

El puerto de Gibraltar

Tito Benady / IECG

Recibido: 25 de octubre de 2018 / Revisado: 13 de noviembre de 2018 / Aceptado: 26 de noviembre de 2020 / Publicado: 5 de abril de 2021

RESUMEN

La memoria de un puerto en Gibraltar se remonta a la Alta Edad Media según las referencias de al-Idrisi. A lo largo del periodo medieval, la falta de un puerto eficiente se vio suplida por las atarazanas construidas en el siglo XII. En la década de 1570, el ingeniero Antonelli abordó la construcción del conocido como Muelle Viejo. En 1608, el ingeniero Cristóbal de Rojas recomendó la construcción del Muelle Nuevo. Un amplio proceso de mejoras fue transformando este último en el que actualmente se encuentra en uso en Gibraltar.

Palabras clave: Gibraltar, puerto, Muelle Nuevo, Muelle Viejo

ABSTRACT

The history of a port in Gibraltar dates back to the early Middle Ages according to the references of al-Idrisi. Throughout the medieval period, the lack of an efficient port was made up for by the shipyards built in the 12th century. In the 1570s, the engineer Antonelli undertook the construction of what is known as the Old Mole. In 1608, the engineer Cristóbal de Rojas recommended the construction of the New Mole. An extensive process of improvements transformed the latter into what is currently in use in Gibraltar.

Palabras clave: Gibraltar, port, New Mole, Old Mole

1. LA EDAD MEDIA

La primera mención de un puerto en el Peñón se encuentra en la *Geografía* de Mohamed al-Idrisi, escrita a mediados del siglo XI: “La base de esta montaña es aislada, y del lado del mar se ve una inmensa cueva de donde salen aguas vivas; cerca de ella hay un puerto llamado *Mers el-Chadjira* —“Puerto de los Árboles”—.¹

Esta es la única mención que he encontrado de *Mers el-Chadjira* o, como dice Mercadal (García, 1952), *Mersa Asagra*. Tenía que ser un pequeño puerto de pescadores de poca importancia y desconocido por todos, pero Idrisi, natural de Ceuta, posiblemente lo conocía personalmente. El puerto quedaría en la ensenada en la que en siglos más tarde Cristóbal de Rojas recomendó la construcción del Muelle Nuevo, a la altura de la cueva de San Miguel.

Pocos años después, el rey taifa de Sevilla, al-Mutadid, temiendo una invasión de los almorávides de Marruecos, ordenó al gobernador de Algeciras reforzar las fortificaciones de Gibraltar (Torres, 1942: 172).

De estas obras no quedan vestigios, pero sabemos que en el siglo XVI había dos torres que, según Portillo, eran antiquísimas. Una, la Torre de los Genoveses en el Tarfe o los Tarfes —*Windmill Hill*—; la otra, a la vera de la mar, conocida como la Torre del Puerto, aunque los calpenses de ese tiempo preferían llamarla la Torre del Tuerto. Portillo la describe como de forma pentagonal y tenía a la entrada una estatua que parecía de mancebo, pero un editor, posiblemente su hijo Tomás, escribió al margen que era parte de un escudo; esta torre obviamente fue reconstruida varias veces y durante cierto tiempo montó la artillería que en el año 1596 fue trasladada al Baluarte del Rosario (Hernández, 1994: 68 y 71).

Es de destacar que Pero Tafur, quien tomó parte en el asalto a Gibraltar en el año 1436 por el conde de Niebla, menciona dos ataques: uno a la Puerta del Mar por el conde, y el otro, por su hijo, a la Torre de los Genoveses. Pero como el ataque era desde el mar y este quedaba hacia el interior, es evidente que Tafur no diferenciaba entre las dos torres.

¹ “Cette montagne est isolée à sa base; du côté de la mer on voit une vaste cavern d’ou decoulant des sources d’eau vive; pres de la est un port dit Mers el-Chadjra (port des arbres)” (Jaubert, 1840: 18).

Cuando Abd al-Mumin ordenó la construcción de la nueva ciudad de *Medinat al-Fath* en 1160, la población quedó situada en alto, sobre el acantilado, en el sitio que hoy se conoce como “La Calera” —*Crutchet Ramp*—. Donde ahora está la plaza de *Casemates* era la playa donde guardaban las galeras. Cuando Gibraltar estuvo en manos de los castellanos, ellos edificaron unas atarazanas para proteger sus galeras contra los proyectiles lanzados por los musulmanes.

De nuevo en manos musulmanas, se incluyó la atarazana dentro del muro edificado bajo el mandato del sultán de Marruecos Abu Inan, que decían rodeaba el monte “como el aureola rodeaba la luna”. Las galeras entonces se sacaban del mar y se introducían dentro del recinto murado del mar por la Puerta del Mar que se abrió en la muralla.

2. EL MUELLE VIEJO Y EL MUELLE NUEVO

Aunque había otras puertas en la muralla marítima —como la Puerta de Mudarra en la Plaza Mayor o *John Mackintosh Square*, y la Puerta de los Baños en *King’s Bastion*— las mercancías y los extranjeros que llegaban por mar generalmente entraban por la Puerta del Mar. Cuando don Juan de Austria hizo su estudio de las defensas de la costa andaluza (Fernández, 1895-1902: 107) notó que en Gibraltar aún no había muelle. En la década de 1570 se construyó uno a la altura de la Puerta del Mar, conocido como Muelle Viejo. Como resultado de esta construcción, las corrientes marinas que limpiaban la costa fueron interrumpidas y en pocos años se acumuló tanta arena que solamente botes de poco calado podían acercarse al muelle. Este muelle parece haber sido obra del ingeniero hidráulico Giovanni Battista Antonelli. Cuando se empezó a cegar, el ingeniero Fabio Borsoto trató de dragarlo, pero sin éxito. En 1604 el muelle se hundió. La razón del colapso fue, como después vieron los ingenieros ingleses en el Muelle Nuevo, porque estaba hecho de grandes piedras colocadas una sobre otra sin cementar —según la información obtenida de G. B. Boschetti en 1803— y, cuando se desataban temporales fuertes, las piedras se movían. Esta fue la razón por la que en 1607 el almirante holandés Heemskerck encontró la armada de don Juan Álvarez de



Lámina 1. Galeras en el ataque del primer duque de Medinasidonia, en 1462, ante la Puerta del Mar, donde hoy se encuentra la plaza de *Casemates*. Parece ser la más antigua imagen de las fortificaciones y el fondeadero de Gibraltar. Archivo Castañeda-Aguilar de Campoo (Sáez, 2007: 367)

Avilés anclada en plena bahía y pudo destruirla: los numerosos escollos y arrecifes no les habían permitido anclar cerca de las murallas, bajo la defensa de los cañones que había en los baluartes.

En 1608, el ingeniero capitán Rojas llegó a Gibraltar para mejorar el muelle, lo reparó y lo extendió lo suficiente para que veleros de mayor calado pudieran acercarse. Después de consultar a Luis Fajardo, comandante de las galeras de Nápoles, recomendó la construcción del Muelle Nuevo en el arrecife cercano a la Torre del Puerto, que ya daba alguna protección a las tormentas del sudoeste, proponiendo también la reconstrucción de la torre. Los trabajos fueron estudiados por otros ingenieros y eventualmente se aprobaron, pero la construcción no comenzó hasta 1615. Como Rojas había muerto el año anterior, la comenzó otro ingeniero, Luis Bravo de Acuña, quien informó en 1626 que “con menos de 30.000 ducados y los 20 solos de la Hacienda Real, porque lo demás lo dio la Ciudad, ha hecho más... que lo usado por [otros]” (Benady, 1993: 53).

Pero había que acabar los muelles Nuevo y Viejo y limpiarlos para que dieran abrigo a los barcos reales y de comercio, pues en ese momento el primero de ellos solo tenía 25 metros completados, y no se terminó de construir hasta el año 1665, con su máxima extensión de 110 metros. El importe total de las obras y la



Lámina 2. El Muelle Viejo o *North Mole* según Luis Bravo de Acuña en 1627. BL. Mss. Add. 15.152-8 (Sáez, 2007: 374)

reconstrucción de la torre costó más de 150.000 ducados (Mariategui, 1984: 3, 16-17, 47, 48, 53, 79, 85, 97-101).

Buena parte del proceso de construcción del puerto de Gibraltar puede comprobarse gráficamente en las ilustraciones que incluyo en este estudio, las cuales proceden del magnífico libro *La Montaña Inexpugnable* de mi buen amigo Ángel Sáez Rodríguez.

3. LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Cuando Gibraltar fue cedido a Gran Bretaña tras la firma del Tratado de Utrecht, la *Royal Navy* estableció su base en el Muelle Nuevo. Se construyeron almacenes en su recinto para las velas, palos y otros pertrechos pesados, porque las existencias pequeñas se almacenaban en los depósitos navales en el antiguo convento de Mercedarios en *Irish Town* y los avituallamientos en los depósitos del *Naval Victualler* en La Barcina. También se construyó una conducción desde el acueducto que entraba en la ciudad, cerca de la Puerta de Carlos I, para que llenase

un depósito a la orilla del mar, donde los botes de los barcos atracados en el muelle pudieran llenar sus barriles de agua. Este sitio tomó el nombre de *Ragged Staff* —“el palo desigual”, origen del nombre actual—. Cuando se construyó el Baluarte del Rosario —*South Bastion*— en el siglo XVI, se tuvo que derribar una parte del antiguo muro árabe y, al terminar la obra, quedó un espacio entre el baluarte y el resto del muro. En este espacio se construyó una estacada de palos de madera que, si al principio eran todos homogéneos, con el paso del tiempo se fueron desgastando y quedaron desiguales; en inglés, *Ragged Staffs*. Más tarde, se denominó en singular. El único cambio que se hizo en el muelle fue montar una batería de seis cañones a fin de proteger a las embarcaciones que se encontrasen amarradas.

Durante el siglo XVIII, Gibraltar operó como base naval para el bloqueo de la armada española en Cádiz y las instalaciones se mejoraron bastante, pero el Muelle Nuevo no se amplió hasta que se recibió en Gibraltar un barco prisión en



Lámina 3. El Muelle Nuevo o *South Mole* según Luis Bravo de Acuña en 1627. BL. Mss. Add. 15.152-5 (Sáez, 2007: 373)

1842. Inglaterra enviaba los presos con sentencias largas a colonias penales en Australia hasta que las colonias australianas pidieron que se dejase de enviarles presidarios. Entonces se empezó a adaptar y edificar prisiones en la metrópolis, pero, como iban a pasar años antes de que hubiese suficientes cárceles, como medida temporal se enviaron barcos prisión a las bases navales de Bermuda y Gibraltar. Los presidarios estuvieron en Gibraltar desde 1842 hasta 1875, y durante ese tiempo los presidarios trabajaron en canteras, en la construcción y también en ampliar el Muelle Nuevo hasta unos 420 metros. Aparte de eso no hubo cambios importantes, pues en el siglo XIX la base principal en el Mediterráneo estaba en Malta, desde donde se podía vigilar mejor los intereses británicos en Egipto y Chipre, así como los Dardanelos por si la escuadra rusa del Mar Negro decidiera pasar al Mediterráneo. Esa era una amenaza permanente, aunque improbable de llevarse a efecto porque el paso de ese estrecho estaba prohibido por acuerdo internacional a

todos los navíos de guerra, excepto los turcos.

Pero en la segunda parte del siglo las cosas empezaron a cambiar. La marina francesa se renovó y, guiada por la estrategia de la *Jeune Ecolle*, se preparaba para una guerra contra el comercio británico si ambas potencias entrasen en guerra. Inglaterra reaccionó tarde y no fue hasta el año 1885 cuando tomó plena conciencia de lo que ocurría. Las relaciones entre las dos naciones empeoraron y la base de Gibraltar se revalorizó, ya que dividía las dos flotas francesas, la del Mediterráneo y la del Atlántico. En estos momentos, dada la escasa capacidad el puerto de Gibraltar, la flota tenía que anclar en plena bahía, por lo que existía el temor de que los torpederos de Toulon hicieran un ataque de noche y hundiesen los acorazados de la *Royal Navy*.

Se pensó entonces en construir un puerto con muelles para proteger la escuadra británica y que contase con facilidades para reparar barcos averiados. La primera propuesta consistió en hacer un muelle cerca de *King's Bastion*, dejando



Lámina 4. Gibraltar en 1811. El frente costero occidental ha quedado completado con fortificaciones británicas sobre las españolas mostradas en las ilustraciones anteriores. Destaca, especialmente, *King Bastion*, señalado en este plano francés como *Bastion du Roi*. BNF, ge d 17265 (Sáez, 2007: 460)



Lámina 5. Los rellenos en la costa de la bahía han desdibujado el perímetro occidental del Peñón, haciendo no reconocibles los tradicionales muelles Viejo y Nuevo. Elaboración propia sobre imagen de Google Earth

una entrada restringida y protegida al Muelle Nuevo, que incluso se podía cerrar con redes. Pero se consideró que este sería un fondeadero demasiado pequeño para las necesidades de la base naval y se decidió hacer el muelle cerca de la Puerta del Mar, en la Barcina. Para ello, había que extender la cabeza del espigón hacia el sur y emplazar un muelle aislado entre el Muelle Nuevo y el del norte, con entrada por ambos lados. Yo

recuerdo haber visto más de setenta unidades de la *Royal Navy* dentro del puerto cuando las escuadras del Mediterráneo y el Atlántico se encontraban en Gibraltar para maniobras en primavera —*Spring Exercise*—.

Las obras comenzaron en 1895 y no se concluyeron hasta 1904 y costaron cinco millones de libras (Benady, 1992: 107-117).

4. EL SIGLO XX

Resulta paradójico que, durante esos años, se produjo una “reconciliación” entre Inglaterra y Francia, culminando en la *Entente Cordiale* de abril 1904, por la cual las dos naciones se aliaron contra Alemania. Pero esas cosas ocurren y, a pesar de haber perdido su *raison d'être*, el nuevo puerto naval fue muy útil en las dos guerras mundiales.

Durante la Primera Guerra Mundial, la base sirvió de apoyo para las operaciones británicas en el Mediterráneo y, desde 1917, de base para los convoyes anti-submarinos entre Inglaterra y el Mediterráneo. En la Segunda Guerra Mundial, sirvió para controlar la entrada al Mediterráneo después de que Francia pidiese el armisticio, y también como base para la invasión, en 1942, del Magreb francés.

En los años siguientes a la Segunda Guerra Mundial, la *Royal Navy* se redujo considerablemente en números y en 1978 se anunció que el arsenal se iba a cerrar en el año 1984. No obstante, y debido a las necesidades de la guerra de las Malvinas, esto se retrasó hasta 1985. Entre tanto empezó a considerarse la posibilidad de poner las instalaciones en manos de civiles. Pero cuando la Marina dejó de manejar el arsenal, pasó a manos de la *Gibraltar Ship Repair Ltd* —una compañía del gobierno de Gibraltar manejada por Appledore—. Después de unos años de pérdidas financieras considerables, Appledore se retiró y el arsenal pasó a manos de la compañía noruega Kvaerner. Esta compañía tampoco tuvo éxito y el arsenal se cerró por unos años hasta que el gobierno de Gibraltar lo abrió de nuevo. Hoy sigue operando bajo la dirección gubernamental. ■

5. BIBLIOGRAFÍA

- Benady, T. (1992). *The Royal Navy at Gibraltar*. Gibraltar: *Maritime Books*.
- Benady, T. (1993). “Ingenieros militares en Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (10). Algeciras: IECG.
- Benady, T. (2004). *The Gibraltar base during the Trafalgar campaign*. Tesis presentada al *Greenwich Maritime Institute, University of Greenwich*.
- Fernández Duro, C. (1895-1902). *Historia de la Marina española*, II. Madrid.
- García Mercadal, J. (1952). *Viajes de extranjeros por España I*. Madrid: Aguilar.
- Hernández del Portillo, A. (1994). *Historia de Gibraltar*. A. Torremocha Silva (ed.). Algeciras.
- Jaubert, P. A. (1840). *Geographie de Mohamed al-Edrisi*. París.
- Mariategui, E. de (1984). *El Capitán Cristóbal Rojas: Ingeniero militar del Siglo XVI*. Madrid.
- Sáez Rodríguez, Á. J. (2007). *La montaña inexpugnable. Seis siglos de fortificaciones en Gibraltar (XII-XVIII)*. Algeciras: IECG.
- Torres Balbás, L. (1942). “Gibraltar, llave y guarda de España”. *Al-Andalus*, vol. VII, Fasc.1.

Tito Benady

Consejero de Honor del IECG por la Sección 1ª de Geografía e Historia del Instituto de Estudios Campogibaltareños

Cómo citar este artículo:

Tito Benady (2021). “El puerto de Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (54), abril 2021. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 197-202