

La Trocha: la vía militar de acceso a la Bahía

José Juan Yborra Aznar y Jesús Mantecón Cantero,
fotografías de los autores

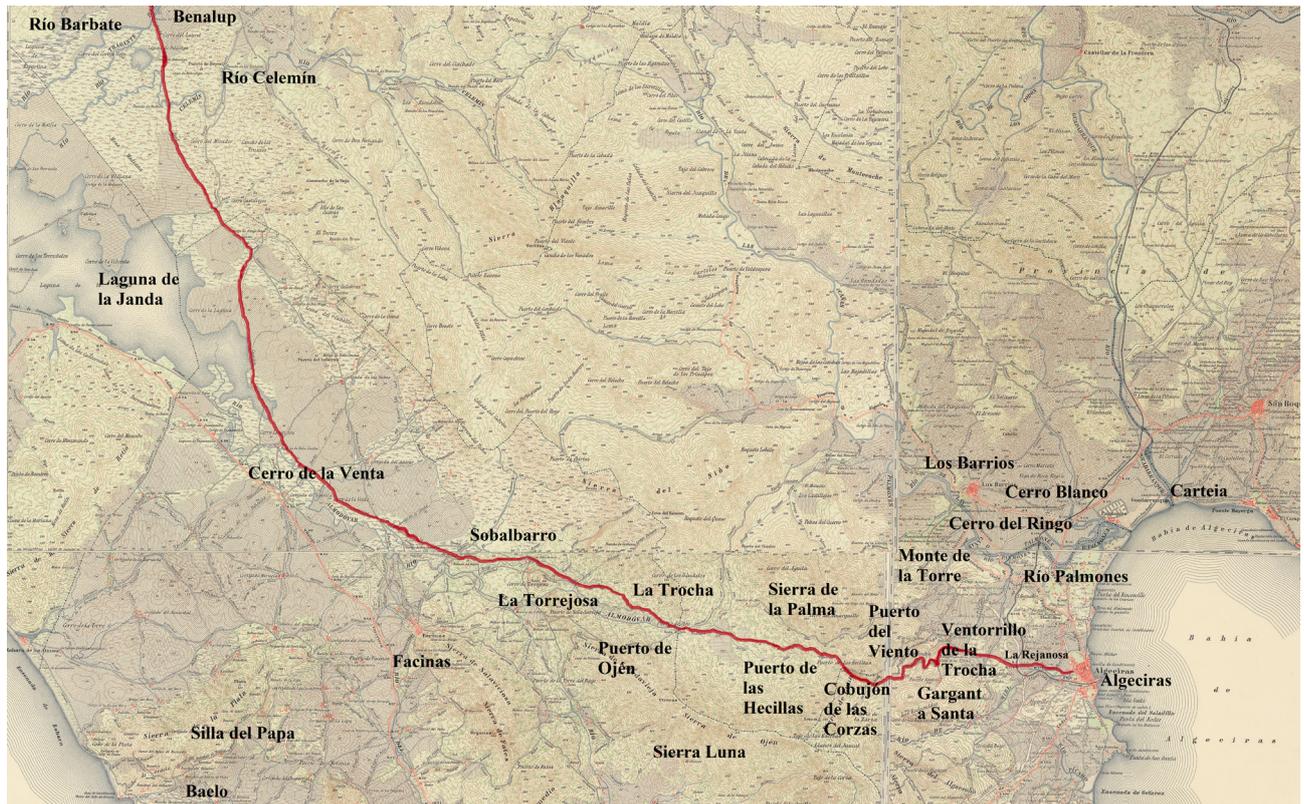
Si no construyes castillos en el aire, no construirás nada en el suelo

VICTOR HUGO

La Trocha es un camino que comunicaba la bahía de Algeciras con occidente a través del corredor de la Janda. Fue en el siglo XIX cuando acabó formando parte de las trastiendas estéticas de un buen número de viajeros románticos que hollaron sus recodos con la intención de narrar experiencias viajeras teñidas de exóticos riesgos. Cuando Victor Hugo construía castillos en el aire entre bandidos aragoneses y amadas imposibles, un buen número de escritores se desplazaron por esta vía en busca de la costa mediterránea y de Gibraltar. Junto a sus lindes, muchos ubicaron metas reconfortantes y pragmáticos puntos de apoyo tras atravesar una senda plagada de hiperbólicas fragosidades y bandoleros preñados de tópicos. Estas figuras acabaron por enmascarar una ruta de complejas e históricas funciones, entre las que destaca una que mantuvo a lo largo de siglos: su rol militar.

Los caminos suelen tener como punto de partida el propio de cada caminante. La Trocha de las últimas centurias partía de Jerez y se dirigía hacia levante cruzando el Guadalete por el vado de la Cartuja. Tras bordear la laguna de Medina y el castillo del Berroquejo, llegaba a los pies del

otero donde se alzaba la primitiva Asido y rebasando el curso del arroyo del Yeso alcanzaba la actual Benalup. Desde allí, una vez franqueado el río Barbate y el Celemín, seguía por la orilla norte de la laguna de la Janda hasta llegar al inapreciable cerro de la Venta y al mucho más vistoso de la Torrejosa. A partir de ahí, el paisaje es otro: se iniciaba un trayecto mucho más montuoso y agreste; tras el puerto de Ojén ascendía el valle homónimo hasta coronar el de las Hecillas, donde se atisbaba la divisoria paisajística entre la vertiente atlántica y la mediterránea antes de iniciar el descenso al arroyo de Botafuegos a través del Cobujón de las Corzas. Una vez coronado el puerto del Viento, los viajeros contemplaban el impactante panorama del Peñón y toda la costa de su Campo y se producía el descenso hasta el ventorrillo de la Trocha. Desde allí, el viaje hasta Algeciras era mucho más fácil tras salvar el arroyo de la garganta Santa y cruzar los pagos de la Rejanosa. En el puerto de las Hecillas confluían otras dos variantes: la que bordeando la sierra de la Palma llegaba hasta el monte de la Torre y cruzaba el Palmones en busca de las zonas orientales de la Bahía y otra que a través



Recorrido general de la Trocha en el Campo de Gibraltar. *Mapa Topográfico Nacional, 1917.*

del valle del río de la Miel llegaba hasta Algeciras desde el Cobre, dando servicio a los numerosos asentamientos de la zona.

Este camino, que en poco más de cien kilómetros ponía en contacto la bahía de Algeciras con el paleoestuario del Guadalquivir a través del nudo de la Janda, ha tenido una trascendencia que apunta a estadios anteriores a la historia (Yborra y Mantecón, 2019). El territorio por el que discurre la Trocha se encuentra plagado de hitos que conforman una sucesión de referentes que marcan asentamientos y desplazamientos humanos desde el principio de los tiempos. Sabido es que el espacio lagunar de la Janda se constituye en el eje sobre el que se vertebran una buena parte de abrigos que custodian algunas de las muestras más relevantes del arte rupestre de la prehistoria del Sur (Mas Cornellá, 2000). Hay una sucesión de enclaves como la cueva del Moro, la de las Palomas, las de los Ladrones, el tajo de las Figuras; los abrigos que se extienden por el Retín, el Aciscar, el Celemin y todo el entorno de la sierra de la Momia; el santuario de Bacinete, la necrópolis de los Algarbes, los restos de las Caheruelas, los yacimientos del cortijo de la

Almoguera, el Ringo y el ventorrillo de la Trocha o el rosario de tumbas antropomorfas que se extienden sobre riscos y elevaciones de unas sierras holladas por el ser humano desde antiguas edades de bronce y metales. Todos ellos se constituyen en sartas dispuestas en el hinterland de un camino que de forma eficaz, económica y rápida ponía en contacto el Mediterráneo con el Atlántico desde épocas en las que el tiempo se medía por milenios y los conflictos sociales aún no formaban parte de la frágil memoria colectiva.

Por este camino se desplazaron cazadores, recolectores y los primeros que comerciaron con los estratégicos metales que desde los lugares de extracción en la faja pirítica Ibérica eran conducidos hasta la costa mediterránea para desde allí ser transportados hasta lejanos pueblos orientales, los cuales, tras recurrentes oleadas, desembarcaron en estas tierras que era un fin del mundo pero también lugar de promisión, abriéndose la puerta a iniciales conflictos. La primera civilización relacionada con este territorio se encuentra velada por las sombras que provocan el escaso conocimiento científico que aún inspira, lo que provoca su en-

tronque con lo mítico¹. De Tartessos hay todavía más interrogantes que respuestas claras, aunque a lo largo de la Trocha se erigieron una serie de hitos relacionados con esta cultura. Asta Regia, el Berrueco, el cerro de las Madres, el del Ringo, el monte de la Torre o la Silla del Papa, son espacios estratégicos que todavía hoy jalonan una vía de comunicación cuyos inicios históricos están plagados de enigmas.

Los fenicios tuvieron en las costas del Estrecho un objetivo destacado en su afán por controlar el fructífero comercio de los minerales que se extraían en la península (Prados y Salas, 2017). Esta es la razón por la que se erigieron muy significativos santuarios, como los de la cueva de Gorham, justo en la embocadura oriental del canal, en la isla de Sancti Petri o la ría de Huelva, punto de llegada de buena parte de la mercancía metalífera de las cercanas minas de la cuenca del Tinto. Se ubicaron asentamientos púnicos, reciamente fortificados, en las proximidades de la Trocha, como lo prueban los yacimientos del Castillo de Doña Blanca, en su extremo occidental, el cerro del Castillo, en Medina y los del cerro del Ringo y del Prado, ya en la bahía de Algeciras.

Las riquezas de este lugar, donde de forma metafórica, mitológica y real se ubicaba el fin del mundo, fueron el motivo por el que llegaron igualmente expediciones griegas que acabaron por asentarse en un territorio por tantos codiciado (Domínguez Monedero, 2007). Bien documentada está la relación de los griegos focenses con Tartessos y la utilización de la Trocha en sus expediciones hacia el disputado territorio del Estrecho de Gibraltar, en cuyo entorno se llegaron a fundar dos importantes colonias helenas: Portus Menesthei, en la actual dehesa de Bolaños y Mainake, para cuya ubicación se ha llegado a proponer la bahía de Algeciras².

Los pueblos ibéricos habitaron el antiguo territorio de Tartessos desde mediados del siglo VI a.

C. hasta el III, con una mayoritaria presencia de los turdetanos, que habitaban en *oppida* o ciudades erigidas sobre asentamientos anteriores (Bendala Galán, 2000) y fuertemente amuralladas, lo que denota la existencia de conflictos que justificaban sus sólidas defensas. A lo largo de la vía de la Trocha se encuentran restos de estas fortificaciones en la antigua Asta Regia, en el Berrueco, en el *oppidum* de Asido, en la *Turris Lascutana* y en los más próximos de la Silla del Papa, así como en los enclaves del cerro del Ringo y del monte de la Torre, donde se aprecian evidentes estructuras defensivas.



El corredor de la Janda y la Trocha desde el *oppidum* de la Silla del Papa.

Desde el siglo III a. C., tanto cartagineses como romanos se sintieron atraídos por este territorio excéntrico pero lleno de riquezas, con todo lo que ello suponía. Desde las guerras Púnicas, la orilla norte del Estrecho se convirtió en un espacio que la historia con mayúsculas convirtió en un escenario donde los hechos se sucedieron con la recurrente constancia de los más pertinaces ciclos³. En 237 a. C. tuvo lugar el viaje de Amílcar Barca, con su hijo Aníbal y su yerno Asdrúbal, en su desplazamiento hasta Gadir una vez cruzado el canal en las proximidades de la primitiva Carteia. Veinte años más tarde, Aníbal volvió a desembarcar en la Bahía en el inicio de su campaña militar

¹ *Vid.* las aportaciones de Carlos GONZÁLEZ WAGNER (2014) o el estudio de Alberto PORLAN (2015), donde relaciona directamente a la Trocha con la cultura tartésica.

² Luca ANTONELLI (2000) la ubica en Gibraltar, mientras que Pierre JACOB (1985) la sitúa en Algeciras.

³ Sobre la importancia de las comunicaciones en la zona, *vid.* el trabajo de José María BLÁZQUEZ (1997).

contra Roma, hacia donde se dirigió con todo su ejército, después de cruzar planicies y cordilleras. Tras las victorias romanas y la fundación de nuevas colonias en la zona, Quinto Sertorio arribó en el 80 a. C. muy probablemente a las proximidades de Mellaria, iniciándose las guerras sertorianas, en las que se efectuaron importantes avances militares hacia el interior siguiendo la antigua vía de la Trocha, camino del bajo Guadalquivir. Una vez que Pompeyo logró la victoria, se inició un largo periodo de control romano de las costas y del mar, donde fue cada vez menos frecuente la aparición de amenazantes velas negras. El canal se convirtió en un lugar cada vez más seguro. En sus orillas se fueron asentando y consolidando poblaciones como las nuevas Baesippo, Baelo Claudia o Mellaria, las cuales fueron trasladadas desde ubicaciones anteriores situadas tierra adentro (García Jiménez, 2010) y conocieron un destacado periodo de esplendor junto a unas costas cada vez más resguardadas. Esto no significó el abandono del antiguo camino de la Trocha, que ponía en comunicación Ceret y Asido Cesarina Augusta con la bahía de Algeciras, donde había asentamientos destacados, como Carteia, Portus Albus y Iulia Traducta.

En el *Itinerario Antonino*, del siglo II d. C., se describe la etapa entre *Calpe Carteiam* y *Belone Claudia*. En él se especifican 6 millas hasta la llegada a *Portu Albo*, otras 12 hasta *Mellaria* y 6 más hasta Baelo. En ningún momento se menciona la ya entonces relevante Iulia Traducta, por lo que esta vía no debía de pasar por allí. La distancia en millas, por el contrario, coincide con un hito del antiguo camino que desde Carteia enlazaba con la Trocha: el Cerro Blanco —obsérvese la toponimia—, ubicado en la antigua desembocadura del Palmones. Desde allí, las 12 millas romanas vuelven a coincidir con el entorno de Facinas-la Torrejosa, donde podría localizarse la originaria ubicación de Mellaria en un asentamiento tierra adentro posteriormente desplazado a las costas de Valdevaqueros, donde se encuentran documentadas factorías de salazón (Ponsic, 1988). Desde aquella posición vuelve a encajar la distancia miliar del *Itinerario* hasta Baelo, lo que nos hace sustentar la hipótesis de que la vía directa entre los dos grandes enclaves romanos transcurría por el interior, coincidiendo

con buena parte del trazado del antiguo camino que ponía en comunicación la bahía de Algeciras con la desembocadura del Guadalquivir a través de la Janda (Yborra y Mantecón, 2019: 279-282).

Tras la conocida como crisis del siglo III d. C., comenzó un nuevo ciclo histórico (Abellán Pérez, 2011) en el que la decadencia del poder de Roma se fue haciendo cada vez más evidente. Junto a las amenazas de los pueblos del norte, el control sobre la navegación menguó, por lo que las costas se convirtieron en espacios cada vez menos seguros, como lo demostró el cruce del Estrecho desde la bahía de Algeciras de un numeroso contingente de vándalos que iniciaron su particular expansión por África en 429. Es el momento de la decadencia de grandes núcleos urbanos del litoral como Gades, Baelo o Carteia y el tiempo en el que la población urbana volvió a valorar la seguridad que ofrecía el territorio del interior, con lo que se renovó el uso del principal camino que lo atravesaba. Fueron nuevas décadas caracterizadas por la presencia cada vez más destacada de una religión también nueva, la cristiana, que tuvo como paradigmáticas referencias las sucesivas erecciones de espacios de culto bien significativos ubicados en los alrededores de Asido, ciudad de tierra adentro, donde precisamente se estableció la sede episcopal visigoda. Lugares como las ermitas de los Santos Nuevos, los santos Mártires, san Ambrosio, la Oliva o Bailo conforman una serie de hitos a escasa distancia del diagonal y nuevamente potenciado camino de la Trocha.

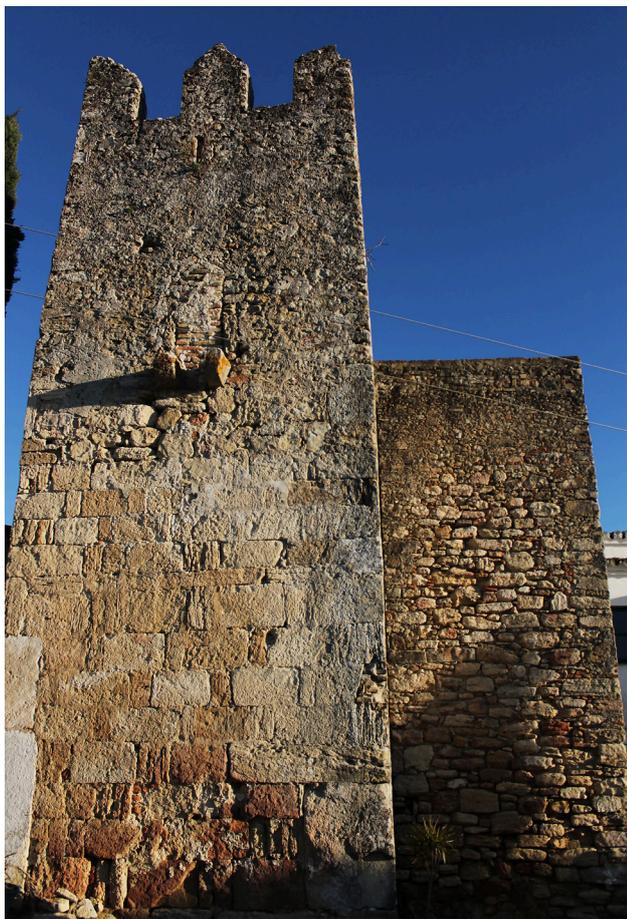
Con la invasión musulmana del siglo VIII (García de Cortázar, 2014), el valor estratégico de la antigua vía se vio potenciado de forma exponencial. Tras los desembarcos en Algeciras, Tarifa y Gibraltar de 709, 710 y 711, se produjeron las primeras incursiones militares «contra las poblaciones ubicadas en la vía terrestre que unía Carteya con Hispalis» (Abellán Pérez, 2011: 62), que no era otra que la Trocha. Tras la batalla del Guadalete, en el hinterland de la Janda, Tariq realizó una expedición hasta Corduba a través de Oba y Lascuta, mientras que Musa, acompañado de efectivos árabes, realizó otra hasta Hispalis siguiendo la histórica senda hasta Medina Sidonia y, tras cruzar el vado del Guadalete, se dirigió a Jerez, que conquis-

tó (Martínez Delgado, 1875). La vía aparece perfectamente descrita por uno de los más destacados geógrafos árabes, Muhammad al Idrisi en su *Kitab Ruyar*. A principios del siglo XII, el investigador ceutí refirió cómo el camino terrestre entre Algeciras y Sevilla tenía como jalones ar Rabata (Ojén), el río Barbate, Faisana (Balsana), Ibn-as-Salim (Medina Sidonia) hasta cruzar el Guadalete en un trazado que coincidía con el de la antigua Trocha. Por aquí discurrieron las expediciones vikingas del siglo IX, que, desde Algeciras atacaron Medina y los sucesivos desembarcos de tropas africanas que la utilizaron como recurrente vía de penetración al interior desde la bahía. Prueba de su importancia militar fue la fortificación de la antigua ermita de los santos Mártires, cuya torre pasó a cumplir misiones de vigilancia y defensa de la ruta (García de Paredes, 2007).

En los comedios del siglo XIII fue cuando la Trocha acentuó su carácter militar. Tras la batalla de las Navas de Tolosa, el valle del Guadalquivir quedó despejado para las tropas cristianas de Fer-

nando III, que conquistó Sevilla el día de san Clemente de 1248. Con rapidez continuó su expansión hacia Jerez, Sanlúcar, Arcos, el Puerto, Vejer y Medina Sidonia (García Turza, 2011), con lo que la antigua senda pasó a convertirse en la principal vía de acceso desde la llanura de la Janda, en manos cristianas, y la bahía de Algeciras, principal punto de desembarco de continuos refuerzos de tropas musulmanas. Es entonces cuando comenzó la compleja campaña del Estrecho, que se extendió a lo largo de sucesivos reinados castellanos. Alfonso X, consciente de la necesidad de la conquista de Algeciras, reforzó su flota en las atarazanas de Sevilla, asentó sus posiciones en la bahía de Cádiz y retomó el control en las plazas de Jerez y la Janda tras la revuelta mudéjar de 1264. En este contexto, fundó la orden militar de Santa María de España o de la Estrella ocho años más tarde, con especial incidencia en los *fechos de la mar* y con el indisimulado objetivo de conquistar las plazas del Canal (Torres Fonte, 1981). Su sede en la zona se ubicó en el castillo de San Marcos del Puerto de Santa María, y su presencia ha llegado hasta hoy apenas velada en la toponimia de espacios como el castillo de Torrestrella o el propio escudo de Medina Sidonia, que el monarca quiso denominar Medina de la Estrella. La institución militar tuvo escaso recorrido histórico, ya que el desastre de la toma de Algeciras en 1279 supuso la práctica aniquilación de la flota castellana. La posterior derrota cristiana en Moclín determinó la disolución de la recién creada orden y su integración en la de Santiago. Esto no fue óbice para que el monarca persistiera en su empeño por fortificar el camino, como lo demuestran los hitos defensivos del castillo del Berroquejo, la fortificación de la ermita de los Santos Mártires, el castillo de Torrestrella y las interesantes construcciones defensivas de Benalup o la Torrejosa.

En 1284, Sancho IV avanzó posiciones con la conquista de Tarifa, por lo que el ejército castellano abrió un flanco en el extremo suroeste del territorio, potenciándose los caminos de esa zona. Con posterioridad, Fernando IV llegó hasta Algeciras, a la que cercó infructuosamente. Fueron tiempos en que la Trocha se convirtió no solo en senda de acceso, sino también de huida de no pocos prisioneros cristianos que desde la ciudad de la bahía se



La torre de los Santos Mártires.

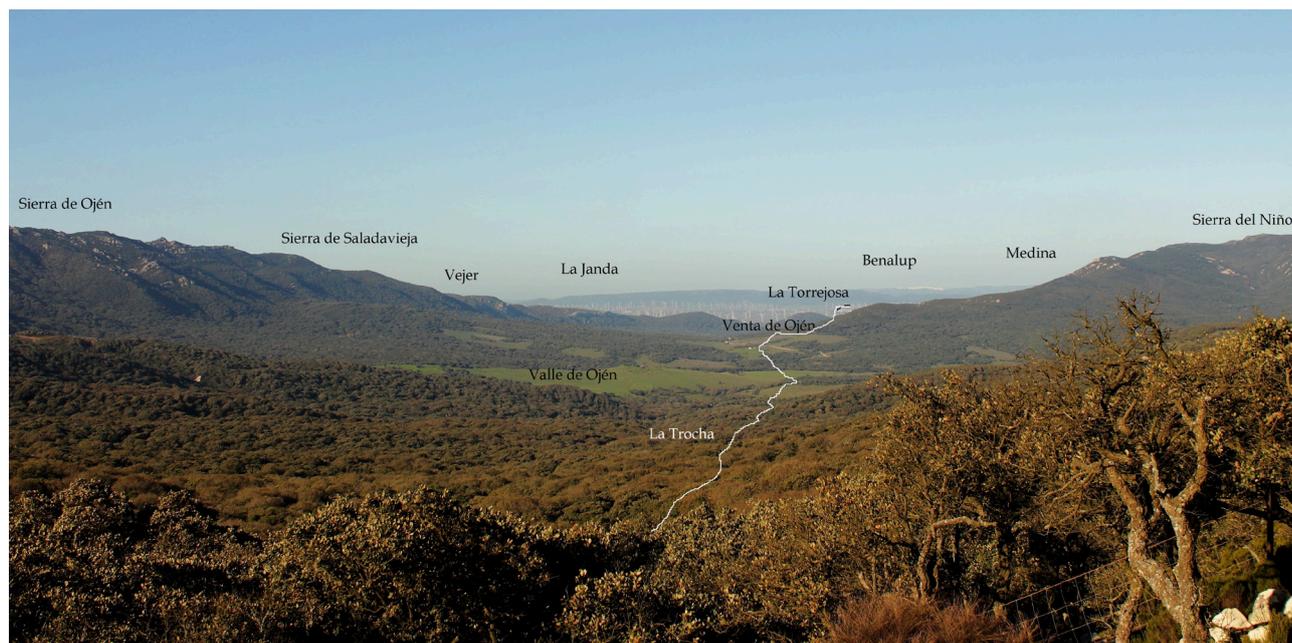
atreveron a cruzar territorios hostiles en hechos luego reflejados en *Miraculos romançados*; igualmente fueron tiempos de razzias y cabalgadas musulmanas por una comprometida y peligrosa tierra de fronteras donde las antiguas vías ponían en conexión mundos enemigos separados solamente por valles y bujeos de poco definidos dueños.

Tras la toma de Gibraltar a manos de Abome-lique, monarca de Algeciras que también llegó a cabalgar hasta Jerez, Alfonso XI volvió a tomar la iniciativa y luchó contra el caudillo musulmán en la batalla de las Vegas de Pagana. En su huida en busca de la retaguardia camino de la Trocha, Abome-lique murió y Alfonso Onceno se anotó una importante victoria sobre las huestes musulmanas, que confirmó poco después con la batalla del Salado, la cual aseguró la plaza de Tarifa y lo empujó a iniciar la conquista de Algeciras. Para ello, mejoró las condiciones de la Trocha, por donde se desplazó el ejército cristiano a través de los puentes góticos del arroyo del Yeso, recién construidos al efecto. En su *Libro de la Montería*, hizo continuas referencias al valle de Ojén y al camino viejo que lo atravesaba, así como la senda de las carretas, que partiendo de la Torrejosa, atravesaba la sierra para caer en Algeciras desde el collado del puerto del Viento (Valverde y de la Fuente, 2009). Durante los dos años que duró el sitio de la ciudad, son abundantes las descripciones de otras construccio-

nes defensivas directamente relacionadas con el antiguo camino, como la torre de Botafuegos, a la que la crónica alfonsí se refiere como «otra celada aquende del río Palmones cerca la cabeza del atalaya en un lugar do dicen la çelada vieja» (Catalán, 1976: 54), con lo que se confirma su significado militar desde antiguo.

La entrada de Alfonso XI en la codiciada Algeciras en 1344 supuso un importante avance en las aspiraciones cristianas por concluir la campaña del Estrecho; sin embargo, la muerte del monarca en el sitio de Gibraltar seis años después y la posterior reconquista y destrucción del principal puerto de la bahía paralizaron estos planes hasta que ya en el siglo XV se produjo la toma de Jimena, Castellar y, por último, el Peñón.

Con la llegada de la edad Moderna, el territorio sufrió un cambio radical en su configuración geoestratégica. A partir de los Reyes Católicos, el dominio cristiano fue absoluto en una zona que dejó de ser fronteriza y su población se concentró en núcleos muy determinados. Tras la destrucción de Algeciras y la desaparición de los emplazamientos romanos de una costa cada vez más amenazada por la piratería africana, Gibraltar pasó a ser la única ciudad de la bahía, mientras que hacia poniente el antiguo camino de la Trocha atravesaba vastos espacios deshabitados hasta la lejana Medina Sidonia. La España del XVI era un país de grandes



La Trocha a través del valle de Ojén.

espacios vacíos, como los amplios que recorrió Don Quijote en su particular viaje iniciático. Este hecho se acentuaba en la zona, como lo recoge el mapa de Juan Villuga, que no refleja ningún camino transitado al sur de una línea imaginaria trazada entre Sevilla y Málaga (Villuga, 1546). A pesar de ello, la existencia de la Trocha está más que contrastada en este tiempo, como lo demuestra la construcción, en 1525, del puente sobre el Guadalete en el vado de la Cartuja. Su erección tuvo que ver con la inestabilidad existente entonces en las costas, ya que se hizo, entre otras razones, para facilitar la retirada de los habitantes del litoral hacia Jerez en tiempos de amenazas, saqueos, asaltos o actos de piratería (Romero Bejarano 2010).

A principios del siglo XVIII, la conquista de Gibraltar a manos de una escuadra anglo-holandesa en el contexto de la guerra de Sucesión española, volvió a establecer lindes fronterizas en este territorio y la Trocha retomó su función militar en una centuria en la que se sucedieron campañas y asedios. Así sucedió el 18 de junio de 1782, jornada en la que la ermita de los Santos Mártires sirvió de posada para el conde de Artois, hermano de Luis XVI de Francia, el conde de Montemolín o el duque de Crillon, Capitán General de los ejércitos de España, quienes se dirigían desde Jerez a San Roque con el objeto de participar en el sitio del Peñón (García de Paredes, 2007: 15).

Sin embargo, la presencia británica en la Roca sirvió también para que el camino fuera recorrido por un buen número de viajeros, que se dirigieron desde Sevilla o Jerez a una Bahía que había vuelto a recuperar el sentido estratégico que la había acompañado a lo largo de la historia. Algunos fueron nacionales, como Leandro Fernández de Moratín, Antonio Ponz, Francisco Pérez Bayer o Domingo Badía Leblich. Otros llegaron desde pagos más lejanos, convirtiéndose en tempranos representantes de jóvenes europeos que tuvieron en la zona el destino de su particular *Grand Tour*, como Jean Baptiste Labat, Francis Carter, W. Dalrymple, Joseph Townsed, Jean François de Bourgoing, Richard Twiss, Robert Semple o Alexandre Laborde (López Gómez, 2012). Este uso se incrementó con la llegada del siglo XIX, que conoció el paso de viajeros como Lord Byron o William Ja-

cob; John Carr o Isidore Taylor; C. Rochfort Scott o Henry D. Inglis; Alexander Slidell o Makenzie; Thomas Roscoe o el marqués de Justine; Francisco de Paula Mellado o Joséphine de Brinkmann; Richard Ford, George Borrow o Théophile Gautier. Periodistas, viajeros y escritores que redactaron reseñas de sus desplazamientos desde una óptica impulsada por fugas y exotismos característicos de la estética del momento, lo que ha llevado a considerar que la Trocha llegó a ser una de las vías de introducción del movimiento romántico en nuestro país (Yborra y Mantecón, 2019: 456).



La Trocha en el llano de los Ladrones.

Los primeros años del siglo XIX estuvieron también marcados por un conflicto bélico que revalidó el papel militar del antiguo camino. Un plano elaborado por la Primera División del Estado Mayor del Ejército Español firmado por Manuel Huesca en 1811 muestra una serie de caminos por los que se realizaron desplazamientos militares considerados como líneas de penetración en el Campo de Gibraltar. Una de ellas coincide con el recorrido histórico de la Trocha y partía desde Algeciras hacia el oeste. Tras atravesar la sierra, enfilaba el valle de Ojén, en cuya desembocadura se dibuja la venta homónima flanqueada al sur por la sierra de Sala Vieja (Saladavieja). Al llegar a la Torrejosa Alta se desviaba en dirección al Monasterio del Cuervo y los pagos de Zanona.

Ahora bien, es a finales del siglo XIX cuando encontramos el más rico y riguroso corpus documental que resalta el valor militar de esta vía. A mediados de los 80, el ejército español tenía aún presentes dos campañas militares que a duras penas permitieron mantener bajo control hispano los

últimos restos de su imperio colonial⁴. En 1887, bajo el gobierno de Sagasta, fue nombrado ministro de la Guerra el general Manuel de Cassola y Fernández, el cual centró su atención en algunos aspectos que acabaron teniendo una incidencia directa en esta zona de fronteras. Los avances de la ingeniería bélica hacían cada vez más necesaria una modernización del ejército y a la vez desvelaban nuevas amenazas. El desarrollo de una artillería más precisa y potente permitía un mayor alcance y una ampliación del radio de efectividad de unas armas que se vieron favorecidas por el desarrollo tecnológico. Esto hizo que desde la perspectiva británica se considerara que la plaza de Gibraltar podía ver debilitadas sus defensas si se producía un ataque desde posiciones españolas, sobre todo desde sierra Carbonera, lugar desde donde con nuevas y más potentes piezas, se podía alcanzar con facilidad el Peñón. En este contexto, el gobierno español comenzó a contemplar la posibilidad de que Gran Bretaña iniciara una campaña de expansión territorial en el istmo que le permitiera conquistar la citada sierra y anular así cualquier posibilidad de hostigamiento artillero hispano sobre la colonia. Ante esta amenaza bélica, Manuel de Cassola ordenó la creación de una comisión del Cuerpo de Estado Mayor del Ejército en la Comandancia General del Campo de Gibraltar y puso al mando de la misma al teniente coronel Federico Magallanes y Barros.

Durante seis años, desde 1888 a 1894, Magallanes estuvo al frente de lo que se llegó a denominar la *Comisión del Plano de Algeciras y sus alrededores*, que sirvió para ejecutar un rico y exhaustivo conjunto documental que por fin ha visto la luz gracias a la labor de nuevas investigaciones (Pardo, 2023), a cuyo responsable agradecemos su favorable disposición para reproducir partes de dicho plano en el presente trabajo.

Una cuarentena de militares debidamente uniformados con doradas botonaduras, lustrosas botas y vistosos chacós que alternaban con sombreros de ala ancha, recorrieron toda la comarca. Provisos de trípodes, teodolitos, brújulas, escuadras dobles, cámaras de fotos y modernos taquímetros se

dispusieron a cartografiar todo el entorno de la bahía con un rigor, precisión y meticulosidad nunca vistos hasta entonces.

Federico Magallanes tenía una sólida experiencia militar en campañas que tuvieron como escenarios desde la caribeña Cuba a la Navarra carlista; además, ejerció la docencia de topografía, fortificaciones y dibujo hasta que fue destinado al Depósito de la Guerra donde formó parte de la *Comisión del Mapa Militar de España*. Tras su llegada a Algeciras, mostró en su tarea cartográfica una verdadera obsesión por la claridad, la concisión, la exactitud, la descripción física de los espacios y el análisis de las condiciones tácticas del territorio. Ante un posible conflicto armado con Gran Bretaña, la comisión que presidió y dirigió en el Campo de Gibraltar se dedicó a elaborar una abundante documentación, como informes donde se reseñaba la importancia militar de la comarca, la del litoral y las aguas que lo bañaban; se analizaron concienzudamente las condiciones estratégicas del terreno y todo un detallado plan de defensas y de organización castrense de la comarca, donde destacaba una meticulosa descripción física del interior del territorio de la Comandancia General del Campo, del litoral, del Estrecho, de la Bahía y de todas las poblaciones. A ello se le añadió una abundante documentación fotográfica, tres planos del Peñón y del istmo, una reducción del Plano de Algeciras y sus alrededores, un plano de la bahía y el desmedido Plano de Algeciras y sus alrededores a escala 1:5.000.

Se trata esta de una obra de dimensiones colosales formada por 11 tiras en papel «Lepage» continuo milimetrado reforzado con tela; cada una de ellas tiene una altura de 70 centímetros y una longitud total de 64 metros lineales.

El grado de precisión y detallismo resulta asombroso. En él se cartografiaron llanos y tajos; peñas y desfiladeros; arroyos, ríos y regatos; chozos, casas, ventas y cortijos; asentamientos, aldeas y poblaciones; oteros, puertos y collados; vías férreas, carreteras, sendas, veredas y caminos con el rigor propio del diligente funcionario que explora un territorio diseccionado desde una perspectiva

⁴ *Vid.* la Guerra de los Diez Años y la Guerra Chiquita de Cuba (Cayuela, 1993).

obsesivamente bélica. Por esta razón, en sus detallados informes, Federico Magallanes destacó la importancia militar del territorio del Campo de Gibraltar en caso de un hipotético conflicto armado derivado de eventuales campañas británicas y resaltó las condiciones castrenses del terreno. En este sentido, comenzó su análisis a partir de una moderna infraestructura y dos espacios directamente relacionados: destacó el valor de la recién inaugurada vía del ferrocarril, que debía convertirse en el principal medio para transportar tropas, víveres y material desde Madrid hasta una comarca convertida en potencial zona de conflicto. Los otros dos enclaves tienen que ver con el tema que nos ocupa: uno es Medina Sidonia, fundamental en las conexiones del Campo de Gibraltar con el oeste, tal como apunta que sucedió en las guerras napoleónicas, ocho décadas antes de la redacción del informe (Pardo, 2023: 58); el otro es el antiguo camino de la Trocha, que formaba parte sustancial de esta conexión hacia poniente.

A pesar de que ya por entonces estaba construida la carretera desde Vejer hasta Algeciras, origen de la actual 340, el jefe del Estado Mayor del Campo de Gibraltar no cesa de valorar la importancia de la Trocha.



El Peñón desde el Ventorrillo de la Trocha.

Considera que su ramal histórico —que a partir de Algeciras se dirigía hacia el oeste atravesando el collado de la Rejanosa, el arroyo de la Cava, el de la garganta Santa y, tras llegar al Ventorrillo homóni-

mo subía el puerto del Viento, cruzaba el Cobujón de las Corzas, vadeaba el arroyo de Botafuegos y coronaba el puerto de las Hecillas en dirección al abierto valle de Ojén— era la verdadera «comunicación directa de Casas Viejas á Algeciras» (Pardo, 2023: 59), pero no se detiene aquí, sino que, en caso de un hipotético conflicto bélico, valora la que denomina *Trocha de Ojén* como la principal vía que debería utilizar el grueso del ejército tanto como vía de penetración a la bahía de Algeciras como de retirada en caso necesario, otorgándole incluso mayor valor estratégico que el de la nueva carretera:

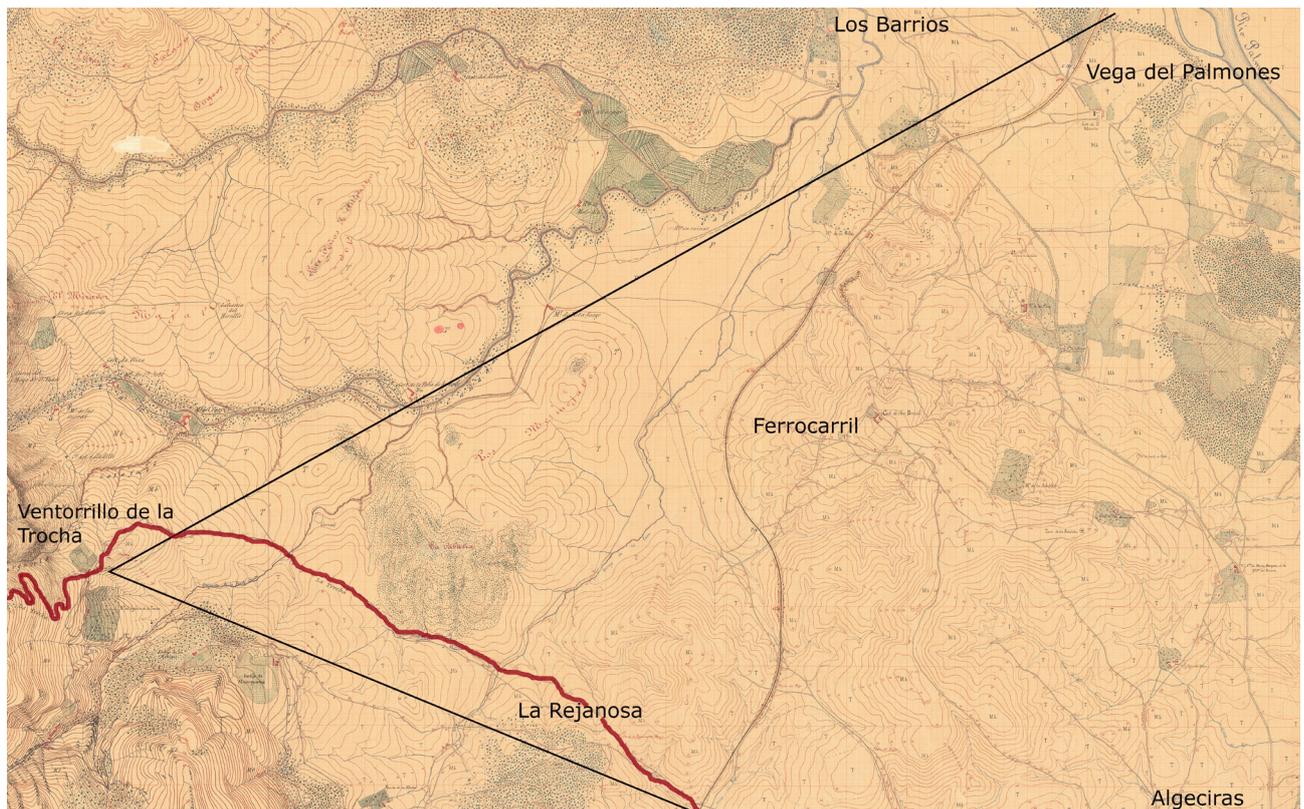
Esta comunicación utilizaría el núcleo principal de las fuerzas si se tratara de caer rápidamente y de improviso sobre las costas de la Bahía, aprovechando la carretera solo para la conducción de la impedimenta. Lo mismo ocurriría si se tratara de un ejército que tuviera que retirarse del Campo dirigiéndose á Cádiz por la carretera, pues lo primero que tendría que hacer sería ocupar el camino de la trocha; de lo contrario, el enemigo no dejaría de correrse por ella hacia Facinas tratando de cortarle la retirada antes que tuviera lugar de transponer la cuenca del Valle (Pardo, *ibidem*).

Es tan destacable su utilidad en un contexto hostil que llega a considerar el camino como una vía trascendental en el caso de contienda, calificándola con términos claramente castrenses: «De aquí la gran importancia del citado camino de la trocha de Ojén, ó mejor dicho de la trocha militar» (Pardo, *ibidem*)⁵.

Tras realizar una descripción geográfica del camino, Federico Magallanes se detiene de forma detallada en una serie de posiciones tácticas que juzga como de especial interés estratégico:

En primer lugar, destaca el de un enclave que en el informe aparece denominado como «Venta de la Lucía», que no es otro que el Ventorrillo de la Trocha, verdadero nudo de comunicaciones en la vertiente norte de la sierra de las Esclarecidas,

⁵ Hasta tal punto es destacado el valor de La Trocha que no solo es cartografiada al detalle, sino que se anota a lo largo de sus márgenes —primero a lápiz y luego con tinta roja— la altitud exacta de cada tramo en hitos de cotas que van de cinco en cinco metros



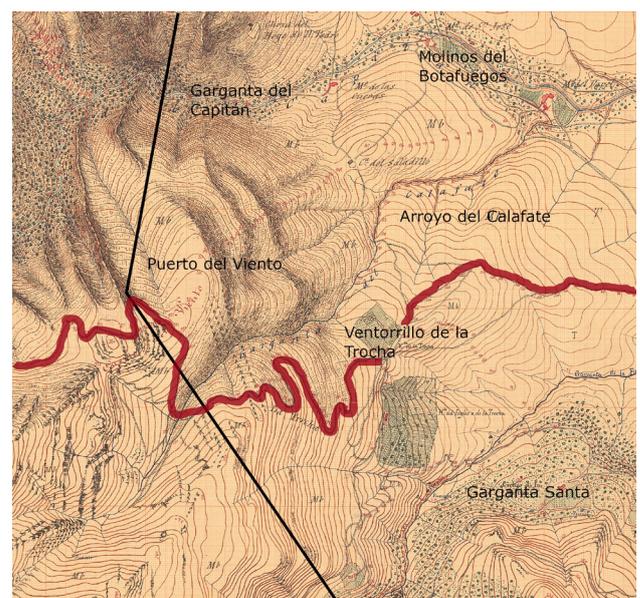
Valor estratégico del Ventorrillo de la Trocha. *Plano de Algeciras y sus alrededores, 1894.*

situado al piedemonte del tramo más escarpado del camino y lugar habitado desde época prehistórica (Castañeda, 2009). De él escribe que se halla a espaldas de «un montuoso cerro, última estribación del contrafuerte que separa las gargantas de la Fuente Santa y del Calafate y por donde asciende la trocha en zig-zág. Este camino que forma una trinchera abierta en la roca con una longitud de más de cien metros, constituye una fuerte posición táctica que bien defendida imposibilitaría todo ascenso» (Pardo, *ibidem*). El jefe del Estado Mayor llega a abogar por su ocupación permanente, ya que al ser «accesible la trocha á Infantería, Caballería y artillería de Montaña, por ella pueden las tres armas ocupar la citada posición» (Pardo, 2023: 60).

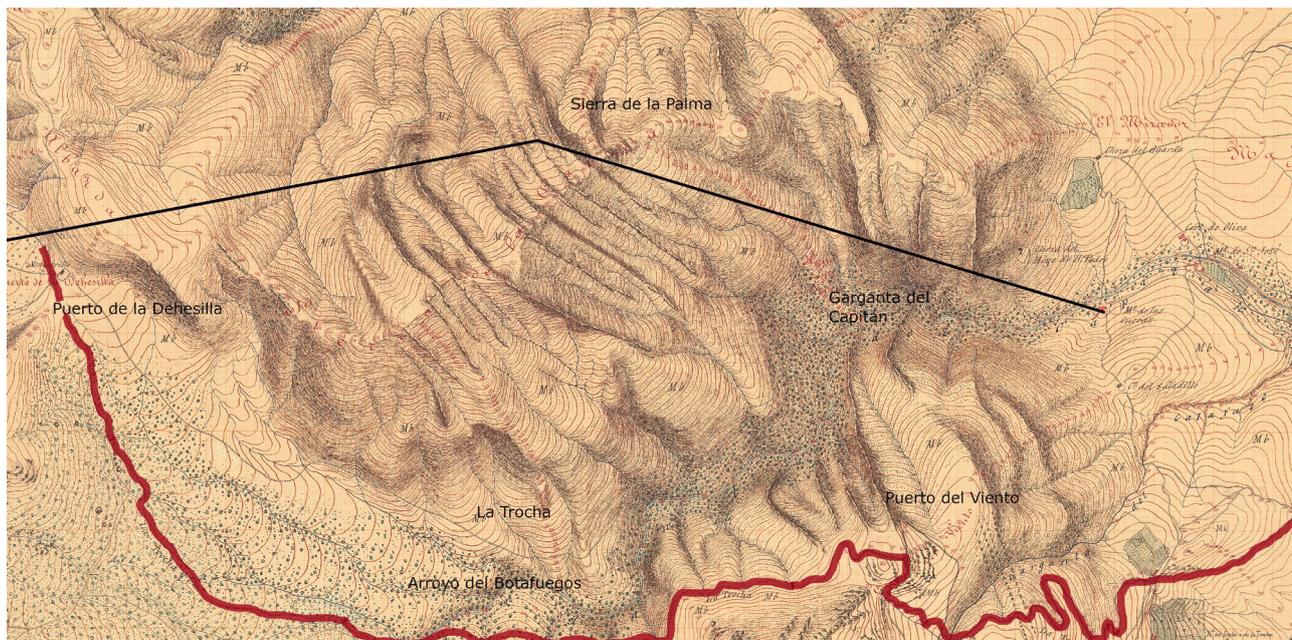
El valor estratégico de la meseta del Ventorrillo no solamente estriba en su posición clave dentro del antiguo camino, sino en que desde su elevación es posible efectuar una sólida defensa artillera de amplias zonas occidentales de la bahía:

Desde (la venta) se puede batir el ferrocarril desde el Puerto del Piojo al paso superior de nivel en la carretera de los Barrios; esta carretera desde este punto al Valle de los Cachorros; y al mismo cami-

no de la trocha en todo el trayecto que se describe desde el Puerto de la Rejinosa de abajo. Esta misma posición domina las demás de esta parte del Valle bajo del Palmones y hasta puede batir la ciudad de Algeciras, si bien con fuego poco eficaces dada la distancia para las de artillería de montaña, única que allí podría emplazarse (Pardo, *ibidem*).



Valor estratégico del puerto del Viento. *Plano de Algeciras y sus alrededores, 1894.*



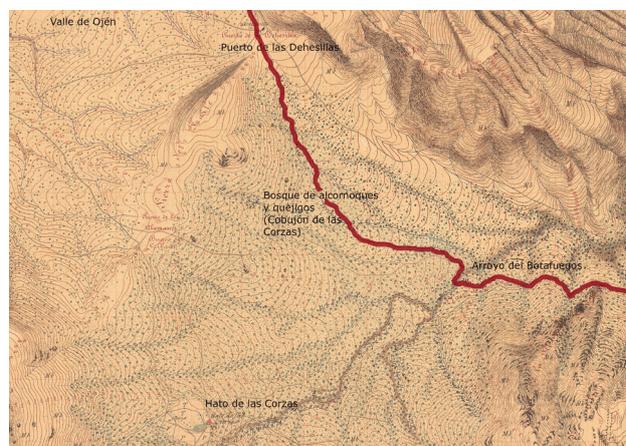
Valor estratégico de la sierra de la Palma. *Plano de Algeciras y sus alrededores, 1894.*

Otra posición destacada es la del puerto del Viento. Ubicado en el flanco norte de la venta, lo sitúa en el contrafuerte que constituye la vertiente izquierda del Calafate. Por aquí «pasa también la Trocha después de haber hecho un gran recodo para salvar la citada garganta». Al estar en una posición más avanzada al NE y poseer una altitud que cifra en 315 metros, la considera «de gran importancia», ya que posee «las mismas dominaciones» artilleras que la meseta del Ventorrillo (Pardo, *ibídem*).

Es tan destacable el valor estratégico y militar del camino de la Trocha para el jefe del Estado Mayor del Campo de Gibraltar que llega a desarrollar en su informe una táctica defensiva incluso en los tramos más apartados de su recorrido. Estos no son otros que los que recorren el Cobujón de las Corzas desde la bajada del puerto del Viento a través de toda la zona de umbría de la vertiente norte de las Esclarecidas Medias y Altas, hasta cruzar el arroyo de Botafuegos e iniciar el ascenso al puerto de las Hecillas, nombrado en esta documentación como de las Dehesillas. Como la posibilidad de un ataque desde el sur es prácticamente inexistente, debido a las fragosidades de los escarpes que conforman el tajo de la Mujer, se considera como la mejor opción para su defensa el flanco norte, utilizando para ello las cotas medias de la sierra de la Palma, justo por donde discurría otra variante del

antiguo camino de la Trocha, que desde las Hecillas seguía la vertiente izquierda del Botafuegos hasta llegar al monte de la Torre. En el caso de que la hipotética campaña militar llegara a amenazar directamente el camino, Magallanes contempla las estribaciones medias de la Palma como la mejor posición desde la que organizar su defensa:

Perdidas muchas posiciones, aun queda para la defensa de la trocha, la sierra de la Palma en cuyo extremo E. puede con facilidad situarse artillería de montaña sobre el corro del Mirador, y también hacia el O. en el Pto. de la Dehesilla (...). Toda esta sierra bate también el flanco con fuegos de fusilería los dos Kilómetros de trocha que co-



Valor estratégico del puerto de las Dehesillas. *Plano de Algeciras y sus alrededores, 1894.*

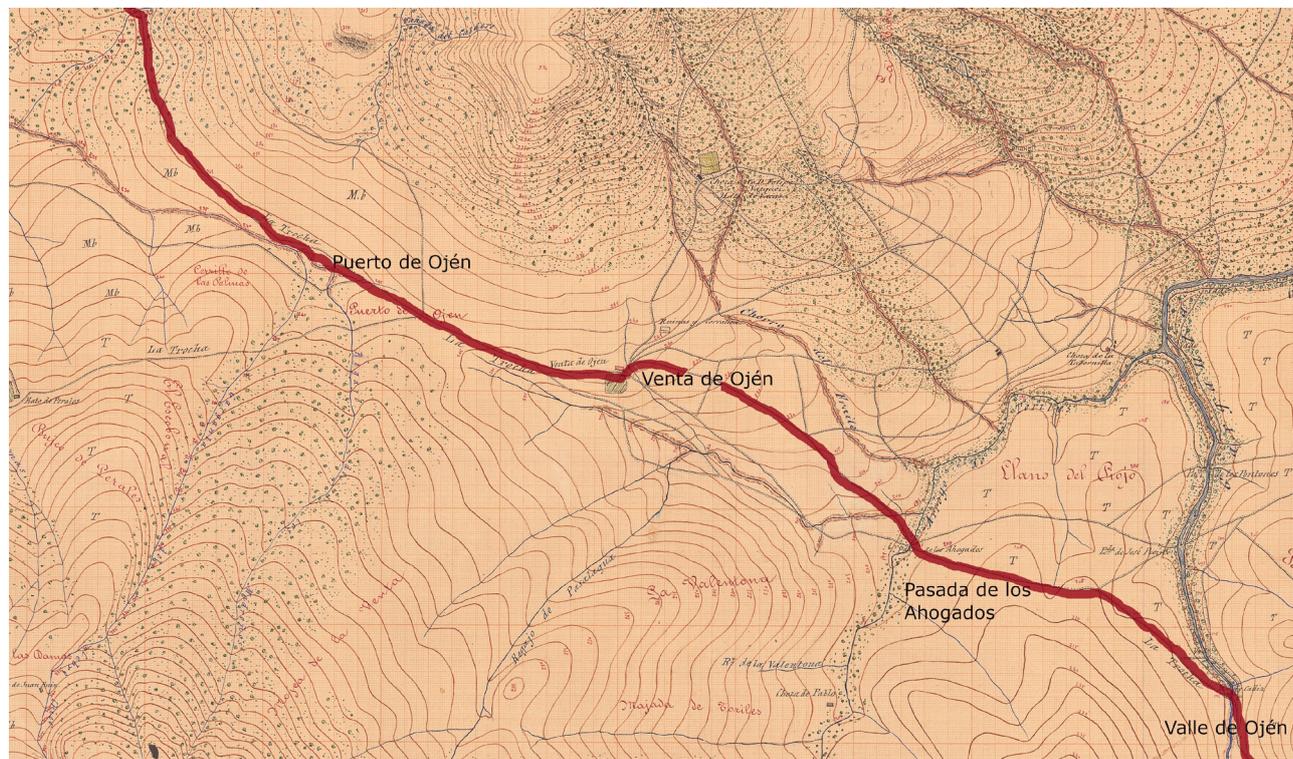
ren a media ladera por la vertiente derecha de la garganta del Capitan; y las tropas que ocuparan aquella no podrían temer el ataque de frente de las que marchasen por dicho camino, pues estas encontrarían serias dificultades para descender al barranco, cruzar este y subir después a la sierra, en virtud de las condiciones topográficas del abrupto enfiladero que allí forma la garganta (...). Desde el extremo occidental de la sierra de la Palma pudiera también batirse con fuegos de fusilería el camino de la trocha, después que revasa el desfiladero, y en los trozos en que se deja ver a través del arbolado hasta el Puerto de la Dehesilla. Pero sobre ser ineficaz ya la defensa por el fácil recorrido del terreno por esta parte, y lo mucho que ocultaría al enemigo el fragoso monte alto; correría el riesgo de ser cortada la tropa que se entretuviera en oponer esta última é inútil resistencia (Pardo, *ibidem*).

Otro de los hitos estratégicos del camino de la Trocha es el puerto de la Dehesilla. Se trata de la cota más elevada de toda la vía y la divisoria de facto entre una vertiente mediterránea más abrupta y otra atlántica mucho más abierta. Situado entre la sierra de Luna y la de la Palma, se abre hacia poniente a través del valle de Ojén —que se men-

ciona en el informe como de la Alquería—. Sin embargo, esta ubicación no suponía para el militar una defensa especialmente onerosa, ya que las propias condiciones del terreno y, en especial, la densidad de los bosques que atravesaba, se convertirían en aliados a la hora de realizar el transporte de tropas por el lugar:

Alcanzado el Puerto de la Dehesilla, puede decirse que las tropas, tenían asegurado el paso principal de la trocha pues aun cuando en el trayecto hasta el Puerto de Ojén por el valle de la Alquería, hay en ambas vertientes alturas que la dominan; la espesura del bosque de alcornoques y quejigos es tal, que oculta casi por completo el camino y puede ser este recorrido sin temor a los fuegos de aquellos, que resultarían ineficaces por falta de blanco (Pardo, 2023: 60-61).

Tras realizar el descenso a través del valle, otro lugar del camino destacado por su valor es el puerto de Ojén. A pesar del nombre, se trata de un collado de apenas 252 metros de altitud, muy por debajo de los 468 de las Hecillas o incluso los 315 del puerto del Viento. El de Ojén, divisoria de aguas, está próximo al territorio donde se abría



Valor estratégico del puerto de Ojén. *Plano de Argel y sus alrededores, 1894.*

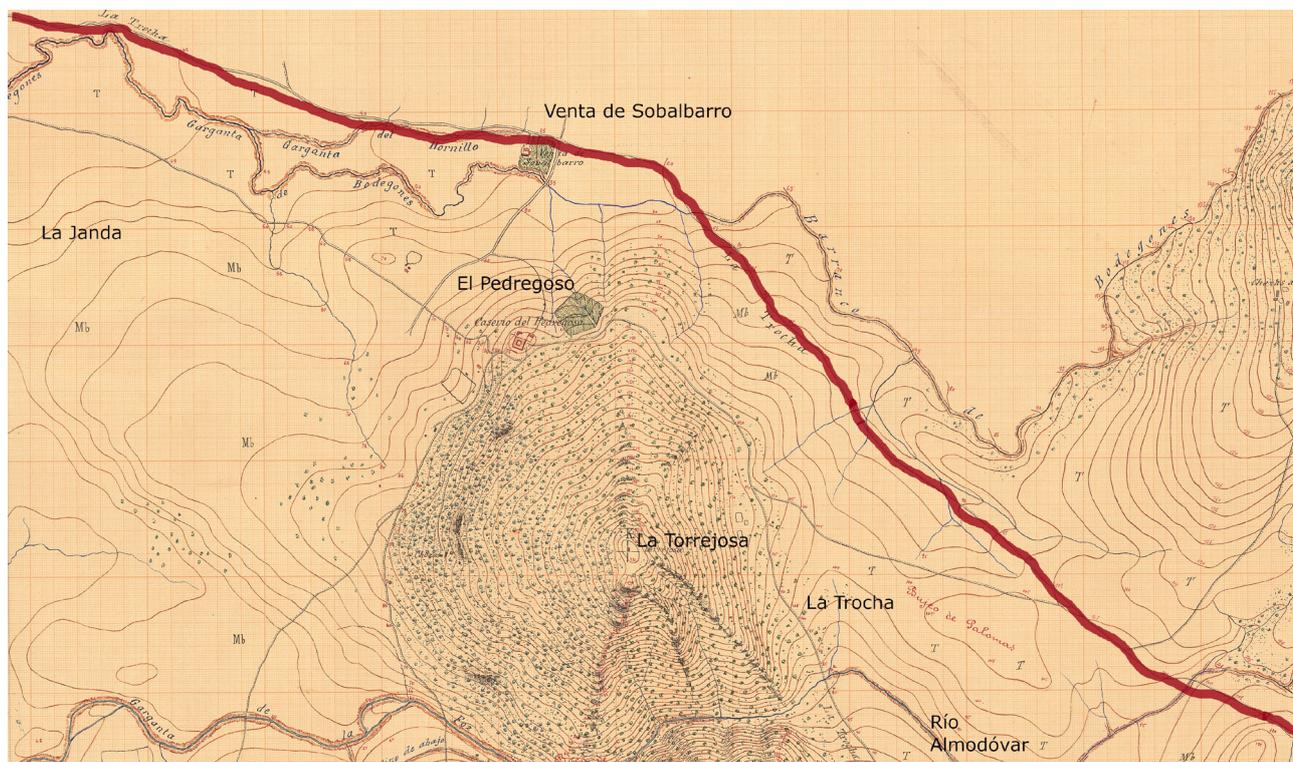
la laguna de la Janda. En sus inmediaciones se ubican las gargantas de los Ahogados, de Ojén y varios arroyos que tributan en el Palmones, junto al Almodóvar, que lo hacía en la antigua laguna hoy desecada. Entre la sierra de Saladavieja y la del Milano, la Trocha llegaba a este lugar que barrunta un cambio de espacios y paisajes, cuyo interés se resalta en el informe de Magallanes, por lo que propone su defensa por parte de fuerzas militares:

La tercera posición defensiva del camino de la trocha está en el Pto. de Ojen. Instaladas en los caserios del valle, las fuerzas destinadas á defender este paso, tomarían posiciones en los contrafuertes de los A.s del Cebro grande y chico; en (espacio en blanco en el original) de la Venta y en las estribaciones de la sierra del Fraile; y como el terreno que recorre la trocha se despeja antes de llegar á las pasadas de Cádiz y de los Ahogados, las tropas que tuvieran que cruzarlas serían batidas de frente y de flanco desde las indicadas alturas siendoles difícil ganar el Puerto (Pardo: 61).

A partir de este último collado, la Trocha seguía por un terreno mucho más expedito. Continuaba por la orilla derecha del río Almodóvar en

dirección a los vastos espacios de la Janda, a cuyas inmediaciones se llegaba una vez dejado atrás el cerro de la Torrejosa y los pagos del Pedregoso y Sobalbarro. Toda esta zona se conforma como un antiguo nudo de comunicaciones, ya que desde allí partía otro antiguo camino que a través de la torre del Rayo y Puertollano, seguía el valle del río de la Jara hasta la Luz y su desembocadura en el Atlántico. Buena parte de estos topónimos se incluyen —con variantes— en el informe del jefe de Estado Mayor, quien considera que, llegado a este extremo, se pueden dar por superadas las dificultades que planteaba la defensa de la antigua vía:

Dueño de este (el puerto de Ojén) tendrían ya vencidas las mayores dificultades, y solamente podrían encontrar alguna resistencia en las posiciones del Pedregoso desde las alturas de la Torre Osa; del Cerro del Monte; y de las últimas estribaciones de la sierra de la Luz que forman el desfiladero de la Foz (...). Alcanzado al fin el Valle de Sobalbarro, el terreno se presenta llano y despejado y ninguna dificultad podrá ofrecer la continuación de la marcha por la parte de trocha comprendida aun en nuestro plano (Pardo, *ibidem*).



Valor estratégico del enclave del Pedregoso. *Plano de Algeciras y sus alrededores, 1894.*

El considerable valor militar que otorga Federico Magallanes y Barros al camino de la Trocha se pone de manifiesto con una última apostilla que realiza a modo de colofón tras efectuar un repaso a las posiciones tácticas más destacadas del mismo. En ella insiste en la fortificación de cuatro hitos claves en esta vía de comunicación, aprovechando sendas construcciones existentes, las cuales eran perfectamente utilizables en los tiempos en los que redactó el informe: uno se ubicaría en el caserío del Pedregoso, el territorio donde la senda se adentra en las llanuras de la Janda; otro en el soberbio conjunto barroco del de Ojén, en el amplio valle homónimo que sube hasta las Hecillas; un tercero en el histórico asentamiento de las Corzas, junto a las cotas más elevadas del camino y el último en las instalaciones balnearias de la garganta Santa, en las proximidades del Ventorrillo de la Trocha, cerca ya de Algeciras y la costa occidental de la Bahía:

Vemos pues, que para asegurar en todo caso esta comunicación, es preciso ocupar con fuertes destacamentos los caseríos del Pedregoso, de Ojén, del Hato de las Corzas, este como mas inmediato al Pto. de la Dehesilla, y los de la caída de la sie-

rra de las Esclarecidas en la garganta de la Fuente Santa (Pardo, *ibidem*).

Estos cuatro hitos ocupan una posición destacada en el exhaustivo y riguroso informe que se redacta ante las amenazas que suponía un hipotético ataque británico al territorio español. En él se realiza una detallada descripción de la zona cuya jurisdicción competía a la comandancia campogibraltareña y Federico Magallanes insiste en resaltar la importancia geoestratégica del caserío del Pedregoso, «importante por su posición en la sierra y en el nudo de varias comunicaciones, entre ellas la de la trocha, siendo capaz de alojar una compañía» (Pardo, 2023: 110).

Unos kilómetros más al este, en un territorio próximo a la divisoria de aguas, destaca las estratégicas edificaciones de la venta de Ojén y el cercano señorío homónimo, como particulares iconos en la defensa militar del camino: «Ya en el Valle de Ojén, además de algunas chozas, como la muy conocida de la Tabernilla, se encuentran la Venta de Ojén y el Caserío de la misma denominación, muy importantes por hallarse sobre el camino de la trocha, distantes entre si poco mas de dos kilómetros, y ser capaces para alojar un fuerte destacamento



El caserío de Ojén.

suficiente para sostener ó cortar las comunicaciones por este camino, segun fuera su misión» (Pardo, 2023: 142).

Al describir la cuenca alta del arroyo de Botafuegos, no deja de poner en valor la posición geoestratégica del Hato de las Corzas, así como otras construcciones que se encontraban en cotas más bajas del cauce, ya superada la garganta del Capitán, como los molinos de las Cuevas, de San José y del Papel, en las proximidades de la Trocha que llevaba hasta el monte de la Torre y que todavía hoy alcanzan sus muros a galerías de alisos y bóvedas de ojanzos. Para todas estas sólidas edificaciones propone idéntica función de albergue de tropas en caso de confrontación bélica:

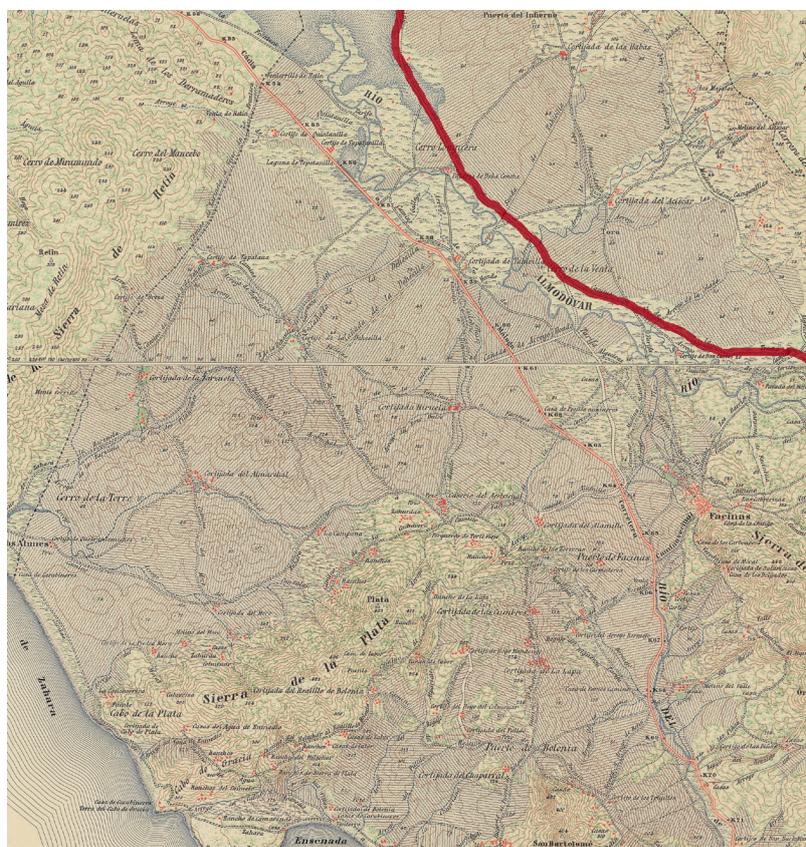
En la proximidad del nacimiento de la garganta del Capitán está el Hato de las Corzas, dominando la subida de la Trocha, y en cuyo caserío puede alojarse un buen destacamento en relación con los que se hallan en Ojen. Pasado el desfiladero de la sierra de la Palma, se ven los molinos de las Cuevas, de San José y del Papel; que juntamente con el Cortijo de Oliva y las chozas del Guarda y del Saladillo dan alojamiento suficiente para otro destacamento á la salida precisamente del mencionado desfiladero (Pardo, 2023: 143).

Ya en la margen derecha del Botafuegos es cuando vuelve a citar los hitos del balneario de la garganta Santa y del ventorrillo de la Trocha. Estos dos, junto a la huerta del Inglés y los cortijos de los Mellizos y Matapuercos, conformaban una sólida urdimbre en el entramado de espacios vinculados al antiguo camino que permitirían el establecimiento de importantes guarniciones militares que facilitarían su oportuna defensa: «En la vertiente derecha, sobre la garganta de la Fuente-Santa, se halla el balneario de este nombre, la Huerta del Inglés, la Venta de la Trocha y los cortijos de los Mellizos y de Mata-puercos. Todos estos caseríos están situados á la entrada y subida de la sierra y son capaces de albergar un fuerte batallón sobre el camino de la trocha» (Pardo, *ibidem*).

El afán por controlar el camino de la Trocha se muestra en muchas otras páginas del informe,

adonde aflora con la recurrencia de los ciclos más pertinaces. Cuando el jefe de Estado Mayor de la Comandancia General del Campo de Gibraltar realiza un análisis de los valores estratégicos de la carretera recién construida desde Vejer hasta Algeciras pasando por Tarifa, en ningún momento deja de lado los del antiguo camino, ya que está considerado, junto con esta otra, una de las vías por las que podrían desplazarse importantes contingentes militares, por lo que el control de una no podía llevar la desatención del otro:

A la vez, no debe desatenderse el camino de la trocha, pues ya hemos visto su importancia militar, y de nada serviría tener cerrado el paso por la carretera si aquel quedaba á disposición del enemigo. Las tropas situadas en Facinas deben pues, atender también á la custodia y defensa de esta vía, enviando un fuerte destacamento al Pedregoso, el cual se pondría en relación con las que ocupasen los caseríos de Ojen como avanzada de las fuerzas destacadas en la Venta de la Lucía (o Ventorrillo de la Trocha) por la guarnición de Algeciras (Pardo, 2023: 63).



En su meticuloso y programado afán por estudiar todas las posibilidades estratégicas y militares que podía ofrecerle un territorio que cartografía con una precisión casi obsesiva, Federico Magallanes se detiene en su informe en analizar también el valor de los caminos o vías transversales que ponían en conexión la nueva carretera con la antigua Trocha.

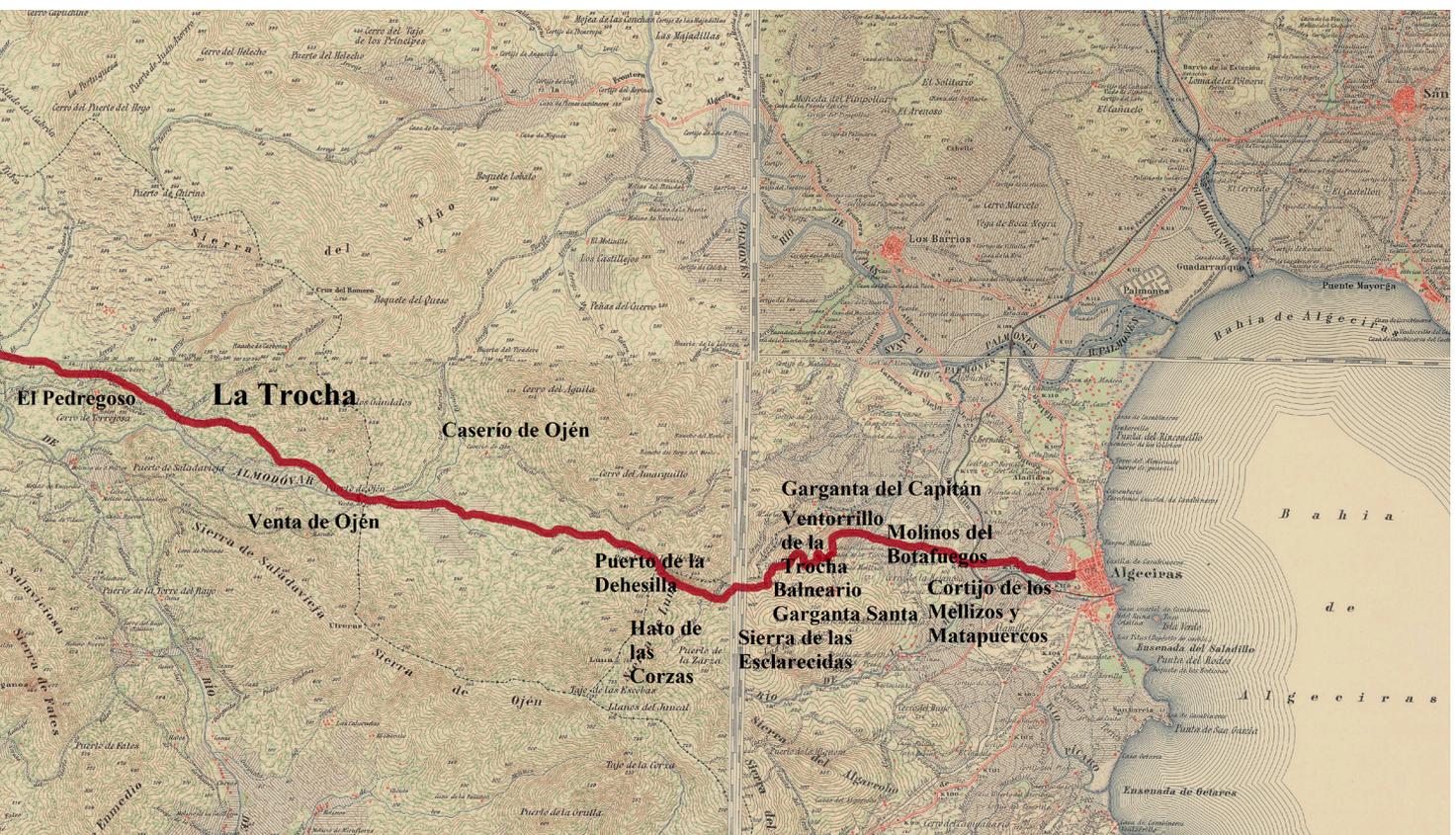
El más destacable, accesible y definido es el de Puertollano, que juzga muy necesario para asegurar las comunicaciones entre Tarifa y Facinas, ya que puede facilitar «los movimientos de tropas en los casos en que sea preciso reforzar la defensa de la trocha de Ojen ó retirarse de esta para caer sobre la carretera» (Pardo, 2023: 64).

Más dificultades entrañaba la conexión entre la Trocha y la nueva carretera a través del núcleo orográfico de Sierra Luna. Magallanes considera que el nudo del Palancar, en el entorno del tajo de las Escobas, es el lugar donde se encuentran las principales divisorias que se alzan dentro de los límites del plano ejecutado por la Comisión y piensa que la meseta del llano del Juncal es el punto de paso obligado de todas las sendas que ponen en comu-

nicación las diferentes cuencas. De todas ellas, la más corta es la que unía la Trocha con la carretera a través de la pasada de Cádiz y la garganta del Candelar, siguiendo hacia el sur por la cuenca del Guadalmesí y enlazando con la carretera junto al puente del desfiladero de la Bocana. A pesar de su angosto trazado y de su escasa anchura, no descarta su valor como medio rápido de enlace, advertencias e incluso incursiones entre las dos principales vías de comunicación:

Esta vereda, poco practicable á caballerías, puede ser, sin embargo, muy util para correr avisos de movimientos de tropas que se observen desde las alturas; así como para pequeños destacamentos de infantería que tengan la mision de los flanqueos por aquellas sierras, ó deban caer de improviso sobre la carretera ó sobre la trocha, segun convenga (Pardo: *ibidem*).

Mucho más importante es el camino que, partiendo desde el puente del río de la Vega, deja atrás la carretera para remontar el curso fluvial hasta alcanzar el Llano del Juncal para, desde allí, descen-



Otros hitos en el trazado de la Trocha. *Mapa Topográfico Nacional, 1917*

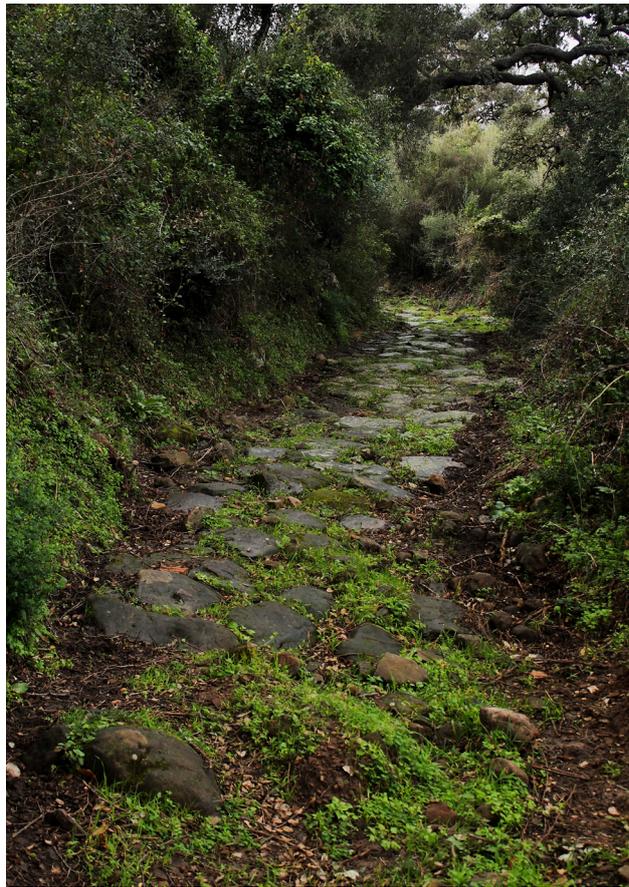
der al puerto de los Alacranes y alcanzar la Trocha. En este caso, se sugiere la continuación por el desfiladero de la garganta del Capitán hasta unirse con la carretera de Los Barrios a la altura del monte de la Torre.

A pesar de las angosturas que atraviesa, esta senda —que desde los Alacranes coincide con la variante de la Trocha histórica de Botafuegos— se convertiría en la mejor opción para los movimientos de tropas desde Palmones a Tarifa si se quería dejar de lado a Algeciras o si no pudiera utilizarse la carretera recién construida:

Todo este camino es accesible á las tres armas á escepción del paso del desfiladero de la garganta del Capitan, pero este puede salvarse tomando el camino de la cumbre de la sierra de la Palma á buscar el Mirador, desde donde ya sin dificultad alguna puede llegarse á la citada carretera. Las tropas, pues, que operando mas allá de la desembocadura del Palmones, tuvieran que replegarse sobre Tarifa, obligadas á esquivar la ciudad de Algeciras, podrian hacerlo por este camino. De igual manera podria utilizarse por las que desde Tarifa fuera preciso enviar al valle bajo del Palmones sin poder hacer uso de la carretera general (Pardo, 2023: 65).

En su constante pretensión por realizar un análisis riguroso de los valores estratégicos de este territorio plagado de gargantas y escarpes, Federico Magallanes detalla los caminos que desde los llanos del Juncal se expanden por el nudo orográfico de Sierra Luna. No deja de lado a los que recorren las sierras del Fraile, de la Albarda, del Águila, del Algarrobo o la Amarguilla y expresa que tienen importancia militar como atalayas desde donde pueden observarse los movimientos de las tropas enemigas en el entorno, así como las escuadras que naveguen por las costas atlánticas, del Estrecho y del Mediterráneo hasta más allá de Gibraltar y toda la retaguardia en dirección a Málaga.

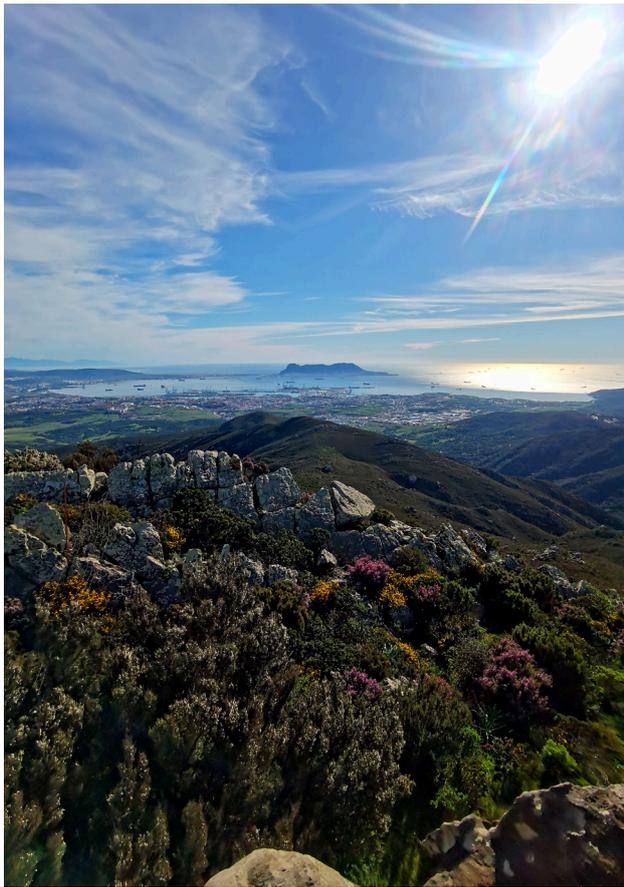
Aunque se reconocen las dificultades orográficas que determinan esta red de senderos, el Jefe de Estado Mayor resalta su utilidad militar, no solo para la caballería, sino incluso para tropas de infantería, que pueden acceder a ella a través de



La Trocha en las inmediaciones del monte de la Torre.

la Trocha, la variante de la misma que ascendía a través del río de la Miel o el camino que desde Comares descendía a los Guijos:

Estas divisorias sabemos pueden recorrerse á caballo con solo sortear las lajas de rocas de que estan erizadas. La caballería á quien se encargue de aquel servicio de exploracion, puede correrse por ellas con facilidad para comunicar las noticias allí donde fuera preciso; mientras la infantería que deba ocupar ciertos pasos, flanquearlos ó descender al Valle del Palmones, al de la Miel, ó á la carretera utilizarán estos caminos que facilitarán sus movimientos. El descenso al valle del Palmones lo verificarán, según las circunstancias, bien por la misma trocha ó directamente á Ojen desde el Pto. de la Dehesilla (...). La comunicación directa con Algeciras podra establecerse por la senda que remonta el rio de la Miel. La que se necesite con la carretera se obtendrá bajando al Pto. de la Comadre en busca del Puente de los Guijos (Pardo: *ibidem*).



La Bahía desde la cima de las Esclarecidas.

Federico Magallanes y su equipo dedicaron buena parte de su monumental esfuerzo a escrutar hasta el detalle los valores geoestratégicos de una zona desde la que se presentían inquietantes tambores de guerra; para ello no dudó en considerar el antiguo camino de la Trocha como una vía militar de la que resaltó su valor y a la que consideró como uno de los ejes por los que planificar el desplazamiento de tropas en caso del conflicto barruntado, lo que motivó su proyectada defensa. Las brañas y bujeos; los desfiladeros y cobujones; los valles, escarpes, bosques, dehesas, páramos y collados que atraviesa fueron descritos con la minuciosidad del funcionario y con el detenimiento de las tareas basadas en la constancia. Sin embargo, los tambores de guerra nunca llegaron a redoblar por estos pagos de insistentes lindes, antiguos caminos y nuevas carreteras. En 1894, cuando las labores de la Comisión del Plano de Algeciras y sus alrededores se dieron por finalizadas, se estaba ya a las puertas

de que José Martí encabezara el levantamiento en el oriente de Cuba que inició la campaña definitiva del Caribe hispano. Tras el desastre del 98, la maltrecha política exterior española volvió los ojos al norte de África, que comenzó a tomar protagonismo local con la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906 y con la campaña del Rif iniciada pocos años después. Mientras tanto, nada se supo de la prevista invasión británica a territorio español, por lo que los detallados planes de Magallanes y su Comisión acabaron formando parte de una colosal y detallada tarea documental que fue cubriéndose por la pátina del más usual de los olvidos. Fueron proyectos militares que acabaron poseyendo la condición de castillos en el aire que no se correspondieron con materialización alguna.

El antiguo camino de la Trocha fue cada vez menos hollado. Los viajeros preferían los desplazamientos a través de nuevas carreteras que lo rodeaban y fue quedando para un tráfico más minoritario y oculto de carboneros, cazadores, furtivos, solitarios mochileros y habitantes de remotos pagos que veían pasar a contrabandistas cargados de tabaco y medias de nailon, telas inglesas y piedras de mechero, garrafas de ginebra, café, azúcar o penicilina de Gibraltar. En la segunda mitad del siglo pasado la despoblación de los ámbitos rurales por donde discurría la senda hizo disminuir el número de caminantes y en 1969 la desecación definitiva de la laguna de la Janda y el cierre de la verja del Peñón acabaron por hacerle perder buena parte de su sentido. Desde entonces, por sus lajas solo ha pasado el tiempo. Las escorrentías y las lluvias han descarnado sus entrañas, mientras la vegetación ha cubierto buena parte de sus tramos. La ausencia de tránsito, el exceso de abandono y el crecimiento de alambradas han hecho que pierda su continuidad histórica y que hoy parezca un vulgar sendero de fiesta de guardar que apenas lleva a ninguna parte, olvidado de las administraciones que no han sabido apostar por la historia de un camino cuya importancia hoy apenas atestiguan rescatados trabajos de concienzudas comisiones e investigaciones que luchan contra la más letal de las amnesias.

Bibliografía citada

- ABELLÁN PÉREZ, J. (2011). «La pérdida de Hispania y la formación de Al-Andalus», en *Historia de España de la Edad Media*. Barcelona, Ariel.
- ANTONELLI, L. (2000). «De Euctemone a Mainake. Riflessionisul problema dell'ultimostanziamento greco verso occidente», *Hesperia*, 10.
- BENDALA GALÁN, M. (2000). *Tartesios, iberos y celtas. Pueblos, culturas y colonizadores de la Hispania antigua*. Madrid, Temas de hoy.
- BLÁZQUEZ, J. M. (1997). «Vías e itinerarios: de la Antigüedad a la Hispania Romana», *Antigua. Historia y arqueología de las civilizaciones*. Disponible (31-03-2023) en:
<https://www.cervantesvirtual.com/obra/vas-e-itinerarios-de-la-antigüedad-a-la-hispania-romana-0/>
- CASTAÑEDA FERNÁNDEZ, V. (2009). «Ventorrillo de la Trocha 1 y 2 (Algeciras, Cádiz). La consolidación de la economía de producción en el Campo de Gibraltar durante el IV y el III milenio ANE», *Almoraima, Revista del Instituto de Estudios Campogibraltareses*, 39, págs.169-188.
- CATALÁN, D. (1976). *II Tomo de la Edición Crítica de la Gran Crónica de Alfonso XI*, Madrid, Gredos.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, J. G. (1993). *Bahía de Ultramar. España y Cuba en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI editores.
- DOMÍNGUEZ MONEDERO, A. J. (2007). «La península ibérica y el Mediterráneo Arcaico», en E. SÁNCHEZ MORENO. *Historia de España. Protoshistoria y Antigüedad de la península ibérica*, vol. I, Madrid, Ed. Sílex.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (2014). *Manual de historia medieval*, Madrid, Alianza.
- GARCÍA DE PAREDES NÚÑEZ DE PRADO, C. (2007). *Ermita de los Santos Mártires. Medina Sidonia (Cádiz)*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial.
- GARCÍA JIMÉNEZ, I. «Oppida prerromanos en la orilla norte del Fretum Herculeum. Una revisión y propuesta de ubicación de Mellaria, Bailo y Baesippo», *Pallas. Revued Études Antiques*, 82 (427-439).
- GARCÍA TURZA, J. (2011). «El final de la Reconquista», en V. A. ÁLVAREZ PALENZUELA. *Historia de España de la Edad Media*, Barcelona, Ariel, págs. 477-496.
- GONZÁLEZ WAGNER, C. (2014). *Tartessos, mito e historia*. Madrid, CEFYP-UCM.

- JACOB, P. (1985). *Notes sur la toponymie grecque de la côte méditerranéenne de l'Espagne Antique*. Strasbourg, Centre de Recherches sur la Grèce Antique.
- LÓPEZ GÓMEZ, C. (2012). «Imágenes del Estrecho de Gibraltar desde la literatura de viajes: un paisaje dominado por el viento y la frontera», *Cuadernos geográficos*, 51 (Universidad de Granada), págs. 18-35.
- MARTÍNEZ DELGADO, F. (1875). *Historia de la ciudad de Medina Sidonia*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica.
- MÁS CORNELLÁ, M. (2000). *Las manifestaciones rupestres prehistóricas de la zona gaditana*. Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- PARDO GONZÁLEZ, J. C. (2023). *Finissaeculi. El Campo de Gibraltar en los documentos de la «Comisión del Plano de Algeciras y sus alrededores» (1888-1894)*. Algeciras, Instituto de Estudios Campogibaltareños.
- PONSIC, M. (1988). *Aceite de oliva y salazones. Factores geoeconómicos de Bética y Tingitania*. Madrid, Editorial Complutense.
- PORLAN, A. (2015). *Tartessos: un nuevo paradigma*. Sevilla, Libros de la Herida.
- PRADOS, F. y SALAS, F. (2017). *El Oriente de Occidente. Fenicios y Púnicos en el área ibérica*. Alicante, Universidad de Alicante.
- ROMERO BEJARANO, M. (2010). «La construcción del puente de Cartuja (II)», en *Diario de Jerez*, 6 de diciembre. Disponible (1-04-2023) en: https://www.diariodejerez.es/ocio/construccion-puente-Cartuja-II_0_430457172.html
- TORRES FONTE, J. (1981). «La Orden de Santa María de España», en *Anuario de Estudios Medievales*, 11 (Barcelona), págs. 83-95.
- VALVERDE, J. A. y FUENTE, J. A. de la (2009). *Anotaciones al Libro de la Montería del rey Alfonso XI*. Salamanca, Ed. de la Universidad.
- VILLUGA, P. J. (1951). *Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto en el qual hallará qualquier viaje que quieran andar muy puechoso para todos los caminantes compuesto por Pedro Juan Villuga valenciano, e impresso en Medina del Campo por Pedro de Castro, a costa de Juan de Espinosa, en el año 1546*. Disponible (1-04-2023) en: <https://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=423427>
- YBORRA AZNAR, J. J. y MANTECÓN CANTERO, J. (2019). *La Trocha: la vía de la estrella*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial.