

EL ESTRECHO: HISTORIA Y METEOROLOGÍA.

Antonio Ríquez

Por su eminente valor estratégico en la extremidad sur de la Península Ibérica, la comarca del Campo de Gibraltar, y enfrente, la no menos importante plaza de Ceuta y todo el ámbito del Estrecho, fueron ocupadas desde tiempos muy remotos por diversos pueblos y civilizaciones.

Las ciudades marítimas de este singular entorno geográfico, convertidas en florecientes centros comerciales y fortalezas sitiadas y acosadas muchas veces, codiciadas siempre, a lo largo de los siglos conocieron batallas navales en tan gran número que los fondos del Estrecho y los de las bahías de Algeciras y Ceuta quedaron "tapizados" de restos de innumerables barcos hundidos, unas veces a cuenta de cañones enemigos, y otras, no pocas, por los fuertes temporales que jugaron papeles determinantes y contundentes a favor de uno u otro bando. Pero casi siempre, por desgracia, con la constante de haber sido en contra de los intereses de España.

A nivel local ha sido tal la incidencia de los tempo-

rales, mareas y corrientes marinas que alteraron trascendentalmente el inapelable devenir histórico, que muy pocas veces éstos estuvieron ausentes como protagonistas dramáticos.

No obstante, como el tiempo atmosférico hace sentir sus efectos con intermitencias y arritmias, con desiguales intensidades también, y ésta ha de coincidir con los acontecimientos históricos para que adquiera la valoración específica que nos ocupa, el lector ha de admitir -de entrada- los consiguientes vacíos en el devenir histórico expuesto para no dejar de ceñirnos lo más posible al propósito del presente ensayo histórico-meteorológico; dos cuestiones insospechadamente vinculadas, que no han sido -al menos que yo sepa- objeto de estudios concretos, por lo que ofrecen el atractivo de una tesis inédita.

No se puede escribir sobre el Campo de Gibraltar sin ocuparse, en gran medida, del Peñón y de la ciudad

Historia

que le da nombre, y en donde las más de las veces ha estado polarizado el acontecer histórico de la zona.

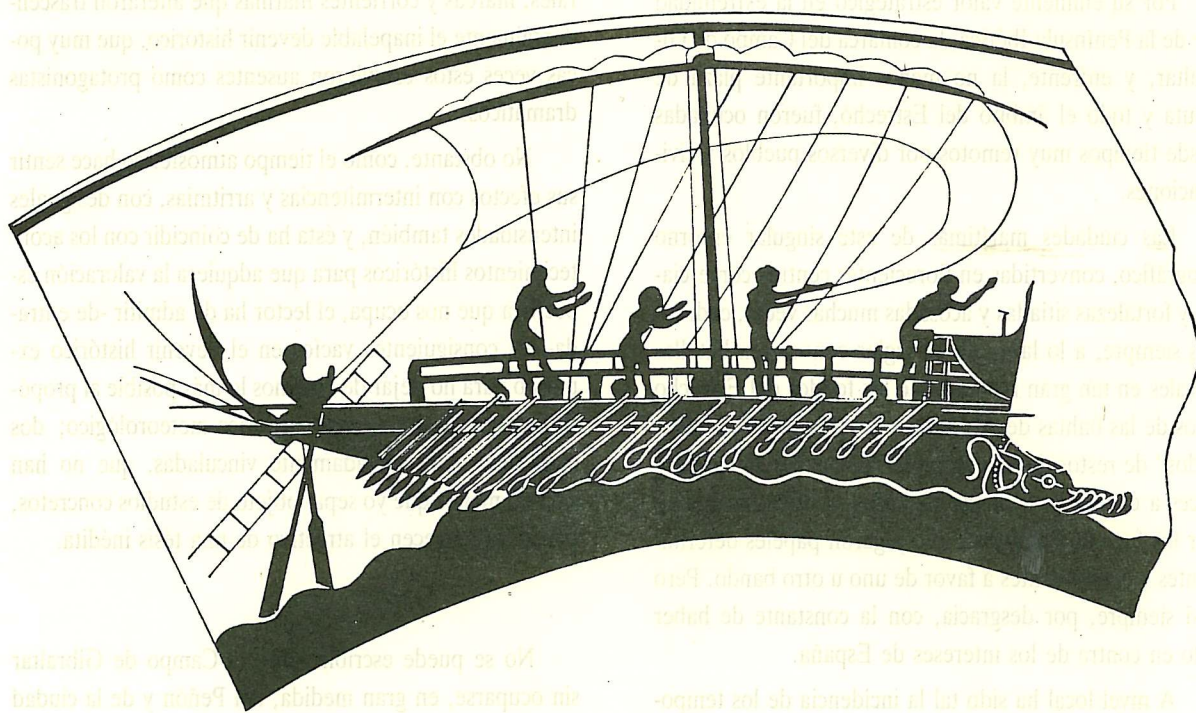
Estrabón, Mela y Plinio el Viejo no consideraron a Calpe (Gibraltar más tarde) como una entidad territorial, sino como una parte de un conjunto mucho mayor que abarcaba desde el Promontorio Junonis (Cabo de Trafalgar) hasta la desembocadura del río Guadiaro, zona que coincide, aproximadamente, con el actual y español Campo de Gibraltar, incluyendo la propia Roca. Este concepto territorial se transmitió de fenicios a cartagineses y romanos, pero éstos fueron ajenos a su valor estratégico que siglos después se le reconocería.

Por entonces, el punto clave era Carteia (Carteya) al fondo de la Bahía de Algeciras, al resguardo de los temporales de Levante y Poniente, de la que apenas quedan ruinas, y que fue ciudad floreciente y puerto de escala y comercio. Según Jean Mezel, Carteia fue destruida, en el siglo IV, por un formidable maremoto. El mar se retiró y la Bahía entera quedó en seco. Poco después las aguas volvieron y una gigantesca ola lo devastó todo

a su paso. De alguna forma, este tremendo fenómeno natural, aunque no sea específicamente meteorológico, constituye un decisivo protagonismo de los elementos de la naturaleza en el decurso de la Historia de la región.

Cronológicamente, antes de Carteia hay que citar a Herodoto, el cual refiere que el primer arribo de los griegos a las costas del Estrecho tuvo lugar hacia el año 630 antes de Cristo. *“Un bajel de la isla de Samos mandado por el piloto Coleo, regresando a su país desde Egipto, acosado por los temporales, buscó abrigo en la Bahía de Platea (Grecia). De allí Coleo dirigió el rumbo hacia el sur, pero, al poco de separarse de la costa se inició un furioso viento de Levante que le arrojó, a pesar de sus esfuerzos, al mar Jónico, y, Mediterráneo adelante, navegando a la deriva, más allá de la columnas de Hércules, sin haber aflojado el viento hasta llegar a Tartessos”.*

Así fué como el tiempo atmosférico inició su protagonismo histórico en el Estrecho de Gibraltar; un levanta-



tazo de antología, obligándole a realizar una travesía de nada menos que 3.000 kilómetros, nos trajo una visita no programada que nos introdujo en la Historia.

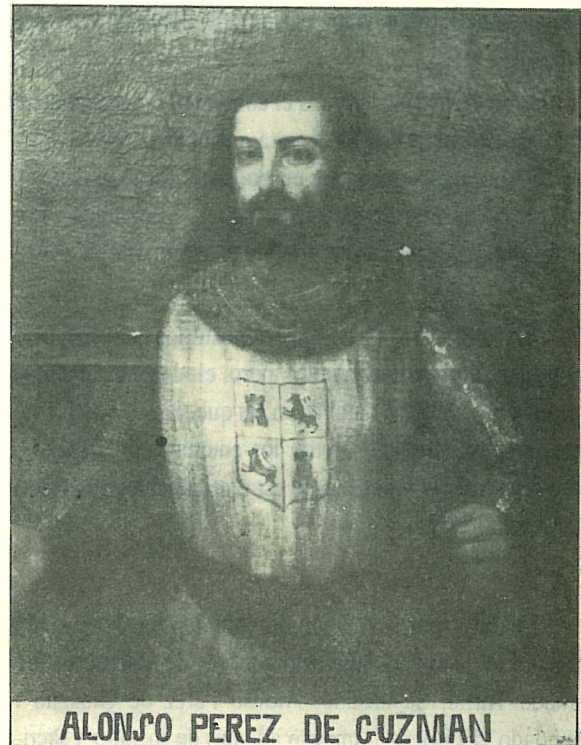
Creo oportuno aclarar que navegar “a la deriva” se realiza dejando que los vientos, las corrientes marítimas, o los dos juntos, empujen a la embarcación, pero manteniéndose el dominio sobre el timón. Por ello tan larga travesía ha de atribuirse a que navegasen “al gareté”, es decir, sin timón, a completa merced de los vientos y corrientes, imposibilitados de cambiar de rumbo.

En el siglo III antes de Jesucristo, los cartagineses, siguiendo el impulso de conquista y dominio que tan sobrados argumentos belicistas han proporcionado a la Historia de la Humanidad, decidieron navegar más allá de las columnas de Hércules (Estrecho de Gibraltar) y fundar colonias. Para este propósito partieron sesenta grandes naves al mando de Hannón, que bien supo aprovechar la colaboración de los vecinos de Carteia (Carteya), muy prácticos en navegaciones costeras, para que, midiendo las profundidades del mar y observando las corrientes, facilitaran la navegación.

Muy violentos debieron de ser los vientos del Sudoeste y Noroeste para que, alternándose durante todo el invierno del año 712, impidieran que el árabe Mohamed-ben-Thabita, al mando de la flota fondeada en la Bahía de Ceuta, pudieran invadir, con 12.000 berberiscos y 500 árabes y teniendo como comandante supremo a Tarik-ben-Zeyad, simultáneamente a Calpe (Gibraltar) y una isla casi unida a tierra firme, “espléndida de verdor” a la que llamaron AlYazirat-Al-Jadra origen topónimo de Algeciras.

Los árabes y berberiscos, “genéticamente” carentes de vocación marinera -lo suyo fue desde siempre “navegar” por las arenas del desierto- llegaron a convertirse, no obstante, en hábiles marinos en el reducido pero difícil ámbito del Estrecho.

Cuando llegaron a conocer las mareas, vientos e hileros, pudieron mantener abastecidos sus ejércitos para



ALONSO PEREZ DE GUZMAN

sostener la invasión de la Península durante varios siglos, contrarrestando la no muy nutrida ni acertada oposición naval de los reinos cristianos.

Hasta 1253, en que se dió una batalla naval en la Bahía de Algeciras, la primera habida entre moros y cristianos, batalla de la que no relatan las crónicas de la época los detalles ni las circunstancias en que se efectuara, pero cuya consignación indica que se comenzaba a interesar Castilla en el dominio del Estrecho, no se dificultó la cómoda y adsequible comunicación entre los musulmanes de una y otra orilla sin más impedimentos que los temporales, impresionantes y contrarios a la navegación, tanto de Levante como de Poniente, y que, al parecer eran extraordinariamente más frecuentes, violentos y duraderos que en la actualidad.

El rey Sancho IV, desde que ocupó el trono castellano fomentó las construcciones navales y contrató, además, doce galeras genovesas reuniendo una importante armada de unas cien unidades que puso al mando del genovés Zaccaría, con la misión de combatir a la flota del

emperador de Marruecos que seguía dominando el Estrecho.

El hábil marino dispuso el combate aprovechando al máximo los vientos, y la derrota musulmana fue completa. Trece galeras quedaron en poder de los castellanos y otras muchas fueron echadas a pique e incendiadas. Por esta victoria Zaccaría fue nombrado Almirante de Castilla.

En este caso el tiempo atmosférico se comportó como un formidable aliado, pero el devenir histórico proporcionará otras batallas en las que, las más de las veces, resultó beneficioso para los enemigos de España y dramáticamente funesto para ésta, erigiéndose en árbitro fatal e inapelable.

En 1294, por la traición del infante Don Juan al rey Sancho IV, con la colaboración del rey de Marruecos fue sitiada Tarifa. Su alcaide, Alonso Pérez de Guzmán - apodado "El Bueno"- impuso además de su valor y sacrificio famosos, la resolución de no rendir Tarifa al traidor y el infante Don Juan tuvo que levantar el cerco aquel mismo año.

La peculiar ironía de las gentes del sur de Andalucía atribuye al viento de Levante, tan habitual y vigoroso en dicha ciudad y no a la voluntad de Guzmán "el Bueno, el impulso necesario para arrojar el célebre puñal.

Se tienen noticias de que cuando amainaban los vientos en la travesía del Estrecho era habitual el recurso que se había practicado esporádicamente en el Mediterráneo: el sumergir velas para aprovechar el impulso de las fuertes corrientes, especialmente de los "hileros"; de esos verdaderos ríos sobre el mar, muy potentes y definidos, que, incluso hoy día, sacuden violentamente y alteran la navegación hasta de las grandes embarcaciones.

En la antigüedad preocupaban las corrientes del Estrecho (y, por supuesto, sus vientos) cuyos conocimientos, dada la fragilidad de las naves, se estimaban indispensables para navegarlos con éxito.

Los invasores se dieron cuenta de que dominar y

fortificarse en las costas del Estrecho nada suponía si no se dominaba en sus aguas. En aquella época, cuando las guerras, no por embrionarias en sus medios de destrucción, eran menos sangrientas, la táctica aconsejaba ya la atención preferente al mar.

Dos docenas de barcos fuertes y ligeros, bien armados y guarnecidos, durante muchos siglos pudieron decidir el destino de un reino con más eficacia que unos centenares de jinetes alanceándose en campo abierto o unos millares de infantes librando interminables escaramuzas.

Así pues, el Estrecho de Gibraltar y la Bahía de Algeciras, por sus estratégicas situaciones geográficas, comenzaron a gozar de la eficacia militar que aún mantienen.

Al iniciar su reinado Alfonso IV tenía como objeto primordial el hacer avanzar la Reconquista. Para ello se dispuso a tomar las estratégicas plazas de Algeciras y Gibraltar.

Aliado a Jaime II de Aragón, que le prestó una excelente ayuda con su flota, apenas iniciado el sitio de Algeciras, Alfonso IV cambió de parecer y, animado por la información de que Gibraltar se encontraba mal defendida y peor abastecida, la asedió y tomó en el año 1310. En dicha operación hubo que lamentarse la muerte de Alonso Pérez de Guzmán, "El Bueno", el heroico defensor de Tarifa.

Pronto el rey reanudó el asedio a Algeciras, pero diversas circunstancias y contrariedades le impidieron repetir la victoriosa toma de Gibraltar; el infante Don Juan y 500 caballeros le abandonaron; el invierno fue crudo y pródigo en temporales que dificultaban el aprovisionamiento de las naves.

Las lluvias, interminables, hacían imposibles las operaciones bélicas, y Algeciras, inalcanzable, cuyo asedio se mantenía por la tenacidad del Rey, le proporcionó no obstante unos frutos indirectos y en cierto modo compensatorios.

Muley Nazar, rey de Granada, le envió una embaja-



Nave fenicia.

da con la proposición de que abandonase el asedio de Algeciras a cambio de otras plazas, villas y castillos perdidos por los cristianos. Alfonso IV aceptó, agregando la imposición de 50.000 doblas, una fuerte suma para aquella época.

Algeciras, el estratégico estribo de la invasión de los musulmanes en la Península, siguió en manos de éstos, lo que contribuiría a retrasar considerablemente la Reconquista; por algo el rey granadino pagó tan alto precio. El sabía del gran valor de la ciudad de cara a la defensa de su reino.

Una batalla naval del año 1325 había sido resuelta en difíciles circunstancias por el almirante Jofre Tenorio cuando al frente de su escuadra, compuesta de seis galeras, ocho naves y varios navíos pequeños, fue asaltada por otra musulmana compuesta exclusivamente por 27 galeras.

A pesar de la superioridad numérica del enemigo, el almirante castellano supo maniobrar para atraerle a la zona despejada en la que pudieran aprovechar sus naves el empuje del viento, cargando en masa cerrada sobre las contrarias, de las cuales, en poco tiempo, resultaron hundidas cuatro y apresadas tres, huyendo las restantes. Los mahometanos perdieron en este combate 1.200 hombres.

En 1332, Gibraltar, que seguía en manos de los cristianos, sufrió un tercer asedio. Abdul Malik tuvo tiempo de ocupar sorpresivamente las atarazanas e impedir el socorro tardío de quince galeras mandadas por el almirante Jofre Tenorio.

El retraso se debió a un fuerte temporal de Levante, el mismo que, por casualidad, proporcionó a los pobres sitiados el providencial alivio de una barca cargada de trigo que, yendo a la deriva, varó en la playa denominada de Los Catalanes, en la parte oriental del Peñón. Recurso insospechado, milagroso, que sirvió al alcaide Vasco Pérez de Meirás para alargar la resistencia esperando en el socorro que por escrito le había prometido el rey Alfonso XI.

Cambiada de manos la plaza en el año 1333, el Rey castellano, que once años después conquistaría Algeciras, ordenó un nuevo cerco al Peñón, desembarcando en los "arenales Colorados", abrigada playa al suroeste de la ciudad y lugar en el que, con obstinada reiteración a pesar de su invariable adversidad, todos los sitiadores de Gibraltar han preferido iniciar sus desembarcos.

La citada playa, hoy inexistente, era capaz de admitir en el rebalaje (reflujo de las aguas del mar en las playas) unos cuarenta esquifes vaciando gente a la vez. Aunque esta relativa seguridad se trocaba en peligro cuando los vientos racheados de Poniente metían mucho mar en la Bahía y ello se juntaba al hilero que en las vaciantes corría por aquel sitio con considerable rapidez.

Se efectuó el desembarco sin entorpecimiento y sin que los musulmanes opusieran resistencia, pero los primeros que pisaron tierra se refugiaron en el monte dejando a los restantes en completo desamparo. Según parece, no hubo la más mínima coordinación en el desembarco ni se puso en práctica estrategia militar alguna.

Los sitiados, desde los cómodos "palcos" de las murallas, seguían las incidencias de la incursión para aprovecharse después con largueza de tan temerario descuido, saliendo del recinto en gran número y cayendo sobre

Historia

los cristianos que, desarticulados y en descubierto, permanecían en los arenales.

Algunos se defendieron valerosamente, pero la mayoría se metió en el mar para tomar las barcas que se habían separado mucho de la orilla, esquivando el fuerte hilerero de la marea vaciante, ahogándose gran número de ellos.

Convocó el Rey consejo para tratar de socorrerlos, pero opinó la mayoría que se abandonase a los del monte y se levantase el campamento, porque rodeado de tierras enemigas y sin noticias de las naves que con víveres aguardaban, era muy temerario mantenerse en él afrontando la casi seguridad de una espantosa catástrofe.

No consiguió Alfonso XI otra cosa que se aguardara hasta que, a la puesta de la Luna, se desvanecieran todas las esperanzas de distinguir a su luz los barcos con el socorro... retrasados, una vez más, por uno de los caprichos meteorológicos que rigen, con absolutista poder, la navegación en el Estrecho.

Con gran tristeza del Rey y desaliento de su ejército, fue levantado el desgraciado sitio de Gibraltar del año 1333.

El tiempo atmosférico, volvió a asumir el papel de protagonista histórico imposibilitando una conquista que hubiese cambiado radicalmente el curso de la Reconquista. Si Gibraltar hubiese sido tomada, con la caída subsiguiente de Algeciras, la situación de los musulmanes en el extremo sur de la Península hubiese sido insostenible; tan valiosa "cabeza de puente" en el Estrecho haría imposibles los refuerzos de hombres y suministros que recibían de Marruecos.

Desde 1337 Abul Hacem, rey de Marruecos, equipó una poderosísima flota que desembarcó, paulatina y disimuladamente, bastimentos y pertrechos de guerra en Algeciras y Gibraltar. Este trasiego de hombres y armas fue convenido con su hijo Malik, rey de Algeciras y Gibraltar y con el rey de Granada.

El temor de verse arrollado por aquella formidable trinca musulmana, que disponía de tal ejército que, por su magnitud, tardó cerca de cuatro años en cruzar el Estrecho, y sin que el mal tiempo fuera adverso, hizo que se aliasen los reyes de Castilla, Aragón y Portugal, expuestos también a la imponente borrasca bélica que se cernía sobre el sur de la Península.

La escuadra castellana inverna en las proximidades del Estrecho; pero el escaso número de naves, y la poca avenencia de los mandos, invalidaron su actuación, pues los africanos siguieron cruzando el Estrecho sin que se lo impidieran otros almirantes que ocasionales temporales y cerrazones.

En 1340 el rey de Marruecos y los de Algeciras-Gibraltar y Granada, sitiaron Tarifa. No se arredró el alcaide de la plaza, Juan Alonso de Benavides, a la vista de tan numerosa hueste, y confiando el mar a la escuadra, se aprestó valientemente a la defensa.

Poco pudo confiar en aquel auxilio, pues una terrible borrasca (una vez más los furiosos temporales del Estrecho en plan de protagonistas históricos y adversos a la causa española) dispersó y hundió a muchas naves, y las que se salvaron corriendo el temporal fueron a encallar en las costas.

En aquel mismo año, el almirante Jofre Tenorio supo que había pasado el Estrecho la gran flota del rey de Marruecos con un gran ejército que había desembarcado en Algeciras. Como no podía acercarse para combatir las por lo exiguas que eran sus fuerzas, se mantuvo bloqueándolas.

Los buques de aquella época, a vela o a golpes de remo, pero sujetos siempre a los caprichos de los vientos, no permitían una sistemática exploración del Estrecho y, estando en tan manifiesta inferioridad, la valentía y experiencia del almirante no pudo impedir el paso de tan formidable flota.

Cuando Alfonso XI le envió seis galeras de nueva construcción, pudo reunir treinta y tres galeras y con

ellas se dispuso a atacar a los enemigos que alineaban setenta galeras y ciento cuarenta naves grandes y pequeñas, una abrumadora fuerza naval que no amilanó al almirante castellano, victorioso quince años antes en circunstancias igualmente desfavorables.

“Mandó tañer las trompas y atabales, et movió a la sua galera dó estaba la flota de los moros” -dice la crónica- “...pero la mayor parte de las naves no le siguieron”.

El viento en calma fue el culpable principal de que no se cumplierse la atrevida y versátil estrategia del almirante Jofre Tenorio. Las pocas que avanzaron fueron abordadas por dos o más musulmanas cada una, y por más que se batieron con denuedo, fueron echadas a pique o tomadas con muerte de la mayor parte de sus tripulantes.

La galera capitana había sido abordada por enemigos, batiéndose con denuedo, rechazando un abordaje tras otro.

El almirante había llevado con él una nave de vela que tuvo que remolcar porque el viento era muy flojo o nulo, grave inconveniente que problematizaba sus posibilidades de victoria. Por más que combinara arrojo con táctica, su dotación, con el mejor espíritu combativo transbordó a la galera para luchar en su cubierta.

Al ver los musulmanes desamparada a la nave cristiana, transbordaron algunos a ella y consiguieron acercarla más a la galera del almirante, y al ser de más bordo la dominaron, arrojando sobre su cubierta barras de hierro, piedras y toda clase de proyectiles, con gran esfuerzo contundente al venir de arriba, menudeando también las flechas y saetas.

Jofre Tenorio, que peleó con bravura, recibió una gravísima herida en la pierna, le desjarretaron, y entonces se asió con fuerza al asta del estandarte; más una de las barras de hierro, lanzada desde la otra nave, vino a darle en la cabeza matándole.

Las dotaciones de las galeras que aún estaban a flote, al ver el estandarte real derribado, abandonaron sus barcos transbordando a las naves aptas para las que ya

soplaba el viento que antes hizo tanta falta a los cristianos, escapando del desastre total y entrando en Tarifa, única plaza de las cercanías que se mantenía por el Rey de Castilla.

Años después del fallido asedio de 1333, renacido el necesario entusiasmo para una empresa de este tipo, se volvió a poner sitio a Gibraltar, “mandando pregonar el rey Alfonso XI dos doblas de oro por cada canto arrancado a la muralla”.

El viento de Levante, el peor enemigo de la navegación en el Estrecho -muchísimo más cuando los barcos se construían totalmente de madera, y su propulsión dependía de velas que fácilmente se desgarraban a los embates del viento- llevaba dieciseis días ininterrumpidos azotando reciamente.

El tráfico marítimo en la mar estaba totalmente paralizado. Fondeadas las galeras en los pocos abrigos aptos, e impracticable la navegación del Atlántico al Mediterráneo, no podía esperarse el arribo de las embarcaciones con vituallas despachadas desde Sevilla, cundiendo en los reales cristianos la consternación y el desaliento.

Las tropas de Alfonso XI se encontraban en peores condiciones que los sitiados. No tenían alimentos y hubiesen sucumbido si algunas embarcaciones de Tarifa y Barbate, corriendo el temporal con mucho riesgo, al amparo de la costa y aprovechando los momentos favorables de las corrientes, no le suministraran, de vez en cuando, lo suficiente para no morir de hambre.

Téngase en cuenta que Algeciras y sus alrededores eran tierras dominadas por los musulmanes, así como las que desde el Peñón se extendían hacia Estepona y Marbella, por lo que, enloquecidos y acobardados por tantas contrariedades, paralizados en el fondo de la ratonera, hizo presa en los reales cristianos algo más temible que el hambre y la peste: la desmoralización.

Una vez más, Gibraltar resistió un asedio.

Afortunadamente, aunque en aguas del Estrecho la

Historia

causa cristiana había sufrido un descalabro de gran envergadura, como fue la derrota del almirante Jofre Tenorio ante la flota aliada de Marruecos, Algeciras y Granada, en la que el tiempo atmosférico -la falta de vientos fue adverso una vez más, en tierra la situación fue muy diferente. El lunes 30 de octubre de 1340, al despuntar el alba, dió comienzo la memorable batalla del salado, río que corre a media legua (unos tres kilómetros) de la ciudad de Tarifa.

Hasta el río Guadalmesí persiguieron los monarcas de Castilla y Portugal a los destrozados restos del ejército africano-algacirano-granadino, y Al Katib reconoce: "Es fama que ésta ha sido la mayor derrota que han padecido las armas musulmanas".

Pero Alfonso XI no supo aprovechar la ventajosísima situación en que quedó después de tan decisiva batalla y, una vez más, la inexplicable y gravosa idiosincrasia de los españoles, que nos estimula en la adversidad y nos adormece suicidamente en los éxitos, malogró un avance fácil y retrasó en muchos años el epílogo de la Reconquista.

Mediaba el mes de mayo de 1342 cuando las fuerzas navales de Castilla y Portugal bloquearon a la flota musulmana en la desembocadura del río Guadalmesí. Intentaron los barcos acosados salir para Algeciras, muy pegados a la costa, pero siendo el viento propicio a las naves de Alfonso XI, éstas les cortaron el paso abordando y hundiendo a seis galeras.

Los almirantes de Marruecos y Granada buscaron la lucha abierta y se generalizó el combate. El fuerte viento de Levante que soplaba con su más desaforado impulso, llevó a algunas naves, con velas arriadas, hacia las cercanías de Tarifa, en donde fueron fácil presa para los cristianos.

Los musulmanes perdieron un total de veintiseis galeras entre las hundidas, apresadas y quemadas.

El 3 de agosto de 1342, Alfonso XI puso cerco, por

tierra y por mar, a la codiciada plaza de Algeciras, lo que constituía uno de los hechos de armas más decisivos de la Reconquista. Acudieron, como valiosos aliados, fuerzas inglesas de Enrique de Lancaster, conde de Derby, y franceses de Felipe de Evreux, rey de Navarra.

Fueron muchas y amargas las incidencias del sitio, que se hubiesen aminorado de contar el Rey con una escuadra suficiente y propia.

Nuestras fuerzas navales, siempre escasas y en penuria por una constante y suicida imprevisión, además de desgraciadas las más de las veces a causa de temporales y vientos adversos, pocas veces pudieron cumplir satisfactoriamente su misión en el Estrecho.

En esta ocasión, el Rey, dispuesto a utilizar métodos fuera de lo corriente, se decidió a darle a las fuerzas navales un protagonismo decisivo. No obstante, como sus medios eran insuficientes, contrató a la escuadra genovesa de quince galeras mandadas por el almirante Bocanegra y otra de diez galeras enviadas por el rey de Portugal.

Las naves portuguesas se retiraron pronto y tuvo que sustituirlas con la escuadra aragonesa, que también cesó de cooperar por haberla llamado Pedro IV de Aragón para atender sus propias necesidades.

Alfonso XI, que había concebido un formidable asedio marítimo para cortar radicalmente los suministros por esta vía y obligar a rendirse a la ciudad, dedicó todos los medios que pudo reunir, incluso zabras y pinazas, sin valor combativo pero muy útiles para establecer bloqueo, el cual se estrechaba de noche para interceptar el paso de pequeñas embarcaciones que intentaban llevar socorro a la plaza.

Muchas naves musulmanas con provisiones cayeron en manos de la flota cristiana. No obstante, en noches de lluvia, y en días de fuerte temporal de Levante, conseguían entrar algunas embarcaciones contribuyendo a sostener el espíritu de los sitiados.

Durante el invierno siguiente, el de 1343, se sucedieron grandes temporales, a causa de los cuales zozobraron varias galeras y otras embarcaciones, tanto castellanas como sarracenas.

Al llegar el verano, los musulmanes organizaron en Ceuta una poderosa armada de socorro con un total de 140 embarcaciones, 30.000 soldados y cerca de 10.000 caballos; al mando del hijo del emperador Abu-Al-Hassan cruzó el Estrecho durante la noche a la altura de Estepona, singlando después a lo largo de la costa hacia Gibraltar, en donde fondeó sin atreverse a atacar a la cristiana.

Prosiguió el bloqueo de la flota enemiga fondeada en Gibraltar, así como a la de Algeciras, lo que no impidió el que, aprovechando la oscuridad nocturna y el viento de Levante, lograran pasar algunas lanchas con suministros para los sitiados, por lo que el Rey mandó completar el cerco con una empalizada flotante de pinos, sujetos con cadenas. Cada noche, con riesgo para su salud y su vida, inspeccionaba en una barca el dispositivo que impidió el acceso aún a los barcos más rápidos y pequeños.

Los cristianos intentaron incendiar la escuadra enemiga que seguía fondeada en Gibraltar, llenando varias naves con materiales combustibles, largándolas a toda vela cuando soplaban las fuertes rachas de Poniente, aprovechándose, una vez más, al tiempo meteorológico como valioso y barato aliado.

Pero los musulmanes evitaron el incendio cubriendo sus naves con mantas y lienzos mojados y utilizando barcas ligeras con tripulaciones temerarias (precursores de los "Kamicaces" japoneses) que salían al encuentro de las naves incendiadas desviándolas a sotavento, en donde el fuego las consumía sin causar daños.

Mientras tanto, por tierra, aunque sólo se dispusiese de 6.000 caballos y 4.000 ballesteros, se apretó el cerco, mientras los musulmanes algecireños disponían de 12.000 combatientes y fortificaciones flanqueadas de numerosas torres, barbancas y torres albarranas que eran de las más inexpugnables de la época, constituían de por sí un difícil objetivo que se hizo más inalcanzable a causa del mal tiempo atmosférico.

Durante el otoño de 1343 y los tres primeros meses del año siguiente las fuerzas de la Naturaleza se desataron, y las lluvias torrenciales, inacabables, anegaron el

campamento cristiano que, insalubre y enfangado, azotado por la malaria, hubo que trasladar a un lugar arenoso próximo al río Palmones.

Desde la playa de Los Ladrillos hasta Isla Verde, se extendía el barraje flotante de pinos sujetos con cadenas, que tan decisivo fue para suprimir los abastecimientos, pero un fuerte temporal del Sudoeste lo rompió.

Vencidos al fin los árabes... y los desastres del mal tiempo, que hizo muy costoso y dilatado el asedio, con un número muy elevado de bajas por las lamentables condiciones del campamento, permanentemente anegado, el rey Alfonso de Castilla, el 28 de marzo de 1344, entró en la ciudad y tremoló en las torres el Pendón Real



Alfonso XI, rey de Castilla y León conquistador de Algeciras.

Historia

y se dedicó una mezquita, como ya era costumbre en muchas ciudades reconquistadas, al culto cristiano, en este caso a Santa María de la Palma, en atención a que ese día celebraba la Iglesia el Domingo de Ramos.

Allá por el siglo XV don Enrique de Guzmán, segundo conde de Niebla y nieto del famoso Guzmán “El Bueno”, era dueño y señor de un gran estado lindero con las tierras de Gibraltar cuando éstas permanecían aún en manos de los musulmanes.

Extendíanse los dominios de tal señor desde la desembocadura del Guadalquivir hasta Tarifa (casi toda la costa de la actual provincia de Cádiz) disfrutando además, por si fuera poco, del privilegio real de la exclusiva de pesca en todo el litoral sur de la Península.

Manténía gran número de almadrabas en Cádiz, Conil, Barbate, Zahara (con razón “de los Atunes”) y Tarifa, que producían enormes y saneados beneficios. Pero recibía grandes daños de los berberiscos marroquíes, conocedores expertísimos del Estrecho, y hábiles marinos que se metían por las almadrabas haciendo destrozos y cautivos y burlando las naves que el de Niebla armaba para guardar sus privilegios. Pero las ágiles zabras moriscas corrían los temporales al hilo de los rebalajes para asegurarse la impunidad que le ofrecían las atarazanas de Gibraltar.

Aquella situación estimuló al conde a emprender la reconquista de Gibraltar, amparo y refugio de los saqueadores de nuestras costas atlánticas sureñas. Por aquel tiempo los reyes de España, empeñados en luchas fratricidas, no estaban interesados en proseguir la Reconquista, por lo que muchos pueblos andaluces se ganaron el apelativo de “de la Frontera”.

A tal fin convocó en Sevilla en el año 1435 a deudos y vasallos para exponerles sus proyectos. Publicada la empresa, asociáronse los caballeros de Córdoba, Écija y Jerez, formándose un nutrido ejército.

Artilló en Sanlúcar de Barrameda una numerosísima escuadra, largando velas rumbo a Gibraltar con la mayor

parte de la infantería.

Tan pronto fondearon en la Bahía de Algeciras inició el asalto, desembarcando, como venía siendo tradición, en los fatídicos “Arenales Colorados”, mientras atacaba por el mismo su hijo Juan Alonso de Guzmán.

En este séptimo asedio a Gibraltar los sitiados, prevenidos, estaban reforzados con tropas de Granada y Marruecos.

Aunque no estorbaron el desembarco, fiándose de la fortaleza de las murallas, e impresionados por la artillería de las naves, cuyos estruendos y fogaños, más que los destrozos, les llenaban de pavor.

Pero una vez más el tiempo atmosférico y las mareas jugaron un papel protagonista adverso a nuestra causa. Los de Niebla no repararon en la crecida de la marea que ya inundaba los “Arenales Colorados” y toda la parte baja de aquel lateral de la Bahía.

Este acontecimiento, natural y cíclico, era lo que esperaban los sitiados para caer sobre los cristianos con tal ardor que, sorprendidos, no podían defenderse.



Escena de un naufragio. (Musée de la Marine, Paris).

Así pues, ciento tres años después se repitió el dramático fracaso del asedio del rey Alfonso XI, porque rara vez los hombres aprendemos las lecciones de la Historia, por lo autosuficientes y orgullosos que somos y lo que siempre nos alejamos de la razón.

Si los sitiadores se apartaban del mar caían bajo los ataques de los musulmanes que les doblaban en número; y si huían de éstos llegaban a la mar embravecida, con el ímpetu del hilerio y del viento de Poniente que arreciaba por momentos, para ahogarse miserablemente.

No era posible correr hacia el monte por tener ceñida a su falda una muralla (barbacana) desde la que les aseteaban tan pronto se ponían al alcance de sus balistas.

Aumentaba por momentos la confusión y derrota entre las gentes del Conde, mientras seguían subiendo las aguas del peligroso rebalaje que no encontraba entonces malecones transversales que aminoraran o frenaran la marea vaciante de gran parte de la Bahía.

Entre tanta confusión mandó el conde que se botaran lanchas y él mismo embarcó en un esquife para organizar el salvamento. Pero esta faena, que parece fácil con la mar llena y en condiciones normales, se veía dificultada por un ponientazo racheado que las dispersas galeras sorteaban como podían; la mar se enarboló a cuenta del ventarrón, y la marea incrementó la vaciante a favor de la corriente costera.

Aquella barahunda fue gozosamente contemplada por los musulmanes que acribillaban a los cristianos como en barracas de feria. Éstos sucumbían trabados con coraza y pesados arreos militares y bastante hacían debatiéndose en aquellas aguas adversas en las que perdían pie y vida tan pronto entraban en el radio de acción del hilerio.

Los golpes de mar y las ansias de los que, luchando con la muerte, en gran número, se asían a las barcas, las hacían zozobrar y volcar acrecentando el desastre.

El mismo conde de Niebla sucumbió y se levantó el sitio el 31 de Agosto de 1436.

Su hijo no pudo ni rescatar su cadáver. Metido en una caja de madera, los musulmanes lo colgaron de las almenas de la torre que estaba sobre la puerta de Barcelona, como fúnebre trofeo de un cómodo triunfo.

Reinando Juan I, tuvo lugar en Portugal una gran vigencia del estudio de exploraciones marítimas. Su hijo don Enrique *El Navegante* se rodeó de cosmógrafos y marinos, y pronto, a pesar de las limitaciones técnicas y materiales de la época, se prepararon ambiciosas expediciones al continente africano.

Contaban con la debilidad del reino de Castilla, ensangrentado con las luchas de favoritos y usurpadores, que caracterizó al reinado de los Trastámara, que casi nada hicieron por la causa de la Reconquista, destacando la toma de Antequera (Málaga) de donde le vino el sobrenombre al regente don Fernando, no llevándose la lucha más al sur y descuidándose el Estrecho de Gibraltar lo que ha sido una lamentable constante en los gobiernos españoles.

Los lusitanos, veteranos batalladores en la zona, conocían y valoraban la importancia que Ceuta había tenido y poseía como entrada del Estrecho, "*por eso pusieron sus ojos en ella* -escribe José García Cosío, cronista de Ceuta- *como piedra preciosa que deseaban engarzar en la corona*".

Ceuta, que al igual que buena parte de la Península, se encontraba dominada por los musulmanes, y su gobernador era Salah-ben-Salah, constituía el objetivo único de tan cuidada expedición.

La escuadra, que salió de Lisboa, la componían 3 grandes naos, 59 galeras y 129 barcos menores, toda una formidable flota para la época.

Cuando dobló el cabo de San Vicente -según el historiador Sureda Blanes- "*Un blando y fresco viento de Poniente hincha las velas de la alegre armada...*". Pero en el embudo del Estrecho debió arreciar hasta ponientazo porque, más adelante, afirma que "*...inexpertos los pilotos, desconocedores de estas aguas, dispersaron sus naves, muchas de las cuales fueron arrastradas hacia Marbella,*

Historia

logrando las demás, con no pocos esfuerzos, fondear en la bahía ceutí días después”.

El día 14 (o 21) de agosto de 1415, los portugueses al mando del rey Juan I y con los infantes don Enrique, don Duarte y don Fernando (éstos en plan de hacer mé-

ritos para merecer ser armados caballeros en aquella Alta Edad Media) tomaron Ceuta y su Pendón Real, jirronado de negro y blanco, tal como lo sigue usando la ciudad como bandera, fue enarbolado en la más alta de sus torres.

BIBLIOGRAFÍA

- CARTEYA, Revista de la Casa del Campo de Gibraltar en Madrid. Varios números y autores, del año 1976 al 1978.
- DELGADO GÓMEZ, CRISTÓBAL. *Algeciras, pasado y presente de la ciudad de la bella Bahía*. 3ª Edición. Algeciras 1977.
- GARCÍA COSÍO, JOSÉ. *Ceuta, historia, presente y futuro*. 1977.
- HILLS, GEORGE. *El Peñón de la Discordia*. 1974.
- LUNA, JOSÉ CARLOS DE. *Historia de Gibraltar*. 1944.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, JOSÉ MARÍA. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, S.A. 1982.
- MONTERO, FRANCISCO MARÍA. *Historia de Gibraltar y de su campo*. 1860.
- PÉREZ-REPINTO Y COSTA. *Historia de la Ciudad de Algeciras*. 1944.
- TORREMOCHA SILVA, A. *El Ordenamiento de Algeciras de 1345*. Algeciras, 1983.
- TORRES BALBÁS, L. *Ciudades Hispano-Musulmanas*. Instituto Hispano-Árabe de Cultura. 2ª Edición. Madrid 1985.