

# Las líneas en el istmo frente a Gibraltar en el siglo XVIII

**Baltasar Miguel Gómez Nadal**

Recibido: 15 de marzo de 2021 / Revisado: 18 de marzo de 2021 / Aceptado: 12 de abril de 2021 / Publicado: 5 de octubre de 2021

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación aclara cómo se forjó el topónimo “La Línea”. Contextualizado en la nueva realidad generada a raíz de la pérdida de la plaza española de Gibraltar en 1704, el estudio conlleva el análisis detallado de los diferentes proyectos de ingeniería que han aportado un peso a la creación del topónimo. Se analizan tanto las ideas que se desecharon como aquellas que se erigieron en el istmo, donde actualmente se asienta La Línea de la Concepción.

**Palabras clave:** La Línea de la Concepción, Gibraltar, topónimo, istmo, fortificaciones

## ABSTRACT

This research work clarifies how the toponym “La Línea” was forged. Contextualised in the new reality generated as a result of the loss of the Spanish city of Gibraltar in 1704, the study involves a detailed analysis of the different engineering projects that contributed to the creation of the toponym. Both the ideas that were discarded and those that were erected on the isthmus, where La Línea de la Concepción now stands, are analysed.

**Key words:** La Línea de la Concepción, Gibraltar, toponym, isthmus, fortifications

## 1. INTRODUCCIÓN

La pérdida de la plaza española de Gibraltar en 1704 conllevó un profundo cambio en su Campo. Las necesidades que se crearon a partir de este devenir histórico supusieron un intenso empleo del concepto “la línea”, para designar diferentes estructuras militares con la pretensión de combatir el contrabando, la desertión y su empleo en posibles campañas militares. El constante uso del concepto, objeto de estudio, determinó el origen de un topónimo.

El concepto de “línea” tiene varios usos en el ámbito militar. En el contexto de la campaña militar y como definición general, la línea es un foso guarnecido de parapeto que a veces es sustituido por cestones o sacos terreros para erigir un espaldón o para cubrirse del fuego enemigo. Como sinónimo de línea de ataque, encontramos el concepto de trinchera (Sanz, 1749: 219), que se usaron para acercar la ofensiva a la plaza sitiada a través del istmo.

## 2. LA LÍNEA BRITÁNICA

El 2 de diciembre de 1714, el capitán general de Andalucía, Francisco Manrique y Áranos, escribió al marqués de Grimaldo transfiriendo una importante información procedente del comandante del Campo de Gibraltar, que, a su vez, había recibido de Lorenzo Hurtado en su actividad como espía. Este describía la llegada de artillería y maderas a la plaza de Gibraltar, destinadas a “reparar las estacadas y sacar una Línea destacada desde la punta del monte hasta la orilla del mar”. El trazado de esta línea suscitaba notable preocupación, pues se temía que delimitara un terreno mayor que el definido por el Tratado de Utrecht.

Esta información inquietó más al coincidir con la llegada a la plaza de ocho regimientos, cifra llamativamente exagerada que daba a pensar en la posibilidad de que se produjera un quebrantamiento de la paz por parte de Gran Bretaña (Manrique, 1714a). Informado el rey,

solicitó un mapa de la plaza con la intención de valorar la posibilidad de impedir el levantamiento de esta línea (Manrique, 1714b). Unos días después, el 30 de diciembre de 1714, Manrique trasladó al marqués de Grimaldo su sospecha de que lo que realmente se pretendía era erigir una línea destacada desde la torre del Diablo hasta la playa de poniente, pasando frente a la lagunilla. El capitán general infería que la obra no tendría el objeto de defender la plaza, sino la de extenderse en el istmo, avivando la idea de una ruptura de la paz (Manrique, 1714c).

La preocupación que generaba la construcción de esta línea se diluyó con cierta rapidez, cuando el espía español informó que se había dejado de hablar de este proyecto en la plaza (Manrique, 1715).

Esta situación fue analizada por el marqués de Bedmar, plenipotenciario en las negociaciones con Gran Bretaña para la firma del Tratado de Utrecht, y plasmada por carta al marqués de Grimaldo el 1 de marzo de 1715. A pesar de las tranquilizadoras noticias de Hurtado, el marqués de Bedmar argumentó la conveniencia de “hacer fabricar un fuerte de cuatro baluartes y capacidad de 400 a 500 infantes y 1000 caballos en la cercanía de Gibraltar, pero que esté fuera del alcance del tiro de la artillería de la plaza y de la del monte”, con el objetivo de “tener enfreno a la guarnición de ellas, como para embarazar los contrabandos”.

El conde de Bedmar propuso enviar al ingeniero Diego Luis Arias para evaluar el terreno del istmo. Tendría que desarrollar mediciones que vislumbraran un emplazamiento a la referida fortificación. Este lo tendría que cumplir con total discreción. Sin emplear instrumentación, simularía observar la plaza, mientras medía las distancias con pasos ordinarios (Marqués de Bedmar, 1715).

### **3. TRABAJOS DE VERBOOM EN 1721 Y 1724 Y LA LÍNEA PROYECTADA DURANTE EL ASEDIO DE 1727**

El ingeniero general, Jorge Próspero Verboom, arribó junto a otros tres ingenieros a la bahía de Algeciras el 1 de octubre de 1721 para explorar la lengua de arena al norte de Gibraltar y el arco

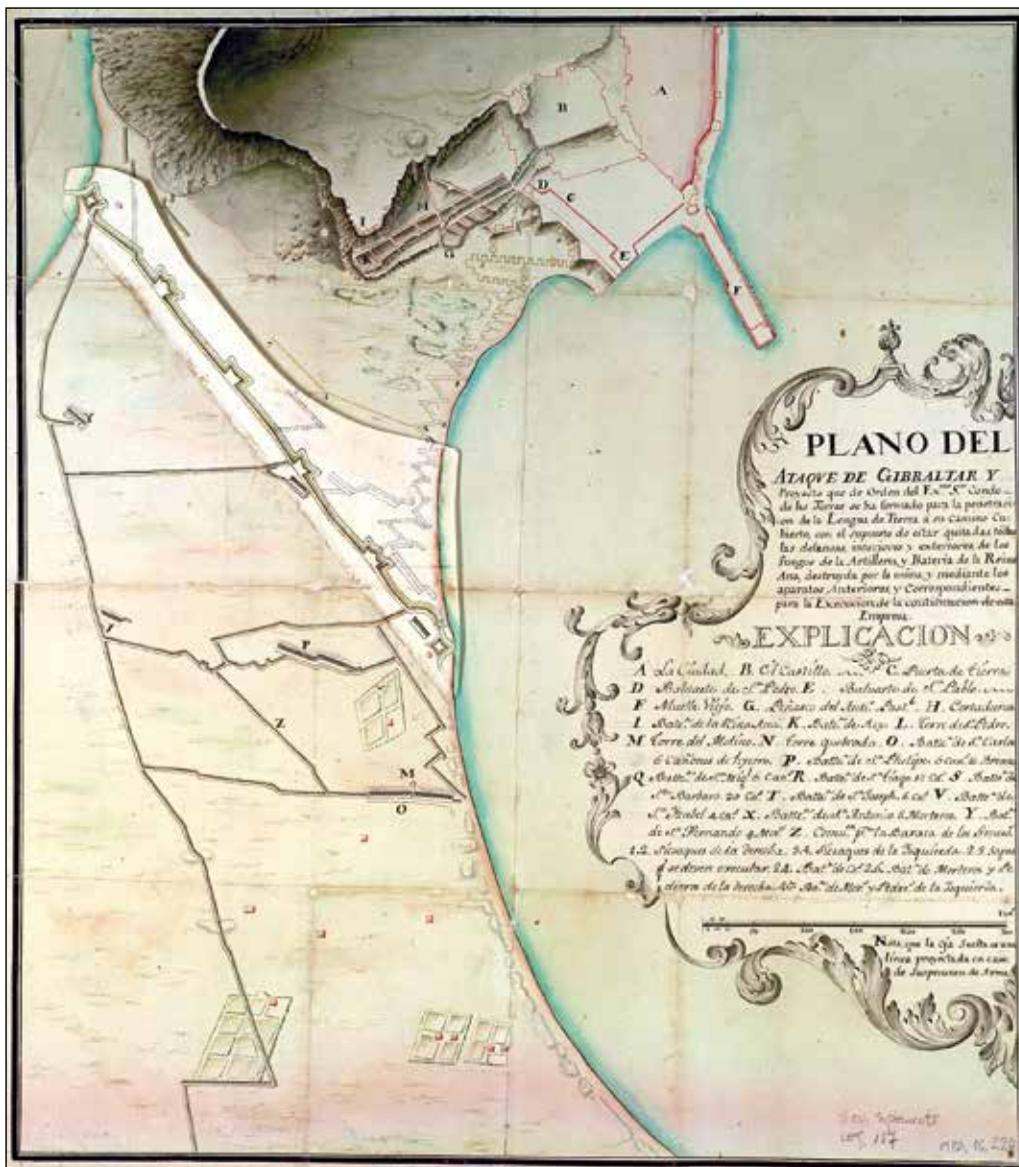
de la bahía, donde constataron la existencia de tres torres (J. P. Verboom, 1721). El objetivo de Verboom en esta expedición era proponer al rey un proyecto para fortificar Algeciras y el entorno de la bahía (Vidal, 2007: 187).

Una segunda expedición del ingeniero general fue realizada a principios de 1724, pasando por tierra a la plaza junto a dos ingenieros, que con la excusa de hacer una visita turística realizaron una misión de espionaje. Uno de los puntos en que el ingeniero estaba especialmente interesado era la zona extendida frente a Puerta Tierra (Gómez, 2020: 31).

El 30 de septiembre de 1726, Verboom envió al rey un informe sobre la fortificación del entorno de Gibraltar basándose en las expediciones de 1721 y 1724, donde hacía explícitas referencias al escenario estratégico del istmo. Argumentaba “cortar al mismo tiempo el Istmo con una Línea bien defendida y sostenida por sus extremos con dos reductos capaces de contener Artillería, además de otra Batería a la Costa de Levante” (J. P. Verboom, 1726).

Durante el asedio de 1727, el conde de las Torres ordenó elaborar un plano con los ataques y proyecto de penetración en el istmo, para el caso de que las defensas se hubieran destruido y se hubiera volado la batería de Santa Ana. En este plano, acompañado por una carta que le escribió el conde de Montemar, comandante general del Campo de Gibraltar, al marqués de Castelar el 1 de septiembre de 1727, aparece una representación superpuesta de un proyecto de fortificación que se proponía construir en caso de llegar a la suspensión de armas. Sin descripción del proyecto en la documentación adjunta, observamos que se trataba de una fortificación que transcurriría desde la torre del Molino hasta la del Diablo, siguiendo el trazado de la primera e inconclusa paralela del asedio de 1727. Esta línea tenía un diseño abaluartado con emplazamientos para dos baterías en los extremos y otras dos menores intercaladas entre ellas, equidistantes entre sí (Anónimo, 1727; MPD 16, 224). Probablemente esta idea fue la que propuso J. P. Verboom en 1726.

Un referente arquitectónico que conviene destacar es la torre del Diablo, una torre



Lamina 1. Plano del Ataque de Gibraltar y Proyecto que de Orden del Ex[celentísimo] Señor Conde de las Torres se ha formado para la penetración de la Lengua de Tierra a su camino cubierto, con el supuesto de estar quitadas todas las defensas... Inserta plano superpuesto de un proyecto de línea fortificada en caso de llegar a la suspensión de armas. Esta propuesta es coincidente con la idea de J.P. Verboom. Anónimo (1727). AGS. SGU. Supl. 157. Sign. MPD. 16, 224

almenara próxima a la cara norte del Peñón y la costa de levante (coordenadas: 36°08'48''N-05°20'29''W), que desempeñó una función discontinua de la defensa de Gibraltar al menos desde el siglo XVII. Por otra parte, encontramos a orilla de la bahía la torre del Molino, que ya estaba construida al menos en el siglo XVI, con un origen civil al servir como molino de viento (coordenadas: 36°09'19''N-5°20'29''W (Sáez, 1999: 216 y 226).

#### 4. PROYECTO DE VERBOOM CON BASE EN LA PROPUESTA DE MONTEMAR TRAS EL ASEDIO DE 1727

A principios de julio de 1727, J. P. Verboom propuso establecer una línea aprovechando las dos paralelas más cercanas a la plaza. En la primera fue en la que se fijó el conde de Montemar para proponer a Verboom "cerrar y restablecer lo destruido para servir después de la Línea que se ocuparían con tropas para impedir la entrada de los contrabandos". Esta derruida

paralela, que era la que trcurría más inmediata a Gibraltar, comunicaba la torre del Diablo con Torre Quebrada, pasando por la batería de San José. Verboom opinaba que también sería útil contar, como parte de esa línea, la paralela que trcurría desde el camino principal hasta la torre del Molino y batería de San Carlos. A esto se le debería sumar la ocupación de la torre del Diablo, junto a varios puestos de guardia y la batería de morteros de la Pelliza. De esta manera se configuraba una doble línea aprovechando las dos paralelas más próximas al Peñón, guarnecidas por un total de 535 infantes y 295 caballos. J. P. Verboom temía que los ingleses reclamaran la posesión de esta torre malinterpretando el reconocimiento del Tratado de Utrecht, queriéndolas tornar dependientes de la plaza. Ante esta posible pérdida, Verboom propuso volarla (J. P. Verboom, 1727a).

## 5. LA EMPALIZADA DE MONTAIGUT DE LA PERILLE

El 27 de septiembre de 1727, el conde de Montemar escribió una carta al ingeniero

director Antonio Montaignut, que continuaba con su destino en San Roque, trasmitiéndole la intención de Felipe V de que quedara “una línea de mar a mar” para cerrar la plaza por tierra al levantar el sitio. La intención era la de impedir el contrabando y evitar la desertión de las tropas españolas. El comandante general le solicitó una propuesta para establecer el trazado de esta línea, sobreentendiendo que se mantendría la posesión de las torres del Diablo y del Molino, y que se aprovecharían las infraestructuras construidas durante el reciente asedio (Montemar, 1727a). Barajando tres posibles líneas a diferente distancia de Gibraltar, Montaignut propuso erigir una estacada de mar a mar siguiendo el trazado más alejado de los propuestos por tener dunas menos acentuadas y estar más alejada del fuego enemigo (Montaignut, 1727a).

En la respuesta emitida por el ingeniero el 30 de ese mismo mes, explicaba que tendrían que levantar cuatro cuerpos de guardia “con paredes de cal y canto cubiertos de tejas haciéndoles troneados para la fusilería”. Exponía el ingeniero

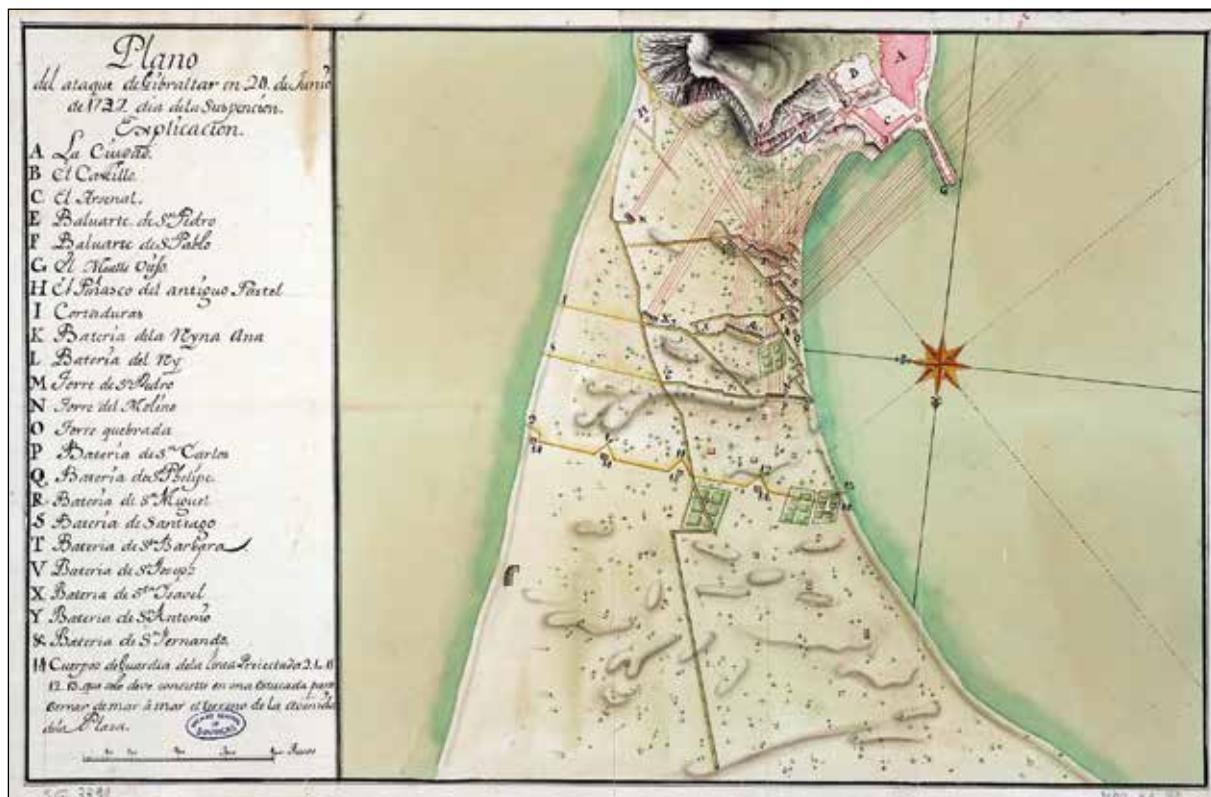


Lámina 2. Plano del ataque de Gibraltar en 24 de Junio de 1727, día de la suspensión. Cuerpos de Guardia de la Línea Proiectada 9.10.11.12.13. que solo debe consistir en una estacada para cerrar de mar a mar el terreno de la avenida de la Plaza. Este proyecto no se llegó a realizar. Anónimo (1727). AGS. SGU. 3391. Sign. MPD. 061, 093

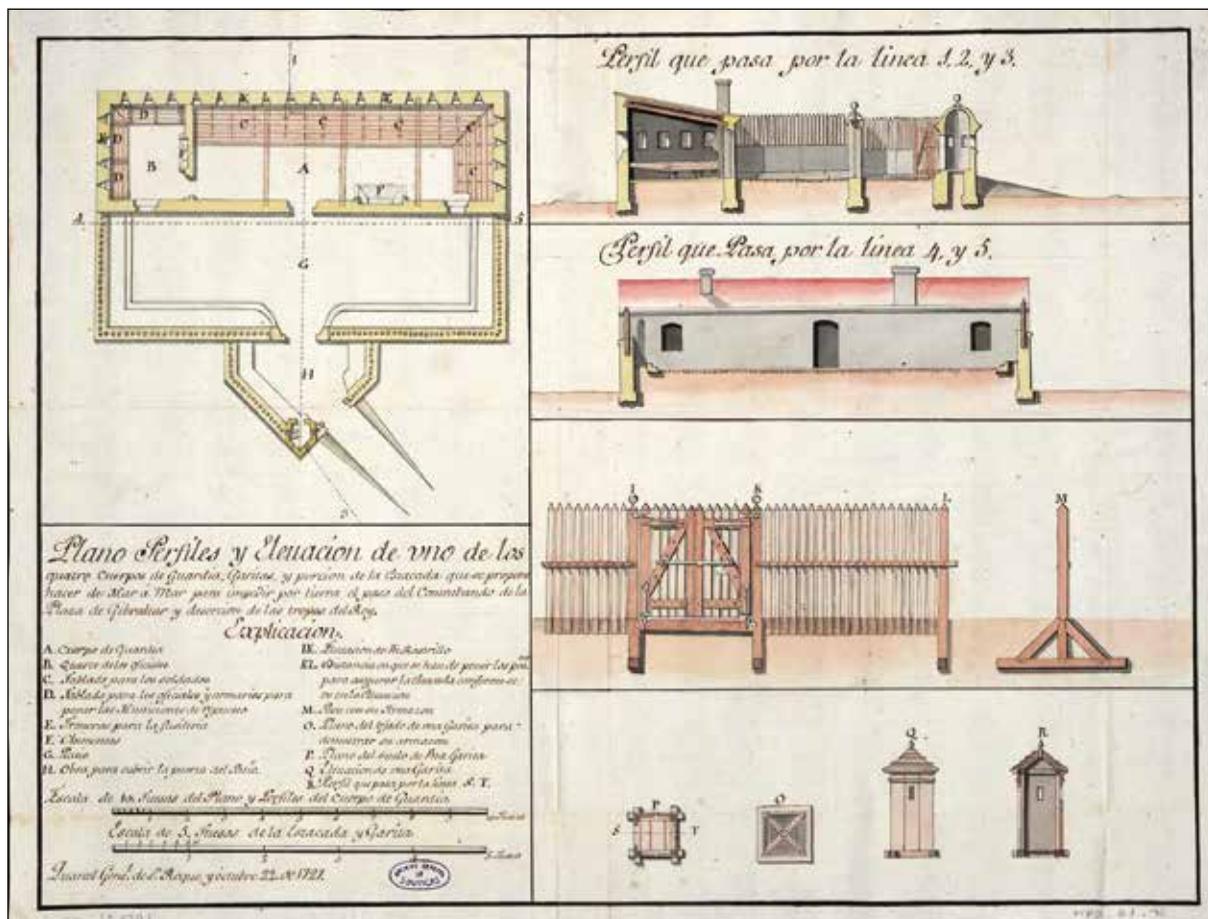


Lámina 3. Plano perfil y Elevación de uno de los cuatro cuerpos de guardias, y porción de la estacada que se propone hacer de Mar a Mar para impedir por tierra el paso del contrabando de la Plaza de Gibraltar y desercion de las tropas del Rey. Se observa el cuerpo de guardia con los elementos que la componen, un rastrillo y una garita. Montaigut, A. (22 de octubre de 1727). AGS. SGU. 3391. Sign. MPD. 061, 096

que la empalizada propuesta se podría fácilmente fortificar en caso de romper en guerra. Las torres del Diablo y del Molino habría que cubrirlas con tejado, junto a otras reparaciones de los cuerpos de guardia de la caballería en las que se emplearían juncos y palmas. Montaigut preveía acomodar 40 infantes con un capitán y dos subalternos en cada uno de ellos. Habría que destacar ocho soldados en la torre del Diablo y quince en la del Molino. Un capitán, un subalterno y treinta caballos harían patrullas entre las dos torres. (Montaigut, 1727b).

El presupuesto presentado el 22 de octubre de 1727 daba detalle del cuerpo de guardia, que se proyectaba ejecutar sus paredes con mampostería, se componía de la zona de emplazamiento de la garita, el patio y el alojamiento. Los ladrillos serían usados para

los ángulos, los pies derechos de puertas troneras y revocos.

Cada barracón tendría 37 toesas cuadradas, dos chimeneas y 10 toesas cuadradas de tablado para el espacio de los soldados más el del oficial, que se amueblaría con armarios para municiones. El patio y la entrada, con una superficie de 43 toesas cuadradas, se proyectaron empedrados con 176 estacas en el podio y con la zona de la garita.

A lo largo de 690 toesas, 5520 estacas cerrarían el istmo de mar a mar. Cuatro rastrillos permitirían el acceso, y por vanguardia 24 garitas de madera acordonarían la línea, mientras otras custodiarían cada cuerpo de guardia.

Las torres del Diablo y del Molino necesitarían la reparación de sus cubiertas, la colocación de tablados, la apertura de sendos vanos para

puertas, convirtiendo las existentes en ventanas, mampostería para diferentes fines y una escalera para cada una de ellas para acceder por la puerta de escotilla al segundo nivel.

Entre la empalizada y el Peñón, se construirían tres barracas. La central, de mayor tamaño, cobijaría 30 caballos y, las otras dos restantes tendrían la mitad de capacidad.

Desglosando el proyecto, los barracones tendrían un coste de 80 000 reales de vellón; 62 000 para la estacada, rastrillos y garitas; 4.500 para los puestos de caballería y 4.000 por los reparos de las torres (Montaigut, 1727c).

El 2 de noviembre, el comandante del Campo informó al marqués de Castelar de todos los detalles del proyecto, incluyendo su presupuesto y perfiles (Montemar, 1727b). Tras revisarlo, el marqués de Castelar le trasladó el precepto del rey el 10 de noviembre, rezando que “habiendo resuelto SM se ponga en práctica lo que se propone con algunas ventajas de que se advertirá a VE mientras se ejecuta la Línea” (Marqués de Castelar, 1727).

En la revisión que realizó J. P. Verboom del proyecto, consideró que el emplazamiento de la línea era el oportuno. Respecto a la composición de la línea con cuatro cuerpos de guardia y tres cortinas con dos dientes de sierra en la mediana, observó que la distancia entre los cuerpos de guardia era demasiado amplia, pues el disparo de fusil en forma de punto en blanco, que tenía un alcance de 150 toesas, no daba efectividad para hacer blanco quedando una zona fuera de tiro. Como solución apostaba por añadir un cuerpo de guardia más, contando de esta manera con un tercer diente de sierra y cuatro cortinas. Por último, para un futuro, el ingeniero general consideró levantar a vanguardia un parapeto como protección de la línea, manifestando su conformidad para ejecutar los reparos de las torres (J. P. Verboom, 1727b).

El 15 de noviembre, el conde de Montemar informó al marqués de Castelar de que siete ingenieros del Campo quedarían a las órdenes de Montaigut para levantar la empalizada de mar a mar: Nicolás Dancur, ingeniero en segundo; Juan Bergel, Sebastián Feringán y Juan Bautista Amphoux, que eran ingenieros

ordinarios; y Juan Bautista Bigoti, José Bertola y Juan French, en calidad de ingenieros extraordinarios (Montemar, 1727c).

Portmore, el 13 de diciembre, sobre la línea proyectada por Montaigut y los puestos avanzados, clarificó que “llanamente a VE que jamás lo admitiré en la forma propuesta”. Esto generó inmediatamente el envío del sargento mayor de la plaza a Madrid (Portmore, 1727).

Al día siguiente, el emisario mantuvo una conferencia con el conde de Montemar, de la cual este informó al marqués de Castelar aclarándole que Portmore admitía la construcción de la línea, pero no con los puestos avanzados. Advertía el conde de Montemar que los británicos, al rechazar la presencia de estos puestos, estaban pretendiendo la jurisdicción del territorio alcanzado por el disparo de un cañón desde la batería de la reina Ana, situada a media altura del Peñón. Portmore, enturbiando el procedimiento que definía el “disparo de cañón de punto en blanco”, quiso establecer una extraña equivalencia de la distancia que alcanzarían los cañones de pequeño calibre que en ese momento armaban esa batería. Esta propuesta tomaba tintes de mayor engaño cuando el comandante general advertía que se había modificado la configuración del fuego de la batería, añadiendo cañones de mayor calibre, y que por tanto serían utilizados para justificar un alcance mayor del disparo y por tanto de la jurisdicción.

El conde de Montemar acusó a su homólogo de la plaza de “faltar a la buena fe” por haber emplazado un cañón de calibre grueso en la nombrada batería, al que dándole alguna elevación alcanzaría 600 o 700 toesas (Montemar, 1727d).

El 2 de enero, Eugenio Gerardo Lobo, militar y poeta conocido como “el capitán coplero”, mantuvo un encuentro en Gibraltar para tratar las condiciones del allanamiento encontrándose con la peor actitud posible en su homólogo británico para llegar a un consenso. Cuando pasó a tratar el asunto de la construcción de la empalizada, “no pudo convenir en nada con el coronel que deputó aquel gobernador para este efecto y queriendo quedar absolutamente tan libres como estaban antes de romper la guerra”.

Ante esta sorpresiva respuesta, la línea proyectada por el ingeniero director, quedó anulada, quedando solo como un interesante deseo (Anónimo, 1728).

## 6. LA LÍNEA DE ONCE BARRACONES

Ante el revés al proyecto de Montaigut, el comandante general determinó la construcción “poco más o menos sobre el mismo alineamiento del proyecto de la Línea de palizadas, y a distancia de 700 toesas de la batería de la Reina Ana, once barracas para puestos de Infantería y Caballería”.

Esta nueva línea, con inferiores pretensiones planteadas que su antecesora, cerraría el istmo de mar a mar. Comenzando desde la playa de poniente, serían de caballería la 2ª, 5ª, 8ª y 11ª, nombradas con los nombres de Santa Isabel, San Luis, San José y San Francisco de Paula. El resto eran para la infantería y fueron conocidas por los nombres de San Felipe, San Fernando, San Carlos, Santa Mariana, Santa María, San Benito y Santa Bárbara, quedando “puestos estos nombres en unas tablillas en las barracas de la parte de la plaza”. Las barracas de infantería tenían una longitud de 14 varas por 6 de ancho, capaces de acomodar entre todas a 200 hombres. Cada barraca tenía dos espacios con una chimenea cada uno, diferenciando así el espacio de acomodo de la tropa de la del oficial. Las de caballería, que tenían entre 21 y 22 varas de largo con igual ancho que las anteriores, eran capaces de guardar 40 unidades de caballería. Los pesebres eran de buenos tablones y dos puertas daban acceso a las caballerizas: una hacia la plaza y la otra a retaguardia, con altura suficiente para que un soldado entrara con la silla puesta y carabina. Cada cabaña de caballería sumó un coste de 1.420 reales de vellón y 1.530 las de infantería, solo en concepto de mano de obra, pues los materiales a emplear serían los procedentes de los hospitales que se habían deshecho, acarreado un coste de entre 300 y 400 reales de vellón en este proceso de reciclaje. La unión de tablas y cuarterones para fabricar puertas, tabladillos y pesebres se realizaron en Estepona.

Hacia el frente de la línea, el conde de Montemar consideró usar las torres del Molino y del Diablo, junto a una barraca a la altura de las

ruinas de la batería de San José, como puestos de infantería. También se seguía manteniendo la guardia de la mina de Santa Bárbara, en la cara norte del Peñón, con la que se pretendió volar la batería de Santa Ana en el reciente sitio.

Tras la línea se comenzó a construir una barraca para 50 caballos en la casa de Buenavista, por la vertiente septentrional de Sierra Carbonera; otro puesto para caballos en la casa de Luvigny y una tercera con la misma capacidad en el paraje de Patrón Benito, en las cercanías de Puente Mayorga. Estas medidas, fueron tomadas entre el conde de Montemar, el comandante de caballería Francisco de la Rúa, M. Benito y Antonio Montaigut tras evaluar el terreno. Al haberse sustituido la empalizada por las once barracas, la necesidad de tropa era notablemente inferior a la prevista, produciéndose la salida del campo de varios batallones (Anónimo, 1728).

A 30 toesas más apartadas de la de la plaza de lo que primeramente se consideró, ya se habían erigido el 19 de enero 6 barracas: las 4 de caballería y 2 de infantería (Montemar, 1728a). El 9 de febrero de ese año la línea de once barracones quedó concluida, salvo las garitas. Los cuarteles para acomodar dos batallones en Algeciras y otros dos en San Roque, con tabladillos y tejas, también se finalizaron. Estos albergaban “doscientos y cuarenta caballos deben quedar a cargo de un teniente coronel; cuatro capitanes, ocho tenientes, ocho alféreces, ocho sargentos y cuatro trompetas, que corresponden a 60 caballos un capitán, un trompeta y dobles subalternos por cada uno de los regimientos de Borbón, Barcelona, Brabante y Calatrava” (Montemar, 1728b).

Se acomodaban 175 soldados a partes iguales, 25 en cada grupo, entre los siete barracones de infantería y cinco grupos de 10 para los puestos de la torre de los Genoveses, la de Diablo, Guadiaro, batería de Thessé, la de la Atunara, y un grupo de cinco para la batería de San Antonio, que armaba cuatro cañones. Para la batería de Puente Mayorga había 18 soldados, desde donde se destacaban un cabo y ocho soldados para la batería del Rinconcillo.

Cuatro capitanes y los tres tenientes más veteranos, a la cabeza de los veinticinco hombres



Lámina 4. Vista y Perspectiva de Gibraltar en donde se ve los Ataques que se hicieron por las Tropas de su Magestad en el año 1727 y las once Barracas que se han construido de mar a mar en las quales se mantienen las Guardias de las tropas destinadas en este campo para estorbar el comercio ylicito por tierra con dicha plaza. Las barracas se construyeron entre enero y febrero de 1728 al no haberse podido construir la empalizada de mar a mar proyectada por el ingeniero Antonio Montaigut. Anónimo (1728). AGS. SGU. Leg. 1739. Sign. MPD. 70, 020

de cada uno de los siete barracones de infantería, eran acompañados cada uno por un sargento. Estos determinaban sus guardias por el sorteo que realizaban extrayendo de un sombrero los nombres de los puestos de las guardias. En dos tablillas por puesto, con “letra grande e inteligible”, colgaban las órdenes particulares a cumplir y el bando del conde de Montemar sobre el comercio ilícito, emitida con fecha de 10 de noviembre de 1727 (Montemar, 1728).

## 7. LA LÍNEA DE CONTRAVALACIÓN

Al merecer este apartado un trabajo más exhaustivo, solo marcaremos algunos aspectos sobre el primer ingeniero director, Isidro Próspero Verboom, que proyectó la obra y la ejecutó parcialmente. Representa el elemento principal al que se le puede atribuir la mayor aportación de la configuración del topónimo que da nombre a la ciudad de La Línea de la Concepción. Destacó por su uso militar continuado hasta su voladura en 1810 y muy especialmente en el último asedio a Gibraltar.

Encargada a Jorge Próspero Verboom, rechazó la propuesta argumentando problemas de salud (Gómez, 2018: 269). I. P. Verboom, una vez recibida la orden real fechada el 2 de noviembre de 1730 por la que se le encargaba el proyecto de la obra, se presentó ante el comandante del Campo de Gibraltar, el conde de Roydeville, el día 16 de ese mes (Roydeville, 1730a).

Argumentaba I. P. Verboom que “como se me ha dejado la alternativa”, decidió que se realizara la obra de cal y canto, por su solidez y permanencia en contraposición de la fajina o tepes (Roydeville, 1730b). En este aspecto que, aunque fue tratado entre J. P. Verboom y Felipe V como idea general, vemos que toma el protagonismo Isidro a la hora de pronunciar una determinación como ingeniero al que se le encargó el proyecto.

Proyectada la obra de mano de I. P. Verboom y dirigida por él mismo durante una primera fase, no vería concluida la línea. Según reza en el certificado de defunción rubricado por su padre, el ingeniero general J. P. Verboom, “en el diez y siete de octubre del presente año falleció en la villa de Madrid, en el ejercicio de su empeño, el Brigadier e Ingeniero Director D. Isidro Próspero Verboom” (J. P. Verboom, 1733).

## 8. CONCLUSIONES

Como hemos visto, han sido variadas y constantes las ocasiones en que se ha empleado el concepto la línea en el istmo situado al norte de Gibraltar, desde la línea británica que pasó de manera casi anecdótica hasta la línea de contravalación, en la que recae el uso dominante del término. Con importancia desigual de los proyectos descritos, han configurado con el uso insistente del término, el topónimo que da nombre a la ciudad de La Línea de la Concepción.

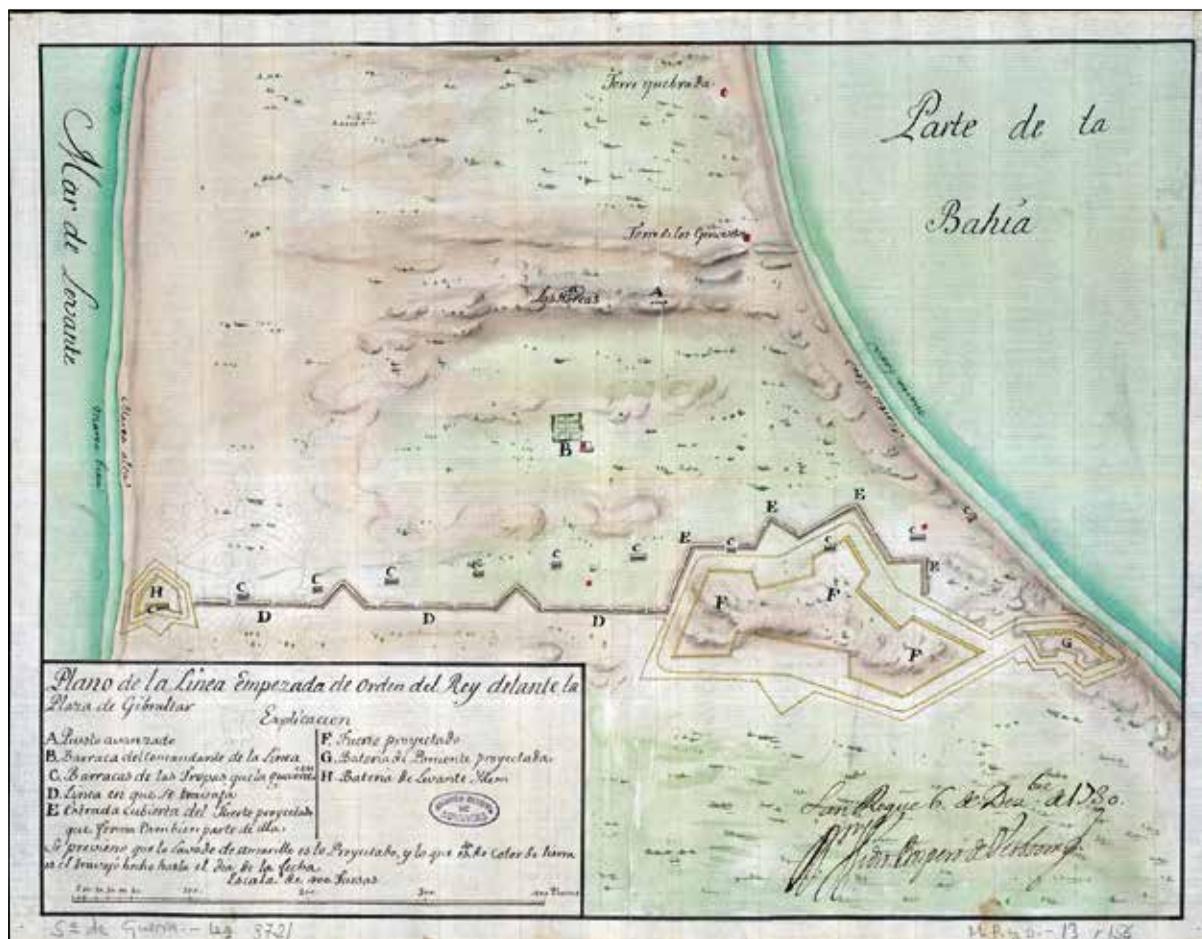


Lámina 5. Vista y Perspectiva de Gibraltar en donde se ve los Ataques que se hicieron por las Tropas de su Magestad en el año 1727 y las once Barracas que se han construido de mar a mar en las cuales se mantienen las Guardias de las tropas destinadas en este campo para estorbar el comercio ylicito por tierra con dicha plaza. Las barracas se construyeron entre enero y febrero de 1728 al no haberse podido construir la empalizada de mar a mar proyectada por el ingeniero Antonio Montañut. Anónimo (1728). AGS. SGU. Leg. 1739. Sign. MPD. 70, 020

## 9. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

### 9.1. Bibliografía

- Gómez Nadal, B. (2018). “Origen de la línea de contravalación frente a Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (48). Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 259-272.
- Gómez Nadal, B. (2020). “De las pretensiones a la realidad en el asedio a Gibraltar de 1727”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (52). Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 31-44.
- Sanz, R. (1749). “Diccionario militar o recolección alfabética de todos los términos propios al Arte de la Guerra”. Barcelona: Oficina de D.

Gerónimo Ortega y Herederos de Ibarra.

- Sáez Rodríguez, A. J. (1999). “El Diablo’ y ‘los Molinos’, torres de vigía en el istmo de Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (21). Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 215-236.
- Vidal Delgado, R. (2007). “Los primeros comandantes generales del Campo de Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (34). Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 187-220.

### 9.2. Fuentes

- Anónimo (1727). *Plano del Ataque de Gibraltar y Proyecto que de Orden del Ex[celentisimo] S[eñ]or Conde de las Torres se ha formado para la*

- penetracion de la Lengua de Tierra a su camino cubierto, con el supuesto de estar quitadas todas las defensas (1727)* [Material cartográfico]. AGS. SGU. Supl. 157. Sign. MPD. 16, 224. ■ Anónimo (1727). *Plano del ataque de Gibraltar en 24 de Junio de 1727, día de la suspensión* [Material cartográfico]. AGS. SGU. 3391. Sign. MPD. 061, 093.
- Anónimo (enero de 1728). *Minuta de un ingeniero*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Anónimo (9 de abril de 1728). *Vista y Perspectiva de Gibraltar en donde se ve los Ataques que se hicieron por las Tropas de su Magestad en el año 1727 y las once Barracas que se han construido de mar a mar en las cuales se mantienen las Guardias de las tropas destinadas en este campo para estorbar el comercio ylicito por tierra con dicha plaza* [Perspectiva]. AGS. SGU. Leg. 1739. Sign. MPD. 70, 020.
  - Conde de Montemar (27 de septiembre de 1727). *Carta a Antonio Montaignut*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Conde de Montemar (2 de noviembre de 1727). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Conde de Montemar (15 de noviembre de 1727). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3045.
  - Conde de Montemar (14 de diciembre de 1727). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1739.
  - Conde de Montemar (19 de enero de 1728). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1739.
  - Conde de Montemar (9 de febrero de 1728). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1739.
  - Conde de Montemar (26 de febrero de 1728). *Disposición y servicio que ha de hacer la infantería en la Línea y guardias de ella y así mismo las que correspondían al puesto de San Roque*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1739.
  - Conde de Roydeville (16 de noviembre de 1730). *Carta a José Patiño*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1730.
  - Conde de Roydeville (1 de diciembre de 1730). *Carta a José Patiño*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 1764.
  - Lord Portmore (2 de noviembre de 1727). *Carta al conde de Montemar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Manrique, F. (2, 23 y 30 de diciembre de 1714). *Carta al marqués de Grimaldo*. [MS]. AGS. EST. Leg. 6826,17.
  - Manrique, F. (3 de febrero de 1715). *Carta al marqués de Grimaldo*. [MS]. AGS. EST. Leg. 6826,17.
  - Marqués de Bedmar (1 de marzo de 1715). *Carta al marqués de Grimaldo*. [MS]. AGS. EST. Leg. 6826,18.
  - Marqués de Castelar (10 de noviembre de 1727). *Carta al conde de Montemar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Montaignut, A. (28 y 30 de septiembre de 1727). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Montaignut, A. (22 de octubre de 1727). *Valuación de la estacada que ha de formar la Línea de mar a mar en el paraje y modo señalado en el Plano con el importe de cuatro rastrillos y veinte y ocho garitas de madera que se necesitan*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Montaignut, A. (22 de octubre 1727). *Plano perfil y Elevación de uno de los quatro cuerpos de guardias, y porción de la estacada que se proponer hacer de Mar a Mar para impedir por tierra el paso del contrabando de la Plaza de Gibraltar y deserción de las tropas del Rey* [Material cartográfico]. AGS. SGU. 3391. Sign. MPD. 061, 096.
  - Marqués de Castelar (10 de noviembre de 1727). *Carta al conde de Montemar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.
  - Verboom, I. P. (6 de diciembre de 1727). *Plano de la Línea empezada de orden del Rey delante la Plaza de Gibraltar* [Material cartográfico]. AGS. SGU. 3721. Sign. MPD. 013, 156.
  - Verboom, J. P. de (1721). *Idea de Verbom sobre las Algeciras de resulta de un reconocimiento*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3618.
  - Verboom, J. P. de (1726). *Descripción de las Algeciras y su terreno. Proyecto de fortificar esta plaza y sondeo del puerto por Verbon. Fortificación sobre Algeciras y Bahía de Gibraltar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3618.
  - Verboom, J. P. de (3 de septiembre de 1727). *Disposición de como se ha de ocupar el terreno de los ataques de Gibraltar y las costas inmediatas con expresión de los Puestos que se habrán de*

*establecer después de demolidas las Baterías y trincheras*". [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.

■ Verboom J. P. (15 de noviembre de 1727). *Carta al marqués de Castelar*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3391.

■ Verboom, J. P. (28 de diciembre de 1733). *Certificado de defunción de Isidro Próspero Verboom*. [MS]. AGS. SGU. Leg. 3790.

---

**Baltasar Miguel Gómez Nadal**

Licenciado en Psicología y maestro en Ciencias Humanas. Coordinador del departamento de orientación del CDP Marista "Cervantes" (Córdoba)

---

---

**Cómo citar este artículo:**

Baltasar Miguel Gómez Nadal (2021). "Las líneas en el Istmo frente a Gibraltar en el siglo XVIII". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (55), otoño 2021. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 21-31.

---

