘VIDA SALUDABLE’ – AA.VV. EL EMBARCADERO – AA.VV. ALFREDO ZANALEGUI RECREARTE – COLEGIOS – MODISTAS, ASOCIACIONES, COLECTIVOS Y PARTICULARES.

Algeciras entre mares

Fiestas de las Culturas del Estrecho

del 21 al 24 de septiembre - 2023

PARQUE M^a CRISTINA

FERIA AGROALIMENTARIA Y ARTESANAL

MERCADO ROMÁNTICO

DESAYUNO GASTRONÓMICO ESPECIAL

(Gratis para los vestidos de Época de Romántica – Sábado y domingo, de 10,30 a 11,30 h.)

FESTIVAL DE PAELLAS ALGECIRAS-VILERA

(Arroz a mi manera - Paella mixta - Arroz mixto vilero - Arroz marinero)

– Domingo, de 14,30 a 15,30 h. - Precios populares –

Jules Worms, 1832-1924
A Spanish Romance



ENTREMARES ECUESTRE ALGECIRAS

PASACALLES ROMÁNTICO

Viernes 22 sept.-19,00 h.

Salida: Parque Feria

PASEO DE CABALLOS Y CARRUAJES

Sábado y domingo 23 y 24 sept.-11,30 h. a 21,00 h.

Alrededores del Parque M^a Cristina

ASOC. DE ENGANCHES DEL CAMPO DE GIBRALTAR - PEÑA C.D. EL CABALLO
PEÑA EL ESTRIBO META-ANDALUCÍA - CABALLISTAS DEL CAMPO DE GIBRALTAR
YEGUADA SAN ISIDRO - GANADERÍA HNOS. CASTILLA - PASEOS A LA RONDEÑA



Algeciras
entre
mares

Fiestas de las Culturas del Estrecho



Ayuntamiento
de Algeciras

LA LUNA Y SUS LORCURAS DE MERCEDES ALCALÁ

La luna baja despacio a jugar con los niños pobres, la luna baja a bailar, cantando y loca de atar, como luna de papel, donde solo escribe el poeta.

Y a la luna que novio busca, entre nocturnos pesares, solo la enciende el poeta, en palabra, flamenco y fuego, y enredada entre bombillas, de verbenas que nunca fueron, sobre los cielos del sueño baila, desparramando lunares y estrellas en las azoteas del sur, donde la guitarras suenan.

Será que el niño la mira, será que la está mirando, esperando a los gitanos, con sus ojitos cerrados, mientras se acerca un jinete, guitarra en mano, aspirando a su noviazgo.

Será que el baile la vela, vela, será que el baile la está velando, entre higueras y cante jondo, besos, versos y flamenco, sonando al compás de un tiempo donde la luna y el jinete, ya desposados, a sus cielos de alabastro subieron, antes de ser romancero.

Por eso la luna baja a tapar al niño Federico, que ya era eterno antes de quedarse dormido, con el libro de la vida, resbalando entre sus dedos.

Por eso la luna loca, a la tierra en abril, sigue bajando en silencio, al lugar donde los poetas, y los niños, sueñan Flamenco, en cada escenario, en cada guitarra, en duende y verso.

Miguel Vega



EL BAILE DE MIRIAM LOBATO LA TERREMOTO DE LA LÍNEA

Graduada en Flamenco con matrícula, concebida en la Línea de la Concepción, nació flamenca de sentimiento, sin herencia.

Derroche, embrujo y compás. Aunque menuda, su soledad llena el escenario.

Nervio, agilidad y coordinación. Plena de fuerza y equilibrio rompe el aire.

Talento, gracia y seguridad. Pisa fuerte por donde pasa y baila.

Flamenca de hoy, inspirada en el ayer y de futuro revolucionario.

Terremoto, sunami, huracán... arrasa por donde baila.

Duende que se agarra a la memoria, para no olvidarla, porque colgada de ella queda su huella.

Tiemblan las tablas y el pálpito del corazón, del taconeo imposible que lo acompasa.

Esperan sueños y triunfos, caminos difíciles de metas claras, sobrada de ilusión con sus pies que vuelan, pero sin despegarse del suelo.

Lo tiene claro y los que logran verla, también. Prodigio de la danza flamenca, de la escuela de Carmen Amaya.

Pasión, desgarro y fuerza interior, que se expresa y encandila, no puedes dejar de mirarla.

Y cara de ángel flamenco, cuerpo de junco bravío y piernas de genio. Se llama Miriam y se apellida Terremoto de la Línea.

Faustino Peralta



Algeciras
entre
mares

Fiestas de las Culturas del Estrecho

22 Y 23 SEPT-2023
PARQUE M^a CRISTINA
22,30 H.

FLAMENCO ENTRE MARES

LA LUNA Y SUS LORCURAS
AULA DE FLAMENCO DE MERCEDES ALCALÁ

ESCUELA MUNICIPAL SÁNCHEZ VERDÚ Y COMPAÑÍA DE BAILE FLAMENCO DUENDE

AL TOQUE: ANTONIO PERALTA "El Kuko" // AL VIOLÍN: DANIEL VALENCIA // A LA PERCUSIÓN: SCHUSTER FLORES

EL BAILE DE MIRIAM LOBATO
LA TERREMOTO DE LA LÍNEA

AL CANTE: TORRÁN DE JEREZ - AL TOQUE: JUAN MANUEL FDEZ. GUERRERO - A LA PERCUSIÓN: YOLANDA POZO

Umberto Brunelleschi



Algeciras entre mares Infantil



VII CONCURSO
INFANTIL



'Algeciras-entremares'

La Delegación de Educación organiza de nuevo este Concurso, a través del cual anima a todos los niños y niñas a participar en el Pasacalles Oficial de las Culturas del Estrecho. Como premio se concederá un cheque por valor de 500 euros en material escolar canjeable en ALGETONER. Asimismo se otorgará un accésit de honor a todos los colegios participantes. Animamos pues a todos los centros escolares algecireños a participar en esta bonita forma de transmitir a los más pequeños nuestra historia. También pueden inscribirse los niños que así lo deseen de manera individualizada a través del correo: educación.oem@algeciras.es ■

Atracciones Ecológicas 'Tradicionales'



BARCO PIRATA INFANTIL
NORIA INFANTIL
TIO VIVO ECOLÓGICO
del 23 al 25 de septiembre.

Animaciones

'Saltimbanquis'



Zona Infantil en el Parque Cristina

**HABRÁ REGALOS PARA LOS NIÑOS
QUE ACUDAN VESTIDOS DE ÉPOCA
ROMÁNTICA.**



TEATRO DE TÍTERES
TALLERES INFANTILES: GLOBOFLEXIA,
POMPAS DE JABÓN GIGANTES.
A CARGO DE LA MAGA ANIMACIONES.
Sábado, 24 septiembre: 16,30, 17,30 y 19,00 h.

Algeciras entremares Infantil

DEL 22 AL 24

SEPT-2023

PARQUE M^a CRISTINA

VESTIMENTA ROMÁNTICA

PASACALLES

TEATRO DE GUIÑOL

ATRACCIONES ECOLÓGICAS

Sábado 23 de sept.-2023

- ♦16,30 h.// Talleres de Globoflexia y de Burbujas de Jabón.
- ♦17,30 y 19,00 h. Teatro de Guiñol, por la Compañía La Maga. Habrá regalos para los niños que acudan vestidos de época romántica.

Sophie Gengenbre Anderson (1823-1903)



Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho





Retrato urbano de Algier a finales del XIX 1890-1899



ANDRÉS BOLUFER VICIOSO
Ldo. en Geografía e Historia

La peculiaridad del enclave de la ciudad se debe a ser un núcleo litoral frontero ante Gibraltar y Marruecos, hecho que la ha condicionado en su historia y en su desarrollo, que poco a poco va conociendo, a finales del siglo XIX, los avances de la modernidad, ligado a la llegada del ferrocarril y la navegación a vapor, gracias a la compañía británica de ferrocarriles.

En aquel momento histórico las fuerzas políticas hegemónicas en la ciudad eran, al igual que en el resto del país, los partidos conservador y el liberal, que estaban encabezados respectivamente por Rafael de Muro y Joaristi (alcalde en tres ocasiones: 1891-1892, 1895 y 1897) y los hermanos Santacana Mensayas, José (alcalde en tres ocasiones: 1894, 1897 y 1898) y Emilio (alcalde en dos ocasiones, en 1893 y 1906). Para José Román Corzánego la diferencia entre los dos no estaba muy clara: Nuestro padre —José Román del Valle— seguía la política de don Rafael de Muro, que ignoramos en qué consistía. Era conservador, de los llamados personas de orden, y de ese ambiente arrancará nuestro carácter también, de rancia solera democrática, pero



de orden, conservadora. Programa político-social un poco confuso, pero no sabemos expresarlo mejor.

En líneas generales podríamos ver que la economía de la ciudad no estaba ligada al producto de la agricultura, que era escaso, tanto porque las tierras disponibles no permitían autoabastecer al mercado local, como porque tampoco existían los conocimientos y técnicas para mejorarla, pues los agricultores estaban aferrados a la rutina de los sistemas tradicionales, con lo que tampoco había un capital suficiente para invertir y porque además era preferible la *“ocupación de brazos en trabajos más fáciles y lucrativos”*.

Por estas fechas un producto tan tradicional como la uva de la *dehesa de la Punta* había dejado de producirse. Las viñas habían dejado de existir desde la plaga de fines de la década anterior. La ganadería sí tenía una mayor importancia y

estaba representada por una nutrida cabaña vacuna, lanar y caprina que además de abastecer al mercado local, se exportaba.

El valor de los productos de la silvicultura se habían incrementado extraordinariamente a raíz de la exportación de sus frutos a través del ferrocarril. El corcho, más que el curtido, el carboneo o la venta de la bellota, era el objeto de este laboreo de los montes. Tal fue su desarrollo que se instalaron corcheras para su exportación en planchas a Cataluña, pues estaban en manos de capital catalán.

Otras actividades como la exportación de pescado también conocían un incremento a raíz de su distribución al mercado interior por la línea del ferrocarril. Otras como la cantería sin embargo estaban decayendo ante el fuerte impacto del cemento como material constructivo.

El tejido industrial era más bien escaso, sólo había algunas industrias de transforma-

"La tradicional uva de la dehesa de la Punta había dejado de producirse."



Andrés Bolufer

ción de productos agrarios y una fábrica de conservas de pescados.

Otra de las fuentes tradicionales de ingreso de Algeciras estaba en el estamento militar, en ella radicaba la cabecera de la Comandancia General, también había algunas dependencias de la administración del Estado, pero fundamentalmente el Estado estaba representado por la primera institución.

El comercio local con todo este trajín se fue incrementando, con la mayor circulación de mercancías y pasajeros, incluso se pensó en la instalación de una sucursal del Banco de España, aunque en la fecha sólo existían dos



ALLE CALVARIO.

"Por aquellos días los vecinos se registraban en cuatro barrios: Merced, Pósito, Caridad y San Isidro. En esencia esta ciudad comprendía la villa Medieval sobre la que se establecieron parte de los refugiados gibraltareños, salidos en agosto de 1704."

casas de banca, una de ellas era la regentada por el político Rafael de Muro y Joaristi.

La clave de todo este proceso desarrollista la tuvo la compañía británica del ferrocarril, concesionaria de la línea Bobadilla-Algeciras cuyas obras se habían iniciado en 1888, ésta construyó también el muelle de pasajeros de la misma en el puerto de Algeciras y poseía los vapores que unían la Roca y nuestra ciudad, donde sus pasajeros enlazaban con el ferrocarril.

La belleza del paisaje de la Bahía y la Serranía de Ronda, son un acicate para promover el turismo, para *"aprovechar las bellezas del país y la benignidad de su clima, para atraer en el invierno a los adinerados de tierras inclementes, que buscan la salud en la templada temperatura del Mediodía; y en el estío, a los que desean bañarse en el mar"*.

La amplitud de miras de la compañía le llevó a construir un hotel, el futuro Hotel Reina Cristina, sobre la meseta de la Villa Vieja, histórico núcleo originario de la ciudad romana, depauperado por aquellos días aunque comenzaba a poblarse. El Ayuntamiento percatándose del interés de este proyecto construyó la carretera del Chorruelo para comunicar esta instalación y el muelle del ferrocarril, para garantizar con ello el éxito de la iniciativa, y tal debió de ser la conjunción de intereses privados y públicos que la fachada de la Villa Vieja que mira a la bahía, resurgió de las cenizas transformándose en un barrio residencial, en buena medida en manos de súbditos británicos que allí construían sus hotelitos o casas de recreo.

Durante la última década del siglo llegaron junto al ferrocarril los otros elementos

de la modernidad en 1891 se creó la sociedad anónima para el alumbrado eléctrico, y poco después se crearía la compañía para el abastecimiento de aguas, se fueron adoquinando las principales vías de la ciudad para facilitar el tránsito rodado, se fue ampliando la red de madronas (cloacas)... Se acondicionaba la ciudad en fin a las nuevas exigencias.

Si uno de los argumentos del desarrollo de Algeciras fue el ferrocarril, el otro lo fue Gibraltar: *"Gibraltar y estos pueblos se necesitan mutuamente, porque la trabazón de intereses y las vicisitudes de España así lo han determinado"*. El trasiego de actividades en la bahía había configurado desde el siglo XVIII un mercado casi cerrado, siendo su núcleo la plaza británica, y ahora éste dejaba en parte de serlo. El mercado se ampliaba al nacional a través del ferrocarril y como consecuencia hubo un crecimiento de actividades y un mayor desarrollo económico.

El comercio ilícito también tuvo su plaza en el entorno, pero la implantación de las medidas fiscales propiciadas por el gobierno y ejecutadas por la comandancia militar a través de la aduana, lo hicieron disminuir. El contrabando, jarampa en palabras de la época, quedó reducido, según el alcalde-historiador Emilio Santacana, al del tabaco.

El 14 de mayo de 1892, no fue un día cualquiera en la vida de nuestra localidad, puede tomarse como referente del cambio de la Antigua a la Nueva Algeciras. Ese día se pusieron las bases para su nueva Casa Consistorial y si no es en esa fecha, sí en sus cercanías, se produjeron cambios importantes para ella, como 1890, cuando se inauguró la línea férrea Algeciras Jimena de la Frontera,

Por aquellos días los vecinos se registraban en cuatro barrios: Merced, Pósito, Caridad y San Isidro. En esencia esta ciudad comprendía la villa Medieval sobre la que se establecieron parte de los refugiados gibraltareños salidos en agosto de 1704, y tras ellos vendrían otros contingentes que la irían enriqueciendo, siendo desde entonces la emigración una de las



ALGECIRAS. CLIFFORD (1860)

constantes de nuestra ciudad. Este núcleo a fines del siglo XIX se estaba expandiendo hacia la Villa Vieja, un lugar despoblado que, en otro tiempo, en el remoto pasado, fuera el origen de *Iulia Traducta*, la Algeciras romana y la Al-Bunayya meriní, que ahora estaba renaciendo gracias al empuje que representaba el desarrollo de la actividad portuaria y la instalación del ferrocarril.

Al norte de la renacida Algeciras se concentraba la zona urbana dedicada a actividades lúdicas, allí se encontraba la plaza de toros de la Perseverancia, el teatro Variedades, las Alameda de la Feria y el Paseo Cristina, antecedente del actual parque municipal, y todo ello frente a la calle Calvario, hoy Avenida Blas Infante, linde murado de la ciudad en tiempos medievales. Hacia el oeste comenzaba a poblarse el Secano, nombre popular que aún se conserva, aunque el nombre oficial de este eje de comunicación se encuentra compartido en dos sectores: Patriarca Obispo Pérez Rodríguez y Ruiz Zorrilla.

Esta ciudad comienza a homenajear a quienes se habían destacado por su apoyo a ella, o bien conmemora hechos o personajes de la historia, este es el origen del cambio de nombre de calles o plazas, aunque en el sabor popular éstas han permanecido siempre con su nombre original o el popular.

En recuerdo del general Castaños, Cte. Gral. del Campo de Gibraltar, que desplazó la sede del gobierno militar desde San Roque a Algeciras, promotor del desarrollo urbanístico de la Plaza Alta y defensor de España ante Napoleón en Bailén, el ayuntamiento decidió cambiar el nombre de la calle Carretas por el de General Castaños, y el de la calle de las Damas por Bailén. La plaza de la Caridad se bautizó con el del presbítero Juan Gerónimo de Lima, ya que sostuvo de su propio peculio el Hospital Civil, y le donó sus bienes a su muerte.

El 18 de noviembre la corporación acordó el cambio de nombre a la calle Imperial,

"El 14 de mayo de 1892, no fue un día cualquiera en la vida de nuestra localidad, puede tomarse como referente del cambio de la Antigua a la Nueva Algeciras. Ese día se pusieron las bases para su nueva Casa Consistorial."



donde residía ésta, por el de Alfonso XI en honor del rey castellano que tomó la ciudad en 1344 al islam. Curiosamente esta calle nunca, desde su fundación en el siglo XVIII, ha recibido el nombre de Convento, nombre por el que sin embargo es universalmente conocida por los algecireños, desde que el capitán Ontañón fundara en ella el convento de la Merced. Días después, el 28 de noviembre, para conmemorar el descubrimiento de América, el Ayuntamiento decidió rotular con el nombre de su descubridor, Colón, el nombre de la hasta ese momento conocida como calle Larga.

Entre los reconocimientos que hizo el Ayuntamiento a sus hijos, cabe destacar el hecho a Antonio Ruiz Tagle y Lasanta, diputado a Cortes por el distrito, quien se destacó por sus gestiones en apoyo para la construcción de la nueva consistorial. Sus esfuerzos serían premiados con el título de Hijo Predilecto. Conseguiría este diputado aún más: La subasta para el primer tramo de la carretera a San Roque y el reconocimiento del tratamiento de Excelencia para la ciudad. Este tratamiento lo venía exigiendo la ciudad como reconocimiento a su creciente importancia. Se solicitó también un distintivo para los capitulares. En un primer momento se pensó en una medalla de plata con los escudos nacional y de la ciudad, en el anverso y reverso respectivamente, éste pendería de una cinta con los colores nacionales, pero luego se llegaría a una medalla conmemorativa que tendría en el anverso el escudo de la ciudad y en el reverso una inscripción. Aún necesitaba la corporación para manifestar ser la más alta magistratura local, sobre todo para el caso de las procesiones cívicas de la corporación a la Iglesia Parroquial de la Palma en los días grandes de celebraciones religiosas, dos mazas, que llegaron en agosto de 1897.

Entre las mejoras higiénicas, sanitarias o productivas, habría que hablar del proyecto de un matadero de cerdos y entre los proyectos constructivos del trazado de un nuevo edificio para la corporación, ambos ya pre-



"En aquel tiempo se solía soltar un toro de cuerda el sábado de Gloria. La carne del animal, una vez sacrificado, se repartía entre los pobres".



CALLE SAGASTA.

vistos desde la década de 1860, si bien sus culminaciones no fueron parejas. El matadero se pudo abrir en 1885, mientras la nueva consistorial sería entregada hasta 1897. La razón de esta demora hay que encontrarla tanto en ésta como en otras ocasiones en las dificultades económicas, crónicas, que vive la corporación, basta con ver algunos balances económicos, así, por ejemplo, para el ejercicio de 1891-1892, si bien hay un superávit de 1.094 pts., en el ejercicio de 1892-1893, sólo se preveía un superávit de 250 pts., con lo que nos podemos figurar la quiebra que cualquier imprevisto podía organizar en tan maltrechos presupuestos. De tal calibre llega a ser la escasez económica, que para respaldar la erección de la nueva consistorial el Ayuntamiento se vería abocado a acudir a la venta de títulos de la deuda pública interior del 4%, procedentes de las láminas del 80% de los bienes de propios, convertidos para su venta en acciones de la Bolsa, en Madrid. Las gestiones se llevaron a través de la casa de banca de Rafael de Muro.

Entretanto la ciudad se iba adecentando. La corporación fue la primera en poner manos a la obra. Se inician los proyectos de adoquinamiento de las calles que desembocan en el río, de los nudos productivos y de ocio y de las principales arterias urbanas. Comenzó este empeño de modernización con las obras del arrecifado, embaldosado y adoquinado de las calles Norte del Río, Alameda y plaza de la Caridad, que fueron adjudicadas al contratista Antonio Palacios. A Antonio Ramos Aras se le adjudicaría la mejora del abastecimiento de aguas, y el necesario estudio para el alcantarillado de las calles objeto de las obras. Ya existía por aquellos días una Sociedad Anónima para el alumbrado eléctrico de Algeciras presidida por Juan Cardona. Uno de sus primeros encargos fue la instalación en el puerto de dos luces eléctricas de 16 bujías cada una, para mitigar la oscuridad durante la noche.

Las actividades portuarias se vieron impulsadas por la instalación del muelle de la

compañía del ferrocarril. El trajín y acarreo de personas y mercancías facilitaron el desarrollo de las mejoras imprescindibles que necesita una ciudad moderna; sin duda, la primera obra que habría de acometerse sería la de una carretera espaciosa que ofreciera amplia y hermosa entrada a la ciudad, dado que podría funcionar tanto como vía de comunicación rápida como un futuro eje de expansión de la ciudad. Esta propuesta se debía a Emilio Santacana.

La Beneficencia era uno de los capítulos a los que más a menudo se hacía referencia al recorrer las actas municipales. La labor de solidaridad con los más necesitados es doble, por un lado se socorre a los jornaleros con subsidios en épocas de carestía o mal tiempo, particularmente cuando las lluvias impedían el trabajo de estos obreros, o con trabajo en las obras municipales, caso de la solicitud del gremio de canteros, que solicitaba trabajo, por no haberlo en la localidad, en esta ocasión la corporación empleará a estos obreros en el adoquinado de la Plaza de la Constitución, evitando la precepción de acudir previamente al sistema de la subasta para la adjudicación de la obra.

La otra forma de proteger a los más necesitados consistía en incluir a las familias necesitadas en el padrón de beneficencia, previo informe de los alcaldes de distrito o barrio. La inclusión en el padrón llevaba anejo el derecho a medicinas y vacunación gratuita, por lo que las quejas sobre el engrose de este padrón, y sus perjuicios sobre las arcas municipales, solían ser frecuentes.

Cumple también la Corporación una función de recreo hacia sus ciudadanos. Además de cuidar de los paseos y alamedas, organiza la tradicional Feria Real de junio. En aquel tiempo, había un festejo muy entrañable. Se solía soltar un toro de cuerda el sábado de Gloria. La carne del animal, una vez sacrificado, se repartía entre los pobres, pero esta fiesta tenía sus días contados, ya que en 1897 desaparecería.



"Uno de sus primeros encargos fue la instalación en el puerto de dos luces eléctricas de 16 bujías cada una, para mitigar la oscuridad durante la noche".



CALLE IMPERIAL.

La identificación entre la Iglesia y el Estado durante la Restauración hacía necesaria la presencia de la corporación en las grandes solemnidades de la iglesia local como en Semana Santa, Corpus Cristi o el día de la patrona. Los munícipes acudían bajo mazas a tan altas representaciones, contribuyendo a ellas además con algún donativo.

Entre tanto acto oficial y solemne, hubo unos días de especial agitación en la ciudad. Un pequeño sobresalto a principios de marzo de 1897, sacudió a la corporación, habituada a no tener otros contratiempos que la elaboración de los presupuestos y los problemas del reclutamiento. Un chispazo crispó los susceptibles ánimos. ¿Cómo se podía dar sepultura a un protestante en un cementerio católico? El clamor llegó al Ayuntamiento. Se había enterrado, con la mejor voluntad, a Rafael Cuitado en el cementerio católico. El alcalde intentó limar asperezas y para relajar los ánimos se abrió el cementerio civil anejo al católico, también conocido como de los disidentes. Sólo quedaba por adecentar el camino a los cementerios, en el por aquellos días conocido como cortijo Zarza del Moro, en el camino que iba antes a San Roque.

Al ser una plaza fronteriza, no le eran extraños los conflictos con Marruecos, el más cercano a los aquí reflejados, fue en la década de 1890. La chispa la había provocado la construcción de un fuerte para la defensa de Melilla, cercano a un lugar de peregrinación, lo que fue considerado como una provocación por parte de los rifeños, no obstante, el incidente más grave no llegaría hasta noviembre de 1893 en Cabrerizas Altas, afortunadamente la crisis se solventaría con un nuevo tratado de paz en 1895.

Otro conflicto que también tendría su eco fue la última fase de la Guerra de Independencia de Cuba, iniciada en 1895, que contó desde el principio con los reservistas de 1891 que embarcaron hacia la Isla y al año siguiente el batallón del Regimiento de la Reina. Los munícipes decidieron gratificar a las tropas y socorrer a los familiares, al menos en dos

ocasiones, y contribuir con 200 pts. a la suscripción abierta iniciada por el periódico El Imparcial de Madrid para socorrer a los heridos y enfermos del ejército de campaña.

La comunicación fluida entre la corporación y el Comandante General permitía conocer de primera mano la marcha del conflicto y le sirve para pedirle a la municipalidad la cesión de algunos locales para alojar al ejército. Entre las informaciones del Comandante de la plaza destacamos el encuentro de una columna con los insurrectos y la muerte del cabecilla Antonio Maceo en 1896 y la noticia sobre la inminente finalización de la Guerra de Filipinas en enero de 1898. El conflicto parecía discurrir de modo favorable, tal es así que el Comandante le pregunta al Ayuntamiento por los locales que se le podían facilitar para utilizarlos como hospitales de los soldados repatriados, a lo que la corporación contesta concediendo el local de la suprimida Audiencia y las paneras desocupadas del Pósito.

Entre los nombres propios destacan la muerte del Hijo Adoptivo de Algeciras, el

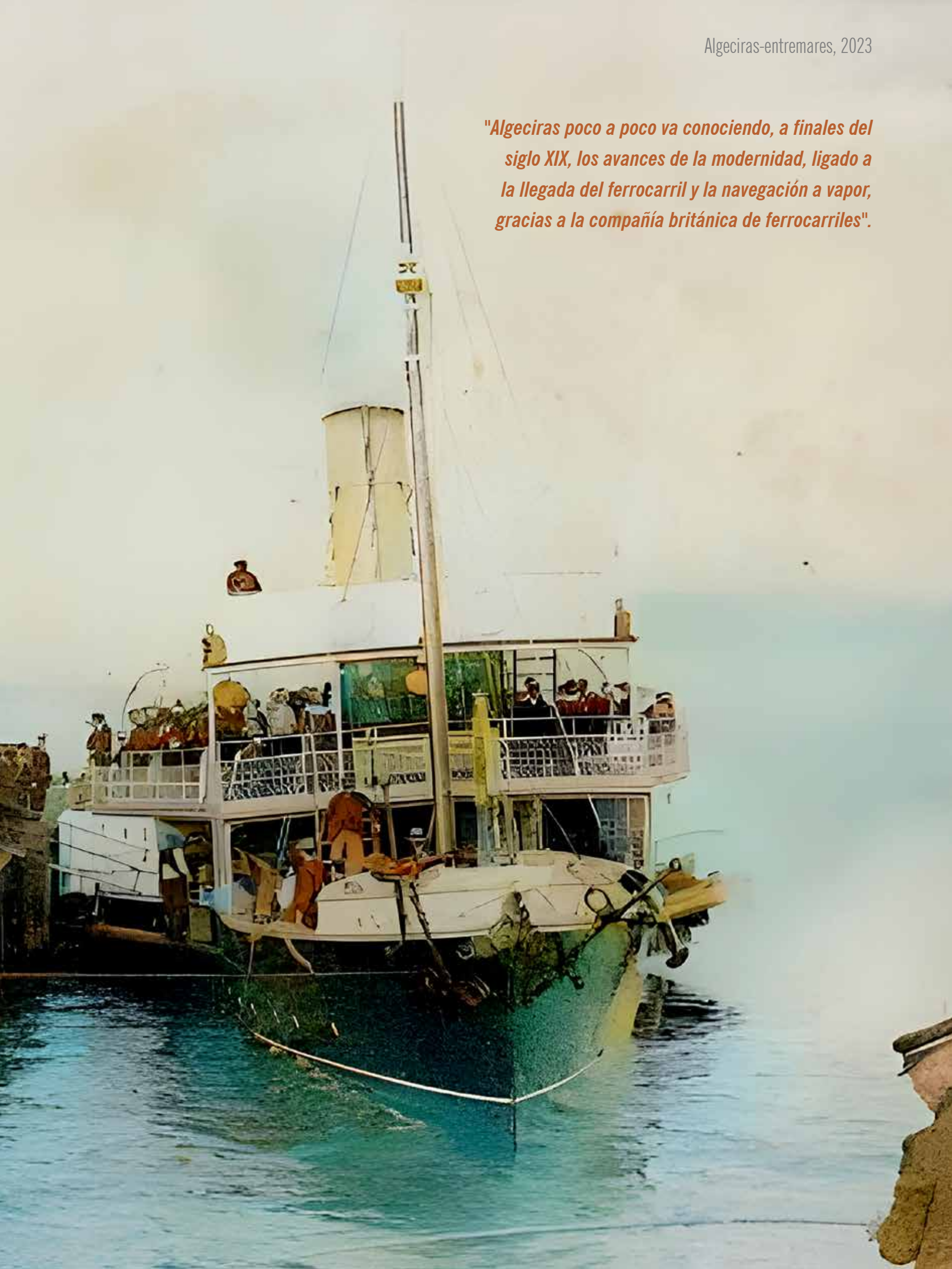
Tte. Gral. José Gamir Maladec en Puerto Rico, quien fuera cte. militar del Campo de Gibraltar entre 1885 y 1892, y el del héroe local en el conflicto, el comandante del regimiento de Infantería de Galicia, Francisco Costa Pérez-Petinto, herido en Cienfuegos, hijo del ex-alcalde y coronel retirado, José Costa y Alarcón.

Pero la guerra turnó su signo con la intervención estadounidense en la primavera y el verano de 1898. Desde esas fechas sólo se registró en las actas capitulares la repatriación del ejército en el mes de febrero del año siguiente. Con el cese del conflicto también lo hizo la ayuda de 50 pts. que recibían la viuda y madre del soldado muerto en aquellas lejanas tierras, José Morilla Molina, del que no se registró su heroísmo en el callejero. Ingratitudes humanas.

Recuerdo de aquella infortunada guerra que cerraba el siglo, quedó la conocida como carretera de los yanquis, que se hizo en previsión de un ataque sobre nuestras costas. ■



"Algeciras poco a poco va conociendo, a finales del siglo XIX, los avances de la modernidad, ligado a la llegada del ferrocarril y la navegación a vapor, gracias a la compañía británica de ferrocarriles".



SOCIEDAD ALGECIREÑA DE FOMENTO

La Sociedad Algecireña de Fomento nace en Algeciras en el año 1952, gracias a un grupo de algecireños con inquietudes culturales, cuya ilusión era dotar a Algeciras de un lugar donde se reunieran diferentes disciplinas artísticas con el único fin de poder acercarla a la ciudad, en colaboración con las autoridades municipales. Esta Sociedad ha sido pionera en actos tan importantes para Algeciras como:

La **Primera Feria del Libro** de nuestra ciudad o la creación de la **Primera Escuela de Música**, siendo precursora del actual Conservatorio Profesional de Música "Paco de Lucía". Importantes talleres de Teatro, Fotografía, continuos conciertos de prestigiosos músicos e incluso, concursos de belenes, avalan la importancia cultural que esta asociación tiene en su historia.

Ha sido reconocida con numerosos galardones como "La Uva Especial" de la Cadena SER y la Medalla de la Palma 2022, entre otros.

En la actualidad, cuenta con un gran número de socios que la hacen estar más viva y con más presencia que nunca.

Prueba de ello son los recién constituidos "**Premios S.A.F de la Cultura**", entregados en su primera edición hace poco más de un mes, con gran repercusión social y mediática.

CORAL POLIFÓNICA PORTUS ALBUS

Bajo la dirección de Dña. María Serra, la Coral Polifónica "Portus Albus" comenzó su camino musical, y en sus 45 años de existencia ha cosechado numerosos éxitos. Ha sido invitada de honor en la Capitanía general de la Región Militar en Sevilla, en los actos de celebración del V Centenario del Descubrimiento de América y en el Festival "Manuel de Falla", en Cádiz. Además ha llevado su música a lugares de Andalucía y España, así como a Salzburgo (Austria) en 2011.

Con motivo de su 25 aniversario, llevaron a cabo la interpretación de la obra "*Catulli Carmina*" de Carl Orff. Y a lo largo de su trayectoria, han interpretado obras como el "*Réquiem*" de Mozart, el "*Gloria*" de Vivaldi y "*El Mesías*" de Haëndel.

Además han obtenido numerosos logros a lo largo de su trayectoria. En 2003, 2º Premio en el primer Concurso de Polifonía de Coría del Río. En 2009, 1er. Premio en el Concurso de Villancicos Polifónicos de Córdoba y diversos premios en el Concurso de Villancicos de Algeciras.

En su extensa vida han realizado grabaciones de discos de villancicos, himnos militares y pasodobles, destacando el álbum "El Sur" en 2018.

CORO INFANTIL Y JUVENIL ENCANTO

En 2021 nace el Coro Infantil y Juvenil **EnCanto**. Desde hace años la SAF soñaba con formar a las nuevas generaciones en la música Polifónica. Es por esto por lo que la Junta Directiva de SAF decide en septiembre del 2021 empezar a impartir clases de Canto a Niños y Jóvenes de la Comarca Campogibraltareña.

En noviembre de 2022 pisan por primera vez las tablas del Teatro Florida con el musical 'EnCanto'. Un espectáculo sinfónico en el que la Sociedad Algecireña de Fomento con su Coral Polifónica "Portus Albus" bajo la dirección de José Antonio Sánchez Da Ascencao, presentan su nuevo Coro Infantil y Juvenil, que nos transportaron a un mundo de fantasía y nos invitaron a disfrutar con una selección de los grandes éxitos de las películas de ayer, de hoy y siempre.

Actualmente, la S.A.F. alberga dentro de la institución diversas ramas musicales como:

- Coral "Portus Albus"
- Coro Infantil "EnCanto"
- Escuela de Música y
- Escuela de Pulso y Púa

DIRECTOR: JOSÉ A. SÁNCHEZ DA ASCENSAO



MÚSICAS DEL ESTRECHO

Algeciras
**entre
mares**
Fiestas de las Culturas del Estrecho



Ayuntamiento
de Algeciras

'PORTUS ALBUS'

CORAL POLIFÓNICA

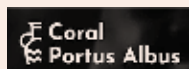
'ENCANTO'

CORO INFANTIL Y JUVENIL

de la S.A.F. (Sociedad Algecireña de Fomento)

CONCIERTO 'ENTREMARES'

SÁBADO 23 SEP. 2023 - PARQUE M^A CRISTINA - 21,00 H.





Piratas andaluces en la costa de BERBERÍA

No hay cristianos en la costa



CARLOS GOZALBES CRAVIOTO
Arqueólogo e Historiador

Recorriendo las costas andaluzas y del Levante peninsular, hemos podido observar la omnipresencia de torres de atalaya y de pequeñas fortificaciones, elementos que cada ocho o diez kilómetros constituían una línea continua de control visual de todos los barcos que llegaban a la costa. Este verdadero derroche constructivo y defensivo no era en balde. Estas torres de atalaya servían para avisar del ataque de piratas o bien para refugiarse en ellas los pescadores que estaban cerca y que no tenían tiempo de huir al interior o a lugares fortificados.

El ataque de piratas a las costas ha sido un fenómeno que se ha repetido a lo largo de toda la historia en todas las orillas del Mediterráneo. En época romana, se le atribuye a Octavio Augusto, el primer emperador, la desaparición de la piratería en el Mediterráneo, controlado por la escuadra romana. De esta época se datan algunas de las torres del litoral andaluz.

Pero la piratería, el ataque a las costas no desapareció, e intermitentemente resurgía, sobre todo en los momentos de debilidad de los poderes centrales. Incluso los piratas vikingos hicieron incursiones a principios de la Edad Media, llegando a saquear Sevilla. La costa siempre ha sido lugar de continua frontera y de enfrentamiento, al mismo tiempo que de contacto, de comercio y riqueza. En la Península

Ibérica, el estudio de estas torres de atalaya ha sido casi exhaustivo, existiendo una amplísima bibliografía al respecto.

Pero fue tras la expulsión de los moriscos cuando los ataques de piratas a las costas, no solo andaluzas sino murcianas, valencianas, catalanas, gaditanas onubenses y portuguesas, se hicieron cada vez más cotidianos, y cuando se hizo necesario un denso sistema defensivo con la construcción de nuevas torres de atalaya y reconstrucción de las existentes y con la organización de un sistema de torreros, atajadores y escuchas, cuyo mantenimiento en un principio se intentó que se financiara exclusivamente por imposición pecuniaria (impuestos) a los mudéjares.

Indudablemente, la proximidad geográfica de las costas de Berbería favorecía la piratería, pero también el que aquellos moriscos expulsados de la Península siempre tuvieron el deseo y la intención de regresar a su tierra de origen, y la piratería era la que mantenía su esperanza. Además de que aquellos que en la Península habían sido en su mayor parte campesinos, en el Maghreb (a donde habían sido expulsados) no querían apegarse a su nueva tierra. Su nueva situación la veían como transitoria, dedicándose a trabajos que no supusieran una cierta estabilidad. La piratería era también un lucrativo negocio ya que además del posible botín (muy exiguo por la pobreza de los pescadores habitantes de las zonas costeras), el mayor beneficio económico estaba en la captura de esclavos. Esclavos que no solo se usaban como fuerza de trabajo sino también especialmente dedicados a su

rescate. Casi todos los años, algunos particulares, pero sobre todo monjes trinitarios y mercedarios, acudían a los mercados de Tetuán, Mekinés, Fez o Argel, para la redención de esclavos y los moriscos no solo

participaban en su captura como piratas sino también en su venta, como podemos observar en toda la documentación relativa a esas redenciones. De esta forma, una multitud de pequeños y grandes núcleos costeros se eri-



"El ataque de piratas a las costas ha sido un fenómeno que se ha repetido a lo largo de toda la historia".



gieron en el norte de África como bases de piratas, tanto moriscos y berberiscos como argelinos y turcos. Entre estas bases de piratas moriscos, la de Salé (hoy una barriada de Rabat) fue fundada por moriscos expulsados de Hornachos en Badajoz, y llegó a constituirse en una república independiente.

Otra base importante fue Tetuán, refundada por Ali al Mandari, un granadino cuya esposa Sita al Horra (también granadina), al morir su marido, gobernó Tetuán y constituyó uno de los pocos ejemplos de máxima autoridad femenina en esa época.

Fiestas de las Culturas del Estrecho

Otra base importante fue Tetuán, refundada por Ali al Mandari, un granadino cuya esposa Sita al Horra (también granadina), al morir su marido, gobernó Tetuán y constituyó uno de los pocos ejemplos de máxima autoridad femenina en esa época.

Otra base de piratería importante fue Larache, que no fue conquistada por los europeos hasta el siglo XVII. A éstos puertos se unían otros como los de Vélez de la Gomera, Gasasa, Targa, Tiguisas, etc.

Como un modo de luchar contra esta piratería, las monarquías ibéricas de España y Portugal intentan anular estos puertos conquistándolos. De esta forma Portugal conquista durante todo el siglo XV las ciudades más importantes del Estrecho y del Norte de África Atlántica como Ceuta, Tánger, Alcazarseguer, Mazagán y Arcila, creando algunas fortificaciones menores como El Seinal, La Mamora y La Graciosa. Castilla inicia su expansión norteafricana casi un siglo más tarde, muy limitada por los tratados de Tordesillas (1479, 1494) y Cintra (1506). Comienza con la entrega de Melilla en 1497, y posteriormente con la conquista de las bases de piratas de los Peñones de Vélez de la Gomera (1508-1522; 1525) y ya, tardíamente, Alhucemas (1793), dedicando su esfuerzo expansivo más hacia América que hacia África.

Aquí en la Península la frase de “*no hay moros en la costa*” se utilizó en un principio entre los atajadores y torreros como un santo y seña, indicando que no había indicios de ningún barco pirata. Esa frase ha pasado al decir popular para señalar que no hay ningún posible “enemigo” en los alrededores.

David Roberts, R.A. (1796-1864)
View of Tetouan from the Terrace of Cohen's House, Morocco-1833.

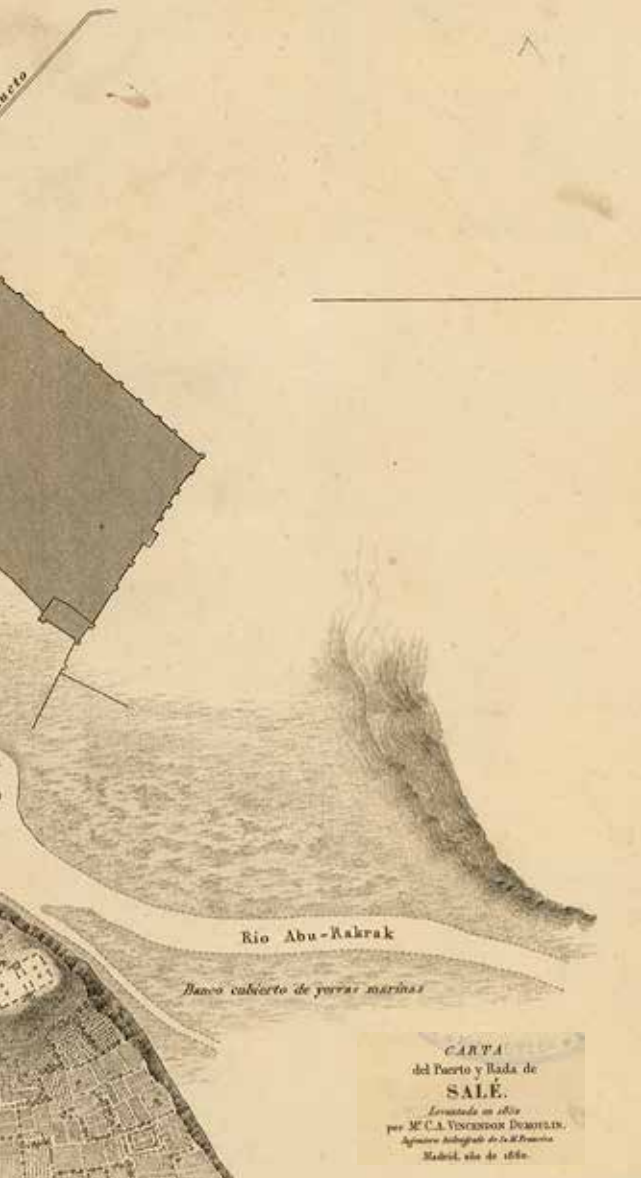


Tenemos la imagen del pirata berberisco sanguinario y cruel, y es una imagen cierta. Pero también los cristianos, tanto los portugueses de las plazas conquistadas y los andaluces, practicaron la piratería contra el norte de África, obligando a los habitantes a vivir en el interior e impidiendo el desarrollo urbano costero. Muchos fueron los ataques de saqueo a las costas norteafricanas en el siglo XVI y dirigidos muchas veces por nobles y alcaides de las villas andaluzas. Ataques ya iniciados y perfilados desde que Alfonso X llegó a mojar las patas de su caballo en las aguas del Estrecho de Gibraltar.

Estos piratas castellano-andaluces actuaban en contra de todos, pensando solo en su propio provecho, interceptando y atacando y robando a veces barcos genoveses y marseleses que no estaban en guerra. Pero solo se atrevían a desembarcar en las costas del norte de África.

La documentación castellana nos habla a menudo de estos ataques y de qué forma se conocía la costa berberisca en los portulanos cristianos. Por citar un solo documento, en el “*Memorial para la guerra de allende*” fechado hacia 1506 se citan ataques a Targa, Tagaça, Casa del Caballero, Islas de Buçe-





Plano de Ceuta, 1727.

"En la Península la frase de 'no hay moros en la costa' se utilizó en un principio entre los atajadores y torreros como un santo y seña, indicando que no había indicios de ningún barco pirata".

ma, Larache, Fedala, Tánger, Azamor, etc. Una documentación castellana del siglo XVI, nos indica:

"Porque en dichos lugares lo tienen por uso ir a África y barraxar aduare y aldeas y tomar navíos de los moros en la mar...Entre los cuales hombres y gentes en dichos lugares hay adalides que desde Bugía hasta la punta de Tetuán, que es cabe Çebta no hay lugar cercado, ni aldea, ni aduare ni valle ni sierra ni puertos ni desembarcaderos, ni atalaya ni ardiles dispuestos a donde puedan ofender y hacer guerra, que ellos no lo sepan como lo han de saber".

Pierre Cenival nos indica al respecto:

"Numerosas expediciones del mismo género, dirigidas desde los puertos de Andalucía hacia las costas marroquíes, se había convertido en una especie de deporte para los Caballeros de Paz de Cádiz, de San Lucar y del Puerto de Santa María a las costas de África para razziar todo lo que encontraban y para aprovisionarse de esclavos".

En cuanto a los portugueses, en Ceuta tuvieron una base corsaria o pirata con varios barcos dispuestos continuamente y que de vez en cuando arrasaban las costas en busca de botín o de alimentos. Las cró-

nicas portuguesas como la de D. Pedro de Meneses, primer gobernador de Ceuta, o la de su hijo D. Duarte de Meneses para el siglo XV, los "Anais de Arcila" para principios del siglo XVI, están llenas de referencias de ataques marítimos a las costas berberiscas, tanto rifeñas como atlánticas. Eso no evitaba que los propios portugueses de Ceuta sufrieran los efectos de la piratería morisco-berberisca en los alrededores de la ciudad, sobre todo en la zona del monte Hacho. También el abastecimiento marítimo de las plazas portuguesas sufría a menudo la acción de los piratas.

Pero no solo tenemos constancia de estos ataques a través de la documentación. También existe una confirmación arqueológica. Toda la costa norteafricana tienen también una línea de torres de atalaya y de pequeños castillos, sin duda dedicados a la defensa de las poblaciones costeras para avisar si había o no piratas o barcos piratas cristianos en la costa.

Patrice Cressier en los años 70 del siglo pasado, basándose sobre todo en documentación cartográfica, ya señaló la existencia de 12 torres de atalaya en el litoral rifeño entre Ceuta y Alhucemas. Nosotros hemos podido documentar la existencia de al menos cinco más y un pequeño castillo desconocido en esa zona.

Las torres localizadas por Cressier tienen estructuras muy diferentes. La de Cabo Negro es la única poligonal (hexagonal) que podríamos clasificar como meriní y ponerla en relación con las torres poligonales de la alcazaba de Tetuán (siglo XV-XVI), en gran parte construidas por esclavos o renegados cristianos.

Algunas de las otras no queda nada de ellas. Dos están bien conservadas, aunque muy reformadas: la de Targa (que aún hoy día sirve de puesto de control de la costa) y la de Tagaça. En otra se ha ampliado con viviendas adosadas para formar un pequeño cuartel, afectando notoriamente a su estructura. Una de ellas solo mantiene el alambor macizo de su base, teniendo un acceso muy difícil y complicado.

En el Rif, además de las poblaciones fortificadas de Badis (frente al Peñón de Vélez), Mazamma (frente al Peñón de Alhucemas) y Targa,



existieron también una serie de pequeños castillos como el de Targa o el de Las Cuatro Torres de Alcalá o el de Yebha. Respecto a ellos siempre ha existido la discusión sobre sus constructores, indicando la mayor parte de los autores que eran fortificaciones portuguesas o españolas. Resulta absurdo pensar que estos castillos que no estaban totalmente pegados al mar, que no podían contar con una numerosa guarnición por su pequeño tamaño, fuese otra cosa que defensas construidas por los naturales del país. Hubiese sido imposible mantener un ataque varios días. Y más aún era recibir ayuda directa desde el mar si se estaba asediado. Además. En concreto el castillo Las Cuatro Torres de Alcalá está citado en el siglo XIV, antes de la conquista de Ceuta por los portugueses. Posiblemente en un momento dado se utilizara por los cristianos alguno de estos pequeños castillos, pero siempre de una forma puntual y sin intentar una ocupación permanente. Ése es

Civitates orbis terrarum. Túnez y Peñón de Vélez, siglo XVI. Autor: George Brau (1541-1622). Biblioteca Nacional de España.



Torres de Alcalá (Marruecos)



Torre del río Martín (Tetuán)

el caso del castillo de Las Cuatro Torres de Alcalá, que es ocupado por los cristianos en 1502 para utilizarlo como base para la conquista del Peñón de Vélez.

Nuestra búsqueda de documentación nos ha llevado a localizar otro pequeño castillo inédito. En el Archivo Histórico Nacional de Toledo existe un documento en el que un personaje malagueño nos habla de un posible asalto al Peñón de Vélez de la Gomera. En el desarrollo del documento nos describe un castillo y nos aporta tres dibujos relativos a él, de los que aparentemente se trata del castillo del Peñón de Vélez, y así se indica en la ficha del Archivo, pero en realidad se trata del que se cita en algunos derroteros como Castil de Pescadores, en principio cercano a la actual población de Yebha, fundada por los españoles en la época colonial con el nombre de Puerto Capaz.

Una prospección en la zona nos llevó a la inmensa alegría de su localización que se

ha conservado inédita dado que apenas sobresalen los muros del suelo y está afectado por posteriores instalaciones militares españolas. La prospección nos llevó también a localizar los restos apenas perceptibles de otras dos torres de atalaya de costa, dibujadas en la documentación citada anteriormente.

Otra documentación el siglo XIX, tanto textual como cartográfica, nos ha llevado también a la localización de otras cuatro torres más en esta zona de la costa.

Un trabajo por realizar al respecto es la prospección y catalogación de los ribats costeros. Las rábitas son frecuentes en la costa pues en ellas se ejercía la yihad, término este que ha sido desvirtuado en la actualidad.

Sabemos de la existencia en esta época de al menos una de ellas, la del monte Babba, frente al Peñón de Vélez de la Gomera. Respecto al resto, algunas que hemos prospectado tienen el terreno muy deteriorado y no ha sido posible hallar en ellas ningún resto cerámico, pero sería necesario poder datar a los morabitos enterrados en ellas y que le suelen dar su nombre. Por otra parte en los últimos tiempos, se ha acelerado mucho el proceso de deterioro de estos santuarios. Quizás se corresponda con la rábita del Cabo Espartel citada por Al Bekri en el siglo XI, el “Castillo de Las Águilas” del dibujo de Texeira (1643). Hoy día sus restos se sitúan en el lugar de Aqla, entre Tánger y el Cabo Espartel.

En la costa del Estrecho, tenemos la atalaya meriní del monte Hacho, citada ya por Al Ansari en un momento previo a la conquis-

ta portuguesa podemos observar una serie de atalayas de costa, tanto hacia el Rif como hacia el Estrecho. Estas torres hacia el Estrecho han dejado su reflejo en la documentación cartográfica, aunque no quedan restos de ellas. Sí han quedado restos de alguna torre de alquería en las afueras de Ceuta.

Las torres de Beliunes, aunque fuesen más bien parte de un núcleo de población, fueron importantes, teniendo un sentido de atalayas del Estrecho y también de protección de las importantes villas de recreo que existieron allí, pertenecientes a la clase alta medieval ceutí.

En medio de la costa del Estrecho, poco antes de llegar a la rábita medieval y ciudad portuguesa de Alkazarseguer, controlaba la costa una torre rectangular, maciza en su base. Hoy día está integrada en un restaurante pero conserva parte de su estructura. Alkazarseguer tenía su atalaya seguramente en el lugar del Seinal, lugar en donde los portugueses decidieron construir un fuerte para proteger la ciudad y hoy día totalmente arrasado por instalaciones militares.

Poco antes de llegar a Tánger, en el lugar del actual Faro del Cabo de Malabata, los planos hasta el siglo XX —momento en que se construye el faro— indican la “Torre Blanquilla”.

De la defensa de la costa de los alrededores de Tánger tenemos un documento excepcional, se trata de la vista de Tánger dibujada por Pedro Texeira hacia 1643. Podríamos decir que de toda la obra cartográfica de este autor, la vista de Tánger es la más completa y exacta.



PLANO DE TEXEIRA (TÁNGER, 1643)

DESDE EL ESTE HACIA EL OESTE, APARECEN EN LA ZONA COSTERA:

- **LA TORRE DE MALABATA.** Desaparecida, hoy Faro del Cabo de Malabata.
- **FORTIFICACIÓN DE LAS ATARAÇANAS.** Hoy Tánger el Viejo. Conserva parte de su frente Norte.
- **TÁNGER EL VIEJO.** Fortificación en lo alto de la colina de Tánger el Viejo. Hoy totalmente desaparecida.
- **TORRE DO TOM.** Hoy Torre de Gandori, conservada perfectamente, puesto que ha estado en uso como hábitat.
- **TORRE DE ALMARGEN** (Torre del Prado). Desaparecida.
- **TORRE DE NAZARET.**
- **ATALAYA DEL INDIO.** Desaparecida.
- **TORRE DEL XARF DEL CAVO.** Hoy torre de una vivienda. Fue torre de una mezquita.
- **TORRE DAS BÓVEDAS.** Desaparecida.
- **TORRE DE SAN JUAN.**
- **TORRES SIN NOMBRE EN LOS ALREDEDORES** (posibles fachos). Solo queda una de ellas, enmascarada como torre alminar. Torres también reflejadas en el dibujo de Civitatis Orbis Terrarum.
- **OS TRES FACHOS.** Desaparecidos.
- **CASTILLO DE LAS ÁGUILAS.** Se conserva perfectamente en su estructura con una altura de algo más de dos metros en algunos puntos.
- **CASTELLO.** Junto a las famosas Grutas de Hércules, existió un pequeño recinto con torres, que se observaba en el siglo XIX. Hoy está totalmente desaparecido.

"Podríamos decir que de toda la obra cartográfica de Texeira, la vista de Tánger es la más completa y exacta".



Murallas de Larache.

Menos abundantes eran las torres de atalaya en la costa atlántica, o al menos han dejado menos constancia de su existencia. También es cierto que el proceso de deterioro acelerado de la costa comenzó mucho antes en la costa atlántica, más llana, más baja, pantanosa o arenosa y estéril. Las poblaciones agrícolas vivían algo más al interior.

La población costera se aglutinaba en las desembocaduras de los ríos, en donde se formaban núcleos que a veces se fortificaban. Sus torres de atalaya costeras eran muy vulnerables a las crecidas de los ríos y a las tormentas marítimas. Sabemos que existió un palacio, en donde residió sus últimos días uno de los últimos reyes hammudíes, en la desembocadura del río Tachadart. Cerca de la desembocadura existe un "blocao" o casamata con evidentes restos constructivos de principios de la época colonial pero con base bastante anterior, siguiendo una estructura constructiva de espinado, muy parecida a otras fortificacio-

nes hammudíes de la zona de Málaga como los castillos de Jotrón (Málaga), El Alcázar (Alcaucin), Castillejos (Nerja) y de la zona norteafricana como el castillo de Hayar El Nasar y Nakur. El problema es que hemos apreciado esta estructura muraria idéntica en casas rurales actuales de la provincia de Nador (Rif, Marruecos). La posible continuidad y la evolución de las formas constructivas en Marruecos no están suficientemente estudiadas.

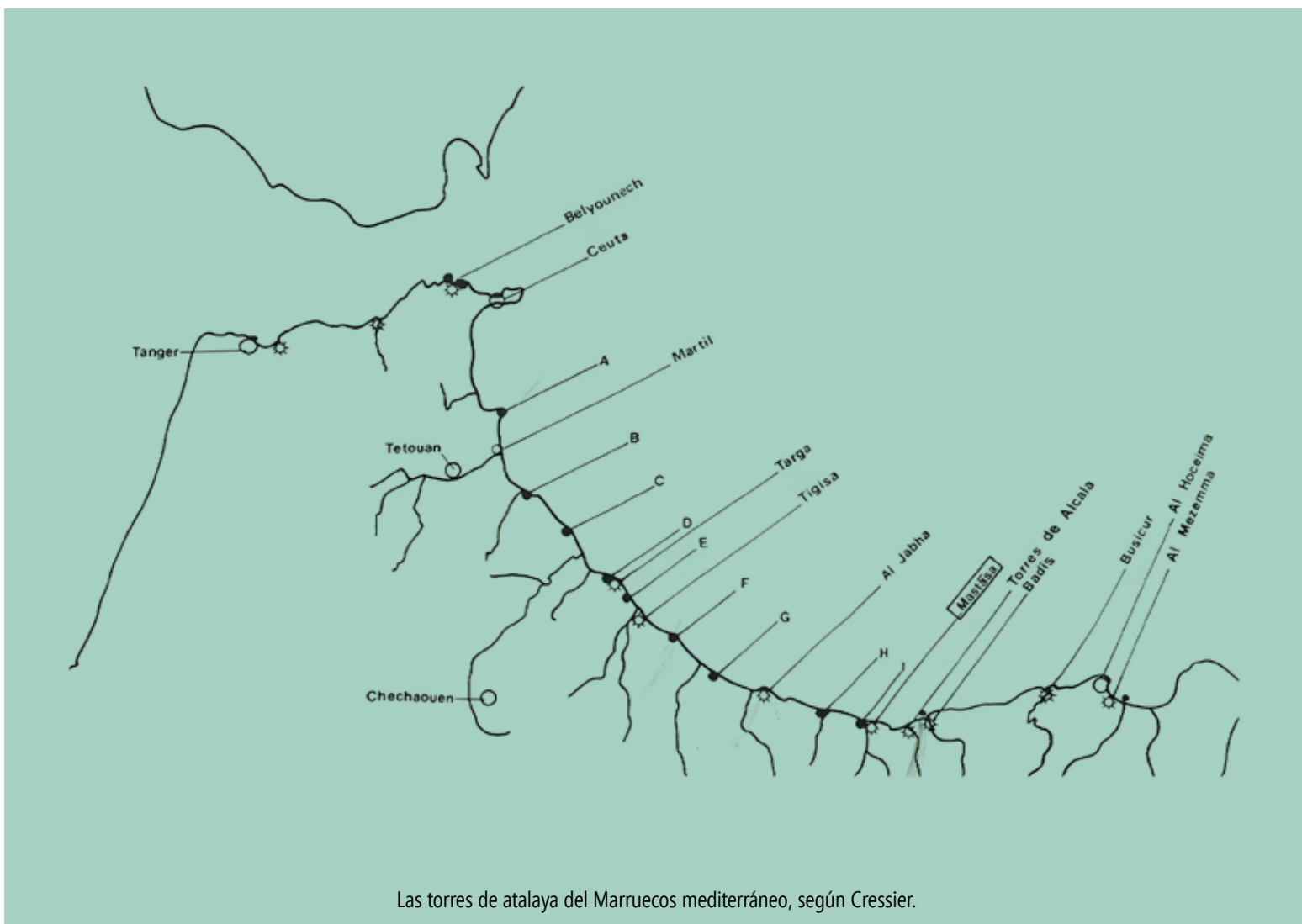
Otra conquista portuguesa era Arcila. Desde ella eran constantes las incursiones de saqueo, sobre todo las incursiones terrestres al territorio circundante. Larache no se conquistó hasta el siglo XVII, y ello fue lo que sin duda produjo en la segunda mitad del siglo XVI el desastre portugués de La Graciosa, fortificación construida por los portugueses en el interior del río Lucus, sin tener controlada su desembocadura.

Muy cerca de Larache, dominando los acantilados del Sur, existió un llamado "castillo de los genoveses". No fue el úni-

co, y ello provoca un interrogante respecto al papel de los genoveses en la zona. Sabemos con certeza por la documentación que existió un comercio muy activo, ¿pero hubo ocupación aunque fuera muy restringida? Es un interrogante para el futuro.

La investigación en el Norte de África apenas sí está iniciada, y no cabe duda que aportará en el futuro muchas claves que expliquen las relaciones existentes (bélicas o no) y nos ayuden a comprender la historia, no solo del Norte de África sino también del Sur de Andalucía.

Para terminar les diré que sí, había moros y cristianos en una y en otra costa. Eran las dos caras de una misma moneda. Ambos practicaban la piratería, el saqueo y la captura de esclavos, aunque solo se conoce ampliamente la acción de los piratas berberiscos y no la de los andaluces. Como siempre ocurre, ni unos eran tan buenos ni los otros eran tan malos, y como ya ha señalado alguien, era simplemente "el enemigo en el espejo". ■



Las torres de atalaya del Marruecos mediterráneo, según Cressier.

BIBLIOGRAFÍA

- CENIVAL, PIERRE. (1953). Sources Inédites de l'Histoire du Maroc. Archives et Bibliothèques de Portugal. T.V.
- CRESSIER, PATRICE. (1983-1984). "Structures fortifiées et défensives du Rif. La tour de vigie de Mastasa". Bulletin d'Archéologie Marocaine. XV pp. 451-464.
- CHANTAL DE LA VERONNE (1978). "Memorial de Diego del Castillo sobre la costa de Berbería en 1532". Homenaje a Guillermo Guastavino. Madrid pp. 505-514.
- GARCÍA FIGUERAS, TOMÁS. (1957). "Cabalgadas, correrías y entradas de los andaluces en el litoral africano en el siglo XVI", Revista de Historia Militar I. Madrid pp.51-80.
- GOZALBES CRAVIOTO, CARLOS (2001). "Bandidos y piratas moriscos en Andalucía a mediados del siglo XVII". Actas IV Jornadas de Bandolerismo en Andalucía. Córdoba-Jauja pp.115- 128.
- GOZALBES CRAVIOTO, CARLOS (2008). "El otro lado de la frontera. Torres de atalaya y fortificaciones costeras en la orilla africana del Estrecho de Gibraltar". IV Congreso Internacional Las fortificaciones y el mar. Alcalá de Guadaíra, pp. 19-32.
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA, MARCOS (1891). "La guerra del moro a fines del siglo XV". Boletín de la Real Academia de la Historia 25. Madrid pp. 171-212.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. ENRIQUE. (1976). "Financiación mudéjar del sistema de vigilancia costera del Reino de Granada". Historia, Instituciones y Documento.3 Sevilla, pp. 399-415.
- TAPIA, JOSÉ ÁNGEL. (1972). "La costa de los piratas". Revista de Historia Militar 32 Madrid, pp.73-104.
- TEXEIRA, PEDRO. (2002). Atlas del Rey Planeta. La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos (1634). Valencia.





ENCUENTRO



SÁBADO

23 DE

SEPTIEMBRE



2023

12,30 H.



PARQUE

M^a CRISTINA



ROMÁNTICA



Ayuntamiento
de Algeciras

MUSICAL
'LOS PICONEROS'

M^a JOSÉ HEREDIA

DAVID CORDOBÉS

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho



Festival ^{de} del Folklore ^{del} Estrecho

ASOC. FOLKLÓRICA

'JUAN NAVARRO'

DE TORREMOLINOS

RONDEÑA MALAGUEÑA. FANDANGOS DE PUJERRA.

SOLEARES DE VERA. FANDANGOS DE BAZA.

FANDANGOS DE CUEVAS DE ALMANZORA.

FANDANGOS DE JOROX ALOZAINA.

FANDANGO AGARRAO DE MIJAS.

JOTA PANOCHA DE ISTÁN.

(EDFO) ESCUELA DE DANZA
FLAMENCO ORIENTAL

'MAR CLAVIJO'

DE ALGECIRAS

DANZAS Y FOLKLORE DEL MEDIO ORIENTE

PARQUE
M^a CRISTINA
24 SEP. 2023
12,30 H.



Ayuntamiento
de Algeciras

Algeciras
entre
mares

Fiestas de las Culturas del Estrecho

CARTEIA

COMO EJEMPLO DEL *GRAND TOUR*
EN EL CAMPO DE GIBRALTAR
(SIGLOS XVIII Y XIX)

SALVADOR BRAVO JIMÉNEZ
Doctor en Historia Antigua





Salvador Bravo

CARTEIA, la ciudad prerromana luego convertida en colonia *libertinorum* cuando Roma se hizo dueña del estrecho de Gibraltar, fue siempre un lugar de encuentro de eruditos y estudiosos del pasado, por dos razones que ya de por sí justifican las líneas que a continuación vamos a desarrollar: de una parte su posición en el centro de la bahía de Algeciras asociando su nombre con una de las míticas columnas de Hércules, la europea Calpe; de otro por el interés que suscitó entre estudiosos del mundo romano desde la época renacentista al ser protagonista de un singular suceso que ocurrió durante su *deductio*, esto es, su fundación como ciudad romana. Gracias a su deductor, el pretor Lucio Canuleio, y gracias a su transmisor, Tito Livio, sabemos que se convirtió en una de las primeras ciudades en promocionar a colonia de derecho latino, caso raro en el siglo II a. C. y menos en los confines del mundo como lo era el estrecho en esa época.

Esto hizo que se convirtiera en objetivo de anticuaristas y eruditos, además de reputados historiadores que querían indagar el porqué de tal singularidad. La mayoría lo hicieron a través del estudio de los textos antiguos que hablaban de la ciudad, en especial los transmitidos por Estrabón, Pomponio Mela, Tito Livio o Plinio el Viejo amén de otros; sin embargo, la presencia inglesa en Gibraltar a partir de 1704 provocó que un ejército de eruditos británicos se interesase por la ciudad y la pusiese en boga en los circuitos culturales de la época, una época marcada, en la aristocracia europea culta, por una corriente cultural conocida como *Grand Tour*. Pero veamos más detenidamente en qué consistió este movimiento cultural.

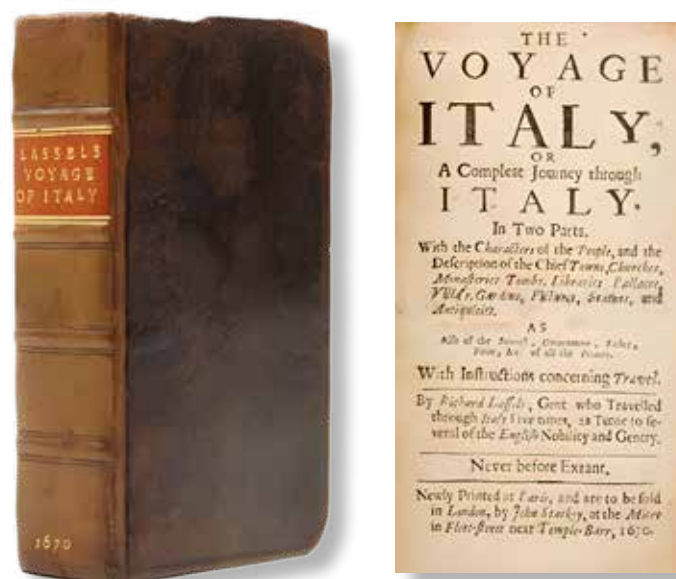
GRAND TOUR, EL PRIMER ERASMUS EUROPEO

El *Grand Tour* fue un movimiento cultural que se inició en Europa, principalmente en países anglosajones, hacia finales del siglo XVII, aunque si seguimos sus postulados podemos hablar de un movimiento similar llevado a cabo por eruditos humanistas españoles desde el siglo XVI, al menos para los lugares de interés en la península.

Consistía en realizar un viaje a países extranjeros (una característica entre los anglosajones pero no entre franceses, italianos, portugueses o españoles) para estudiar y comprar obras artísticas. Sus autores eran jóvenes aristócratas ávidos de experiencias en países exóticos o llenos de monumentos (Italia fue el país más visitado por estos Erasmus) a los que acompañaba generalmente un tutor que cuidaba del joven y velaba por su bienestar, además de encargarse de preparar el viaje. Este podía durar varios años, en función del presupuesto y del interés de los jóvenes estudiantes. Generalmente al regreso llegaban cargados con souvenirs, esto es, antigüedades que o bien tomaban de los yacimientos arqueológicos o bien compraban a las poblaciones autóctonas para las cuales encontraban en estos jóvenes una verdadera gallina de los huevos de oro.

Sin embargo, el verdadero objetivo de estos jóvenes era ver y tocar de primera mano los lugares y sitios históricos que habían estudiado anteriormente. Por ello, rara vez visitaban las universidades y centros de estudio locales; preferían la experiencia de primera mano lo cual les acarrea a veces problemas.

Quizás el auge que sufre la clase burguesa inglesa tras la victoria en la Guerra de los Siete Años, con una Europa en crisis junto a un renovado empuje de las aristocracias periféricas a las cortes, crearon en estos jóvenes la necesidad de buscar el conocimiento en las fuentes primarias para lo cual no dudaban en gastar verdaderas fortunas; era un viaje, por tanto, al alcance de muy pocos.



"En 1670 se acuña el término *Grand Tour* por Richard Lassels en su obra titulada: '*Voyage or complete journey through Italy*' indicando los lugares que se deben visitar como ciudades históricas".

Richard Lassels, '*The Voyage of Italy, or a Compleat Journey through Italy*', in Two Parts, Londres, 1670. Tomado de Suárez Huerta, A. M^a, 2011-2012:255.

Fiestas de las Culturas del Estrecho

Lo cierto es que estos viajeros promovieron, con o sin conocimiento, el tráfico de antigüedades y objetos de arte, en especial entre los países del sur mediterráneo e Inglaterra. Numerosas mansiones del siglo XVIII de la campaña inglesa se llenaron de esculturas y objetos traídos de los propios yacimientos arqueológicos, a veces solo con la intención de poder probar que se había estado en el sitio correcto.

Es cierto que los viajes siempre han fascinado con especial delicadeza a las personas amantes de la cultura o con una cierta sensibilidad para las artes y la cultura. Cicerón viajó a Siracusa y Atenas, al igual que Adriano lo hizo por toda Grecia y Egipto o Augusto a Pérgamo por no hablar de Helena de Constantinopla, madre del emperador Constantino, en Tierra Santa. Esa búsqueda de ver con sus propios ojos lo que había estudiado y no tanto el compartir la sabiduría de los eruditos locales. Eso “*lo tengo que ver y tocar, sentirlo en definitiva*”.

No solamente, en la Antigüedad, durante los siglos del medievo, se hace una enconada búsqueda del Grial por no hablar de los viajes de peregrinación a los santos lugares sea de la cristiandad o del islam.

Será a partir de Renacimiento cuando el interés por el mundo antiguo de un giro a la atención prestada por las aristocracias de toda Europa. Escultores y arquitectos toman como modelos edificios y objetos de la antigüedad clásica, lo cual conduce a la necesidad de comprobar *in situ* la proveniencia de tales maravillas.



El interés del viajero se vuelve pues más académico. Ya no se busca una verdad religiosa sino científica; de comprobar el contexto donde surge la obra de arte, de conocer las costumbres de la sociedad que la creó, de salvar de la destrucción, en ciertos casos obras de arte y antigüedades, de proceder a su documentación y copia.

Si seguimos a Soledad Porras (PORRAS, S., 2003-2004:209), la expresión *Grand Tour* fue creada en 1636 por **Lord Granspeare**, en referencia a los continuos viajes

que muchos jóvenes aristócratas realizaban a Italia, en especial a las ciudades de Roma, Milán, Venecia y Padua. Más tarde se incorporaría Nápoles ya que Italia siempre fue la meta de todos estos viajeros. Era un país fragmentado pero que conservaba una cierta calidad en sus vías de comunicación, a diferencia de España de la cual un anónimo viajero polaco escribía en 1855 que se viajaba en carros tirados por cuatro mulos que transportaban hasta 10 personas en condiciones penosas (FIGUEROA Y MELGAR, 1971:10).

Para Gabriel López, el *Grand Tour* se inicia en Gran Bretaña en el siglo XVI como un viaje obligatorio para los jóvenes de la *gentry* (baja nobleza británica), en función de un complemento a su formación académica (LÓPEZ MARTÍNEZ, G. 2015:108). Ya **Francis Bacon** en 1597 publicó un ensayo titulado *On Travel* dirigido a la aristocracia inglesa como parte de su formación. Sin embargo, es a partir de finales del siglo XVII, y sobre todo durante el XVIII, cuando se democratice y alcance a una población no aristocrática pero si burguesa con alto poder adquisitivo. En 1670 se acuña el término *Grand Tour* por **Richard Lassels**





Tomado de: <https://gibraltar-intro.blogspot.com/2013/05/1625-alonso-hernandez-del-portillo.html>

"Numerosas mansiones del siglo XVIII de la campaña inglesa se llenaron de esculturas y objetos traídos de los propios yacimientos arqueológicos del sur mediterráneo".

en su obra titulada: *Voyage or complete journey through Italy* indicando los lugares que se deben visitar como ciudades históricas, monasterios, iglesias, sitios arqueológicos, castillos, etc. y generando una nueva literatura llamada de viajes, ya que estos viajeros llevaban diarios y anotaciones de sus a veces dos y más años de viaje. Incluso se entraba en una categoría B dentro de los estudiantes que no habían realizado este *Grand Tour*.

La prueba era fundamental, pues aunque en teoría solamente bastaba con la palabra del viajero, esta se reforzaba si traía algún souvenir o un pintor le hacía un retrato delante del monumento visitado.

CARTEIA, OBJETO DE DISCUSIONES ERUDITAS DESDE EL SIGLO XVI

Es un hecho probado que las ruinas de Carteia siempre estuvieron visibles. Así

parece atestiguarlo el testimonio de **Ibn Abd al-Hakam** quien en el siglo IX escribía que Tariq, tras desembarcar en Gibraltar se puso en marcha hacia el oeste

pasando un puente que conducía a Qartayyana y la conquistó, quedándose como Iqta,

para luego dirigirse a la actual Algeciras, lo cual prueba que, aunque en franca decadencia y probablemente casi despoblada, la ciudad mantuvo en pie algunos edificios.

No sabemos si de una u otra forma estuvo poblada aunque es probable que, dada la entidad de sus ruinas, lo más probable es que fueran utilizadas como cantera o soportes de viviendas de escasa proyección urbanística.

Alonso Hernández del Portillo en los albores del siglo XVII nos deja por escrito que en las ruinas vivía población residual, aunque nada sabemos del lugar exacto que ocuparon dentro del extenso campo de ruinas. Sabemos por el autor gibraltareño que



Detalle del grabado publicado en *The Gentleman's Magazine and Historical Chronicle* en 1816.

se dedicaban al cultivo de la vid y a la ganadería vacuna. El libro VII de su obra *Historia de la Muy Noble y Muy leal Ciudad de Gibraltar* lo dedica a Carteia con el sugestivo título de *En que se declara quien fue Carteya o Tartessos, Algecira, Mellaria con otros particulares.*

Pero dejemos al gibraltareño que nos ilustre sobre lo que vio y cómo describió la ciudad hacia 1607:

Hoy vemos las ruinas de esta Ciudad en un pago de viñas llamado del mismo nombre de Cartagena a una legua de Gibraltar; parece lo cercado de ella haber sido gran ciudad de mucho mayor sitio que hoy lo tiene Sevilla, pues comenzaba desde una torre y corre la muralla hasta el mar; y metese por la tierra con una cava por delante bien honda pues al cabo de tantos siglos es viva hoy.

Vase recogiendo este muro y va a parar a otra torre que fue de López de Velasco y de aquí vuelve el muro a la torre de sierra. Hoy están estas torres en pie por que los dueños las han ido reparando y están parte de los muros donde no se han puesto viñas ni sembrado en algunas partes, más altos que un estado; los otros muros no parecen sobre la tierra por estar cultivada.

Tendrá este circuito por diámetro media legua Española larga y legua y media también larga de circunferencia; y si como algunos quisieron

I.
EL ROCADILLO ANT. CARTEIA.

Están situadas las ruinas de esta Colonia antigua á un quarto de legua de San Roque, y una de Gibraltar sobre la misma Costa de la Bahía de este nombre.

*Vista de las ruinas de sus Anfiteatro que por la figura que han tomado, se llaman hoy vulgarmente las ALME-
NILLAS.*



II.
CARTEIA.

*Restos de edificio antiguo que á manera de torre ó castillo se observan inmediatos á Carteia: se llama
EL CASTILLON.*



Teatro y Torre Cartagena. Tomado de AMORES, F. y BELTRÁN, J., 2008.

"Carteia fue una de las primeras ciudades en promocionar a colonia de derecho latino, caso raro en el siglo II a. C. y menos en los confines del mundo como lo era el Estrecho en esa época".

que esta ciudad llegase hasta el molino de Fontetar por venir por allí el agua a su plaza y tener el dicho molino una torre de la misma forma que la del cortijo de sierra, sería mucho mayor.

En este tiempo no quedan casas de las antiguas en pie sino es una torre o castillo que en su fábrica bien parece obra antigua aunque los Moros la repararon sin que le eche de ver ser obra Morisca. Ganándolo los cristianos, cuando se ganó Algecira.

En tiempo del Rey Don Pedro era alcaide de este Castillo López de Cañizares como de su historia consta. Hoy dura esta torre y se puede habitar; hay por allí indicios de coliseo, tiene la torre a su pie hoy vivo un anfiteatro; y hay mas indicios de grandes edificios tales que de sus ruinas se edificaron las Algeciras y estas desechas y arruinadas de ellas y de Cartella (sic) a Gibraltar.

Sacase hoy todavía de Carteya o Cartagena mucha cantería labrada. El año de 1599 se sacó de ella gran cantidad de esta cantería de las paredes de un edificio que estaban debajo de la tierra para la obra del Baluarte de Rosario.

Decían los oficiales que las sacaban que les parecía ser templo y que quedaba mucha cantería mas en aquella y otras parte de estas ruinas. En Gibraltar en umbrales de puertas hay algunos mármoles porfiados, colorados y jaspeados traídos de Cartagena; y en Algecira también me dicen los hay.

Hoy se ve un acueducto de grandísima fabrica por donde se traía el agua a la Ciudad, aunque en todo lo que parece haber sido poblado hay algunas fuentes y pozos de dulcísima agua y en mucho numero; venia lejos de la ciudad esta agua del acueducto que es la del caus de Fontetar de más de una legua; y para subirla arriba no debía de ser la fábrica de poco artificio y costa.

Vense hoy algunos canillos de encaje o como dicen de macho y hembra con agujeros por donde entraban los caños que conducían el agua; y adentro de la ciudad adonde hoy tiene sus viñas Andrés Díaz Iñiguez escribano público de esta Ciudad.

Más adelante, nuestro autor aclara en la disputa sobre la ubicación de Carteia que mantiene con otros eruditos como Florian de Ocampos o Ambrosio de Morales que:

Con todo eso no se puede deshacer así fácilmente un engaño tan envejecido y una confusión tan grande como los autores tienen en el sitio de Carteya; solo tienen por disculpa no haberla visto pues sin hacer caso de la Bahía y de tan

buen puerto como donde ella está, uno las pone en la boca del Estrecho, otros a la boca del Guadalquivir, y ya en el Océano otros. La verdad de lo que ello es y donde está Carteya yo lo he dicho como quien ha vivido toda la vida tan cerca de ella, y en ella.

Hase hallado en la misma Ciudad de Carteya muy gran cantidad de monedas de cobre que autorizan esta verdad, y yo he tenido y tengo muchas. Tienen algunas por la una parte una figura de Emperador Coronado, con letras por una parte que no se han podido leer y por la otra dos delfines peces muy de esta bahía con unas letras, no a la redonda de la moneda sino a un lado que dicen Cartya bien legibles.

Otras tienen la misma figura o cabeza con un yelmo y por la otra una mujer con espigas en la mano y el letrero como las otras que dice Carte-

ya. Otras hay con la misma figura e inscripción y una figura de un hombre que parece que está pescando a la caña, que nada de esto le puede tocar a Tarifa.

También siendo yo bien mozo vide dos monedas de oro que se halló en la misma ciudad de Carteya un vecino de esta en una viña suya, llamado Andrés Carrillo; no me acuerdo de sus inscripciones y cuando escribía esto a quien se las halló preguntándole yo por ellas me dijo que no sabía mas que yo le dije que aquellas eran monedas Gentiles.

El año 1597 se sacó una tabega y en ella una hoyita de oro de hechura de un sombrerico de peso poco más de una onza, junto a Carteya en uno de aquellos lances que llaman del Rocadillo. Dijose que debía ser hoja de algun ídolo de la Gentilidad Tartesea. Asimismo fuera y dentro de

la ciudad se ha hallado gran cantidad de sepulturas con piedras e inscripciones Romanas; había seis años que yo vide una pequeña con esta inscripción; M.L. a era CC.XX. vij; pareceme dice sepultura de Marco Lucio, el año de Cesar 1200 veinte y ocho.

Sin esta se han hallado y yo he visto otras losas y sepulturas, caras de plomo, vasos de tierra cocida en forma piramidal, todos donde se guardaban las cenizas de los cuerpos muertos que los Romanos quemaban. En el tiempo que dije arriba que se hallan sus paredes el año 1599 de donde se sacó la cantera para el baluarte del Rosario me afirman los oficiales que lo hallaron que abriéndolo vieron dentro de el y en su circuito muchas sepulturas con huesos humanos, y las

Vista del teatro de Carteya.
Tomado de AMORES, F. y BELTRÁN, J., 2008.



calaveras por donde parece y se confirma lo que dije se S.n Hesychio, y que hubiese Cristiandad en Carteya, pues en los templos cementerios enterraban los muertos, cosa que por aquellos tiempos no hacia la Gentilidad, antes los quemaban como se dijo arriba, aunque pudo ser que cuando los Vandalos poseyeron esta Provincia enterrasen sus muertos en sus templos, pues eran Cristianos, aunque herejes.

Además de esto en muchas partes de la ciudad en lugares bien lejos unos de otros, se han hallado de estas sepulturas y se van hallando de cada día en los agostados de las viñas que se ponen, por donde arguye ser aquellos cimientos y haber muchos templos y ser esta ciudad de tan gran sitio, como se ha dicho, pues tantos templos y una grande tenia.

Así queda bastante probado estar en este sitio la antigua Carteya por la distancia del Monte Calpe, por las ruinas de los muchos edificios que en ella se ven con teatro y coliseo, torres y castillos, y gran cantidad de cantería que de tiempo inmemorial hasta hoy día se ha sacado de ella y se saca con muchas monedas de oro, plata y metal que asimismo de tiempo inmemorial se han sacado, hallando y hallan en ella, por hoyas por

Excavaciones en Carteia (1958).



sepulturas y piedras, por templos, por cementerios y por muchas otras cosas y autoridades que se han dicho y se irán diciendo para mayor prueba de esta verdad.

Y termina para lo que nos interesa con un párrafo esclarecedor:

Ahora se llama Cartagena, Cortijo del Rocabillo; en ella hay un gran pago de viñas y un cortijo de muchas tierras sepan sembrar; y a causa de la mucha piedra que cayó de los edificios que están sobre la tierra es de las mas fertiles que hay en el termino.

Será años más tarde, en 1626, cuando su propio hijo, Tomás del Portillo quien en correspondencia con varios eruditos de la época, siga los pasos y conjeturas de su padre, intentando demostrar la ubicación de Carteia en el sitio conocido como Pago de Cartagena aunque ya Rodrigo Caro y Bernardo de Alderete habían asimilado dicha asociación o incluso **Fray Pedro de San Cecilio** quien en 1614 había descrito las ruinas comentando que:

Perteneció esta tierra en la primitiva iglesia al obispado de Carteya, ciudad púnica, cuyas ruinas se ven oy casi a orillas del Oceano entre Gibraltar y el convento en un campo poblado



de viñas y heredades donde esta una torre casi arruinada que retiene algo del nombre antiguo llamándose Cartagena.

Tomás del Portillo, en correspondencia con D. Martín Vázquez Siruela, Racionero de la catedral de Sevilla, sostiene la plena convicción de que las ruinas del pago de Cartagena corresponden con la antigua ciudad de Carteia ya que:

Y cierto que con evidencia yerran todos, porque Cartheia fue una ciudad famosa que esta a una legua de Gibraltar donde se ven oy sus ruinas de edificios, y se hallan cada dia urnas y sepulcros y monedas con inscripcón de Cartheia, unas con h y otras sin ella. Esto solo lo puede afirmar quien lo ha visto como yo, o quien con curiosidad se informe de la verdad.

También mantiene correspondencia epistolar con D. Justino Antolínez de Burgos en similares términos a los escritos a Vázquez Siruela, aunque en un contexto distinto ya que el asunto de las misivas no es otro que discutir sobre la presencia de San Hiscio en Carteya. No obstante, el doctor Portillo nos da preciosos datos sobre la ciudad al afirmar que:



Tomado de AMORES, F. y BELTRÁN, J., 2008.

Y si a esto anado las laminas i sepulcros de plomo y piedra, las monedas, urnas, los restos de aqueductos de coliseo y de grandiosos edificios que se hallan y vemos oy en mi Carteia haze esta verdad y noticia mas clara i cierta; persona vive oy en Gibraltar constituida en dignidad y prelación que afirma aver visto en su casa cantidad grande i considerable de laminas y caxas de plomo halladas en Cartagena (que es nuestra Carteia) en las vinas de su padre i no solo esta persona, pero gran numero de otras (por ser muy común en Gibraltar) an hallado en el mismo sitio muchas antigüedades, i monedas de todos metales con esta circunscripción CARTEIA, i en la otra parte un hombre pescando, o con la figura de una mujer, o la efigie de algunos destos emperadores, Claudio, Domiciano, Neron, Vitelio, Nerva, Traiano y de la otra parte estas dos letras S. C. que según algunos significa Senatus Consultus i según otros, Senatus Carteia i en otras esto Libertas restituta. Remito algunas a V. md. con esta que son siete monedas para que las vea originales y ruego me manden remitir, por ser solas ellas las mas legibles que me an quedado, en compañía de lo que escribo. Anse hallado tambien en mi Carteia, o Cartagena muchas urnas con cenizas, caxas de sepulcros, unos de plomo y otros de piedra con inscripciones unas

de romanos qual esta M. L. A. R. A. CES. XXVIII que debio ser sepulcro de Marco Lucio, en la era de Cesar.

Queda claro pues que las ruinas de Carteia mantenían edificios de envergadura como el teatro y todo cultivado de viñas, lo cual lo hacía un sitio arqueológico de bastante interés para los usuarios del *Grand Tour* que pasaban por Gibraltar camino de Italia o incluso Gracia y Egipto.

En un mapa editado en la segunda mitad del siglo XVIII, en la zona donde se ubican las ruinas de Carteia aparece en la cima de la colina un cuadrado que bien podría corresponder con la forma del Cortijo aunque cabe la posibilidad de que pueda señalar a *Torre Cartagena* ya que junto al cuadrado no representa sembrados como si lo hace en otras partes del plano.

¿ES POSIBLE HABLAR DE GRAND TOUR EN CARTEIA?

Francisco Javier Rojas (ROJAS PICHARDO, F. J.: 2022), en un documentado estudio sobre la presencia de viajeros en Carteia, hace un exhaustivo análisis que vamos a tomar de base para estas líneas que a continuación se exponen. Aunque el objetivo de su trabajo era distinto y no referido al *Grand Tour*, si nos vale como referencia para conocer a un ejército de eruditos que, a diferencia de los vistos anteriormente, pasaron por la ciudad de la que tuvieron noticias al llegar a la zona o que conocían por los textos clásicos, aunque todavía no estaba afianzada su situación y la correspondencia de las ruinas del Rocalillo con la antigua ciudad de Carteia.

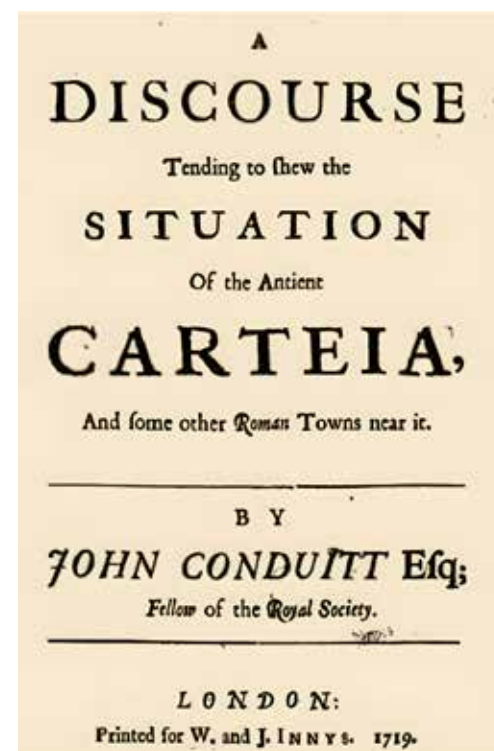
España en general y, por consiguiente, Carteia en particular, no se encontraba dentro de los circuitos de visitas del *Grand Tour* por lo que a esta zona llegaron viajeros, vamos a decir de segundo nombre o simplemente de paso hacia objetivos más renombrados. **John Conduit**, a finales del siglo XVII, pariente de Isaac Newton, publicó en la revista *Philosophical Transactions* editada por la *Royal Society* de Londres un informe con fecha de 1717 con el título: *A discourse tending to shew the situation of the ancient Carteia and some other Roman towns near it*, donde pone de relieve el es-

tado del yacimiento, manifestando su admisión por la muralla y algunos edificios como el teatro.

Un poco más tarde, tenemos el testimonio de **John Breval** (1680-1738), el cual en su obra *Remarks of several parts of Europe*., comenta la excursión que hizo a Carteia junto a Conduit procediendo a recoger algunas monedas y elementos arquitectónicos del teatro.

No solamente los extranjeros se vieron envueltos en esta curiosidad por los sitios antiguos conocidos en las fuentes. Así, tenemos el testimonio de **D. Luís José Velázquez**, Marqués de Valdeflores, quien hacia 1754 hizo una descripción de Carteia donde menciona su muelle y la recuperación de dos epígrafes además de otro autor vinculado a los jesuitas, **D. José del Hierro** quien escribió *Averiguaciones curiosas, Noticias Geographicas sobre varios pueblos romanos de la Bética con claras alusiones a Carteia*.

El teniente coronel británico **Thomas James**, en 1771 en su estudio titulado *The History of the Herculean Straits, now called the straits of Gibraltar...*, lleva a cabo una revisión erudita de las fuentes antiguas referidas a Carteia, poniendo la dualidad entre el topónimo *Carteia* y el reflejado en el itinerario de Antonino, *Calpe-Carteiam* proponiendo a *Torre Cartagena* como la antigua *Heraclea* de las fuentes. Al parecer se obsesionó al ahondar en la cuestión del mes-



tizaje entre fenicios y población autóctona de la zona, dando la noticia (no sabemos de dónde sacó la información) de que la ciudad fue destruida por Anibal, señalando la interesante noticia del expolio en el que se encontraba la ciudad al señalar que gran parte de Algeciras estaba construida con materiales provenientes del Carteia.

Seis años más tarde, otro comandante de la guarnición de Gibraltar, probablemente

de extraordinaria importancia y que nos muestra una fotografía del estado del yacimiento. Su libro lo divide en varios tomos donde en el primero titulado *A Journey from Algeziras* es donde se explaya de manera concienzuda en nuestro yacimiento. Sitúa a la ciudad en la orilla izquierda del Guadarranque, describiendo el puerto y las murallas que se conservaban en relativo buen estado para pasar a varios templos y el tea-

más apreciables y dignas de saberse que hay en ella de **D. Antonio Ponz y Piquer**, donde en el tomo XVIII describe la ciudad de Carteia señalando su cercanía al ya existente Cortijo del Rocardillo.

Ya entrados en el siglo XIX hay que señalar la figura de **Alexandre Laborde** quien en su estudio titulado *Itinerario descriptivo de las provincias de España de 1808* transmite la siguiente descripción de la



Tomado de AMORES, F. y BELTRÁN, J., 2008.



1777 será el de la publicación de un libro fundamental para conocer el estado en el que se encontraba la ciudad de Carteia, se trata de la obra de Francis Carter titulada "Viaje desde Gibraltar a Málaga".

Edward Cornwallis, afirmaba en su obra *Travels Through Spain and Portugal, in 1774: With a Short Account of the Spanish Expedition Against Algiers, in 1775*, la localización de Carteia sin ninguna duda entre los ríos Palmones y Guadarranque:

and passing the ruins of the famous and ancient city of Carteia, which is situated at the bottom of the bay of Gibraltar

Sin embargo, ese año de 1777 será el de la publicación de un libro fundamental para conocer el estado en el que se encontraba la ciudad de Carteia. Me refiero a la obra de **Francis Carter** titulada *Viaje desde Gibraltar a Málaga* donde hace una pormenorizada descripción de la ciudad a la que acompaña una serie de grabados

tro del que refleja su estado en el famoso grabado que acompaña a su obra.

En 1785 el capitán **John Drinkwater** (1762-1844), que participó en la defensa del sitio de Gibraltar contra las tropas franco-españolas escribió *A history of the late siege of Gibraltar...*, hizo un estudio histórico de la ciudad señalando que durante el asedio de las tropas españolas estas utilizaron las ruinas para atrincherarse en ella;

The 8th [in April in 1782] we perceived some tents pitched upon the plain beneath the ruins of Carteia...

A finales del siglo XVIII se produce la publicación de una obra de gran resonancia en la literatura de viajes peninsular, *Viaje de España*, en la que se da noticia de las cosas

ciudad:

Los ojos buscan desde esa atalaya, los pueblos que tanto nos celebraron Plinio y Estrabón, Calpe, Melaria, Belón, Besipo y Cartaya; aquella famosa Cartaya, monumento de las vicisitudes de los tiempos, y emporio que fue del comercio entre los romanos, pero de ella sólo se conservan en su recinto, algunos fragmentos de sus magníficos edificios, no quedando vestigio alguno de los demás pueblos.

William Jacob (1761-1851), en su obra *Travels in the south of Spain, in letters written A.D. 1809 and 1810*, concretamente en su carta XXIII hace referencia a Carteia como lugar de ruinas al lado de una granja donde se descubren numerosas inscripciones.

No obstante, una fecha importante para

la cuestión que nos ocupa es el año 1816 cuando se publican en Londres en *The Gentleman's Magazine* los resultados de las excavaciones que efectuó el almirante inglés **Sir Charles V. Penrose** en Carteia aunque utilizó el seudónimo de Calpensis. Su informe, titulado *Account of ancient Carteia, and its Remains*, viene acompañado de un mapa del lugar donde destacan los monumentos visibles más característicos como el teatro, muralla, Torre Cartagena, etc.

Otro militar inglés, **Charles Rochfort Scott** (1790-1872), destinado en la guarnición de Gibraltar en 1822 y 1830 escribió en 1838 un interesante ensayo titulado *Excursions in the mountains of Ronda and Granada* donde aparecen numerosas referencias a Carteia señalando en especial los restos de las termas que ya estaban excavados y un templo recientemente descubierto y del que nada conocemos.

Nuevamente nos encontramos con el teniente coronel **Edward Napier**, destinado a la Roca en 1837, quien escribió una obra en dos volúmenes titulada *Excursions along the shores of the Mediterranean* donde se incluyen notas históricas sobre Carteia, señalando el continuo expolio que sufre el yacimiento, al igual que hace el pintor **William Henry Bartlett** (1809-1854), quien en su obra *Gleanings, Pictorial and Antiquarian, on the Overland Route* de 1851, visitó las ruinas de Carteia donde

describe las murallas y el teatro ahondando en el continuado espolio y saqueo de la ciudad.

Ya casi en las postrimerías del siglo, **Emil Hübner** (1834-1901), vino enviado por Theodor Mommsen para la confección del Libro segundo del *Corpus Inscriptionum Latinarum* (CIL) donde hizo acopio de numerosos epígrafes aparecidos o pertenecientes a la ciudad.

CONCLUSIONES

El *Grand Tour* puso en contacto a multitud de jóvenes deseosos de encontrar respuesta a una serie de cuestiones que el academicismo tradicional no daba: el de la experiencia vivida y probada. Para ello, estos aristócratas y ricos burgueses, hijos de clases acomodadas de la sociedad británica, mayormente, se embarcaron en una serie de viajes no exentos de peligros e incluso de comprensión. No buscaban el intercambio con las academias y centros de estudio locales, sino que perseguían una experiencia, casi aventurera que a su regreso les generaría una credibilidad y solvencia científica necesarias para su desarrollo social.

No parece, por lo que hemos visto anteriormente, que Carteia fuese punto de destino de estos viajeros. Sin embargo, la importancia del yacimiento sí hizo que numerosos británicos, especialmente militares hijos de la *gentry* que comenzaban su carrera militar en la guarnición de la Roca, hicieran

sus “pinitos” en nuestra Carteia. El sitio bien lo merecía.

Imbuidos de ese espíritu del *Grand Tour*, autores como John Conduit o Francis Carter introdujeron de una forma menos intensa a Carteia dentro de esta literatura de viajes que tan de moda se puso durante los siglos XVIII y XIX y que contribuyó, que duda cabe, al conocimiento en toda Europa de la vieja colonia *libertinorum*.

Esto provocaría que estudiosos españoles desde un punto de vista más académico, la tuvieran en cuenta en la compilación de los diccionarios, sumarios y enciclopedias de la época como fue el caso de **Juan Agustín Cean Bermúdez** o el propio **Pascual Madoz**.

El idilio que Carteia mantiene con su posición estratégica parece que no tiene fin; a su inclusión como espacio mítico, la ayuda prestada “desde Gibraltar” la convirtió en objeto deseado de estos militares (la mayoría) británicos que deseaban encontrar al mítico Argantonio. El precio que pagó, sin embargo, fue elevado. Muchos de estos autores subrayan el continuo espolio al que se veía sometido el yacimiento.

Para concluir, quizás no fuera tan descabellada la cita que de la ciudad se conserva en el *Itinerario de Antonino* con el topónimo de la ciudad, *Calpe Carteiam*, como indisoluble unión entre la ciudad y el monte de Gibraltar.

BIBLIOGRAFÍA

- AMORES CARREDANO, F. y BELTRÁN FORTÉS, J. (2008): “El rescate de la Antigüedad clásica en Andalucía”. Sevilla.
- FIGUEROA Y MELGAR, (1971): “Viajeros románticos por España”. Madrid.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, G. (2015): “El Grand Tour: Revisión de un viaje antropológico”. *Grand Tour. Revista de Investigaciones Turísticas*, 17. Madrid. pp. 106-120.
- PORRAS, S. (2004-2005): “Los libros de viaje. Génesis de un género. Italia en los libros de viajes del siglo XIX”. *Rev. Castilla*, 28-29. pp. 203-218. Valladolid.
- COMELLAS AQUIRREZÁBAL, M. (2014): “Viajes y aprendizaje: el Grand Tour dieciochesco al viaje romántico”. En Navarro Domínguez, E.: *Imagen del mundo: seis estudios sobre literatura de viajes* (Págs. 67-125) Ed: Universidad de Huelva
- LÓPEZ MARTÍNEZ, G. (2015): “El Grand Tour: revisión de un viaje antropológico”. En *Grand Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*. ISSN: 2172-8690 N.º 12 (Págs. 106-120)
- ROJAS PICHARDO, F. J. (2022): “El conocimiento de Carteia desde época moderna hasta finales del siglo XIX. Notas y referencias a Carteia de eruditos y viajeros”. *Revista Gárgoris*, 16. Sanlúcar de Barrameda. pp. 70-96.
- SUÁREZ HUERTA, A. (2012): “El Grand Tour: un viaje emprendido con la mirada de Ulises”. En *Isimu: Revista sobre Oriente Próximo y Egipto en la antigüedad*. ISSN: 1575-3492, N.º 14-15 (Págs. 253-282)
- <https://www.despertaferro-ediciones.com/2018/grand-tour-y-los-primeros-turistas/>

PROGRAMA OFICIAL

ACTOS PREVIOS

MARTES, 29 DE AGOSTO

12,30 H. | LUGAR: AYUNTAMINETO

• **PRESENTACIÓN IV RUTA ROMÁNTICA: SENDERO DE LA MENACHA** (Cartel y Cuaderno de Ruta).

Plazo de Inscripción: del 30 de agosto al 8 de septiembre. N° de plazas: 200.

Las Inscripciones se realizarán en la Delegación de Feria y Fiestas (C/ Convento-Antiguo Hospital Militar) · Mayores: 19 €. · Niños (de 6 a 12 años): 14 €. Incluido en el precio: Arrieros, mulos atalajados (para que los niños y mayores que lo deseen se vayan montando por turnos, desayuno arriero y almuerzo campestre).

VIERNES, 01 DE SEPTIEMBRE

12,30 H. | LUGAR: AYUNTAMIENTO

• **PRESENTACIÓN TALLERES TEMÁTICOS ENTREMARES** (Programa y Cartel).

• **ELABORACIÓN DE CATITES:**

• 12 y 13 sept. (martes y miércoles) de 17,00 h. a 20,00 h. | Monitoras: Francisca Gómez y Susana Luque, de la AA.VV. El Embarcadero.

• **ENCAJE DE BOLILLOS:**

• 13 sept. (miércoles) de 11,00 h. a 13,00 h. | Monitora: Ana Lobato, de la Asoc de Fibromialgia de Algeciras.

• **GANCHILLO:**

• 14 sept. (jueves) de 11,00 h. a 13,00 h. | Monitoras de la Asociación RecreArte.

• **CALIGRAFÍA ÁRABE** (INICIACIÓN):

• 14 sept. (jueves) de 16,00 h. a 18,00 h. | Monitora: Rachida Jarane, de la Fundación Márgenes y Vínculos.

• **DANZA AFRICANA URBANA:**

• 14 y 15 sept. (jueves y viernes) de 18,00 h. a 19,30 h. | Monitor: Ibrahim Bah, de la Fundación Márgenes y Vínculos.

• **TATUAJES DE HENNA:**

• 16 sept. (sábado) 18,00 h. a 20,00 h. | Monitora: Hanane Benhamdam, de la Fund. Márgenes y Vínculos.

Todos los talleres son de entrada libre y gratuita, previa inscripción.

Tendrán lugar en el Museo Municipal, en Calle Teniente Miranda, 118.

Las **INSCRIPCIONES** podrán hacerse, desde el 1 al 11 de septiembre:

En el Teléfono 956 67 27 00 - Extensión 14122 ó 14124; Correo Electrónico: feriayfiestas@algeciras.es (Nombre completo y Teléfono), o en la propia Delegación de Fiestas, antiguo Hospital Militar en C/ Alfonso XI, 6.

El número de alumnos será, en un principio, de 30 para cada Taller. En función de la demanda, se podría ampliar en algunos casos.

ALGECIRAS-ENTREMARES 2023

MIÉRCOLES, 06 DE SEPTIEMBRE

11,30 H. // LUGAR: PATIO DEL HOSPITAL MILITAR

• **PRESENTACIÓN CARTEL OFICIAL Y CARTELES DE LOS ACTOS PREVIOS** (Ruta Romántica, Conferencia y Exposición histórico-gráfica de la Historia del Puerto de Algeciras, Talleres Temáticos, Pregón de Algeciras-entremares y Concursos).

BASES DE LOS CONCURSOS: Vestimenta Infantil y Bolera Especial Juvenil en

www.algecirasentremares.es

• **PRESENTACIÓN PREGONERO OFICIAL DE ALGECIRAS-ENTREMARES 2023:** JOSÉ M. GONZÁLEZ ALMARIO (Empresario)

DOMINGO, 10 DE SEPTIEMBRE

• IV RUTA ROMÁNTICA: SENDERO DE LA MENACHA

Para niños (de 9 a 12 años) y adultos. Desayuno y almuerzo campestre, acompañados de arrieros y mulas.

• **COLABORAN:** Meta-andalucía, Asoc. de Montañismo “Camino y Jara” y Delegación Provincial de la Federación Andaluza de Montañismo.

• **RELATO HISTÓRICO:** José J. Yborra Aznar (UNED).

• **RELATO DE LA RUTA:** José L. Jiménez Alcaraz (Andariego-Club de Montaña “camino y Jara”).

• **Hora de salida:** 9,30 h. — **Hora de Llegada:** 14,00 horas

• **LUGAR DE CONCENTRACIÓN:** Polígono Industrial de la Menacha (junto a Bricodel).

• **RECORRIDO:** Circular (4,5 km. aprox.)

• **INCLUIDO EN EL PRECIO:** Arrieros, Mulos atalajados (para que los niños y mayores que lo deseen se vayan montando por turnos), Desayuno arriero y Almuerzo campestre.

• 09,30 h.- Inicio de la Ruta.

• 09,45 h.- Desayuno Arriero en la ribera del río Palmones.

• 14,00 h.- Almuerzo Campestre.

LUNES, 11 DE SEPTIEMBRE

20,00 H. | LUGAR: MUSEO MUNICIPAL

• CONFERENCIA Y EXPOSICIÓN HISTÓRICO-GRÁFICA:

"HISTORIA DEL PUERTO DE ALGECIRAS. DESDE EL RESURGIR DE LA CIUDAD HASTA LA CONSTRUCCIÓN DE ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1705-1935)".

por **ANTONIO TORREMOCHA SILVA** (Doctor en Historia Medieval).

EXPOSICIÓN: del 11 de septiembre al 13 de octubre.

JUEVES, 14 DE SEPTIEMBRE

12,00 H. | LUGAR: SALÓN DE PLENOS AYUNTAMIENTO

• PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA, CARTELES ACTOS CENTRALES Y REVISTA OFICIAL.

(Pasacalles de las Culturas del Estrecho, Mercado Romántico, Encuentro Flamenco, Entremares Infantil, Entremares-ecuestre, Músicas y Danzas del Estrecho, Festival de Folklore del Campo de Gibraltar, Encuentro Romántico de la Copla Andaluza).

ACTOS CENTRALES

JUEVES, 21 DE SEPTIEMBRE

13,30 H. | PARQUE M^a CRISTINA

• Inauguración de los Porches del **VIII MERCADO DE ÉPOCA ROMÁNTICA** | Feria Agroalimentaria y Artesanal.

• **RECIBIMIENTO** a los integrantes del Grupo de Villajoyosa (AEPA-2015).

• **ARTE EN DIRECTO** en los Porches, por la Asoc. RecreArte, Asoc. de Artesanos y Un Barrio de Todos.

21,00 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **VIII PREGÓN OFICIAL DE 'ALGECIRAS ENTREMARES'**, POR JOSÉ M. GONZÁLEZ ALMARIO (EMPRESARIO).

• COLABORAN: **LOS PANAS Y CAT-FOREVER**.

• ARTISTAS INVITADAS: **LAS MELLIS**

• **NOMBRAMIENTO DE LA BOLERA MAYOR, BOLERO MAYOR Y BOLERA ESPECIAL ENTREMARRES-2023**.

VIERNES, 22 DE SEPTIEMBRE

11,30 H. | LUGAR: CENTRO DOCUMENTAL J. L CANO

• **VIERNES DE PATRIMONIO - CONFERENCIA: "HIJAS DE UN MISMO MAR: ALGECIRAS Y VILLAJOYOSA"**, por JOSÉ JUAN YBORRA AZNAR (UNED).

ORGANIZA: AEPA-2015.

13,00 H. | BARRIOS DEL ARROZ Y DE PESCADORES

• **INAUGURACIÓN DE PLACA CONMEMORATIVA DEL HERMANAMIENTO VILLAJOYOSA-ALGECIRAS**.

19,00 H. | PASACALLES DE LAS CULTURAS DEL ESTRECHO

• **RECORRIDO**: Parque Feria, Rotonda del Pandero, C/Fray Bartolomé, Avda. Fuerzas Armadas, Avda. Capitán Ontañón, Avda. Blas Infante.

• **COMITIVA**: Enganches y Carruajes de Época – Carruajes de autoridades – Cabalgata ecuestre romántica – Arrieros y acémilas – Banda de Música – Xplora Diversión: Pasacalles Romántico, Monociclo, Escupe Fuego, Zancudo, Malabares de Fuego, Diábolo - Comitiva de Villajoyosa (Banda de Música-Moros y Cristianos) - Bandoleros de la

Sierra – Charanga “Sones de Cádiz” – Mayores del Saladillo – AA.VV. La Vía – Asociación Un Barrio para Todos– Mayores del Proyecto ‘Vida Saludable’ – AA.VV. El Embarcadero – AA.VV. Alfredo Zanalegui – RecreArte – Colegios – Modistas, asociaciones, colectivos y particulares.

21,00 H. LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **ALGECIRAS-ENTREMARES INFANTIL**

• Atracciones ecológicas infantiles.

21,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **HOMENAJE A LA CIUDAD DE VILLAJOYOSA**

• Lectura del Bando del Sr. Alcalde de Algeciras.

• Palabras del Sr. Alcalde de Villajoyosa.

Banderas y Cantos de ambas poblaciones.

• **CANCIÓN POPULAR DE VILLAJOYOSA**

PESCADORS DE LA VILA (MARXA CRISTIANA), de Jaime Francisco Ripoll Martins

• **PASADOBLE DE ALGECIRAS**

LA NOVIA DEL SOL, Ángel Silva y Emilio Burgos

• Intervención del Presidente de AEPA-2015 (Asociación colaboradora del Hermanamiento): ROBERTO GODINO HURTADO.

22,00 H. LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **ACTUACIÓN DE LA REPRESENTACIÓN DE VILLAJOYOSA**

22,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **ENCUENTRO FLAMENCO ENTREMARES:**

• **ESPECTÁCULO 'LA LUNA Y SUS LORCURAS'**

Aula de Flamenco de MERCEDES ALCALÁ, Escuela Municipal SÁNCHEZ VERDÚ y Compañía de Baile Flamenco DUENDE.

AL TOQUE: Antonio Peralta “El Kuko”

AL VIOLÍN: Daniel Valencia

A LA PERCUSIÓN: Schuster Flores

SÁBADO, 23 DE SEPTIEMBRE

10,30 A 11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

• **DESAYUNO GASTRONÓMICO ESPECIAL**

(gratis para los que vayan vestidos de época).

11,00 - DESDE EL MONUMENTO 'PACO DE LUCÍA'

- **VISITA GUIADA POR ALGECIRAS** para los integrantes del Grupo de Villajoyosa (AEPA-2015)

11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **PASEO DE CABALLOS Y CARRUAJES DE ÉPOCA**

11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **ALGECIRAS-ENTREMARES INFANTIL**

♦ Atracciones ecológicas infantiles.

12,30 h. | Lugar: PARQUE M^a CRISTINA

- **ENCUENTRO ROMÁNTICO DE LA COPLA ANDALUZA**

ESPECTÁCULO "LOS PICONEROS" CON:

M^a JOSÉ HEREDIA Y DAVID CORDOBÉS

13,30 h. | PARQUE M^a CRISTINA

Actuación del Grupo Musical 'CAT FOREVER'.
(varios pases).

ALGECIRAS-ENTREMARES INFANTIL

LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- ATRACCIONES ECOLÓGICAS

♦ 16,30h. | **TALLERES DE GLOBOFLEXIA Y DE BURBUJAS DE JABÓN.**

♦ 17,30 h. | **TEATRO DE GUIÑOL ROMÁNTICO**

♦ 19,00 h. | **TEATRO DE GUIÑOL ROMÁNTICO**

21,00 H. | PARQUE M^a CRISTINA

- **FESTIVAL DE MÚSICAS DEL ESTRECHO**

♦ **CORAL "PORTUSALBUS" Y CORO JUVENIL "ENCANTO"**

DE LA S.A.F. (Sociedad Algecireña de Fomento)

CONCIERTO "LA MOVIDA"

DIRECTOR: JOSÉ A. SÁNCHEZ DA ASCENSAO

22,30 H. | PARQUE M^a CRISTINA

- **ENCUENTRO FLAMENCO ENTREMARES**

♦ **EL BAILE DE MIRIAM LOBATO**

"LA TERREMOTO DE LA LÍNEA"

♦ Al Cante: **TORRÁN DE JEREZ**

♦ Al Toque: **JUAN MANUEL FDEZ. GUERRERO**

♦ Al Cajón: **YOLANDA POZO**

DOMINGO, 24 DE SEPTIEMBRE

10,30 H. A 11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

DESAYUNO GASTRONÓMICO ESPECIAL

(gratis para los que vayan vestidos de época).

11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **PASEO DE CABALLOS Y CARRUAJES DE ÉPOCA**

11,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **ALGECIRAS-ENTREMARES INFANTIL**

♦ Atracciones ecológicas infantiles.

12,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **FESTIVAL DE FOLKLORE DEL CAMPO DE GIBRALTAR**

♦ **ASOCIACIÓN FOLKLÓRICA "JUAN NAVARRO".**

Rondeña malagueña. Fandangos de Pujerra. Soleares de Vera. Fandangos de Baza. Fandangos de Cuevas de Almanzora. Fandangos de Jorox Alozaina. Fandango agarrao de Mijas. Jota Panocha de Istán.
(Lucirán trajes tradicionales y de usanza de varias provincias de Andalucía).

♦ **(EDFO) ESCUELA DE DANZA FLAMENCO Y ORIENTAL DE 'MAR CLAVIJO' de Algeciras**

Danzas y Folklore del Medio Oriente

14,00 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

ENTREGA DE PREMIOS Y DISTINCIONES

14,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

- **FESTIVAL DE PAELLAS ALGECIRAS VILERA**

♦ **"ARROZ A MI MANERA"**. Cocinero: Francisco Pérez Masía. Ayudante: Jaime Pérez Maestre

♦ **"PAELLA MIXTA"**. Cocinero: José Lloret Esquedo. Ayudante: José Lloret Galiana

♦ **"ARROZ MIXTO VILERO"**. Cocinero: Pepe Moreno. Ayudante: Isabel M^a Pérez

♦ **"ARROZ MARINERO"**. Cocinero: Ginés Reos Aznar. Ayudante: Pablo Reos Carballo.

ORGANIZAN: AEPA-2015 y META-andalucía

14,30 H. | LUGAR: PARQUE M^a CRISTINA

Actuación Musical 'CAT FOREVER'.







Muy Ilustre, Muy Patriótica y Excelentísima
CIUDAD
de
ALGECIRAS