

**Cómo citar este artículo:**

Gómez Nadal, Baltasar. “Origen de la línea de contravalación frente a Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareses* 48, octubre 2018. Algeciras. Instituto de Estudios Campogibraltareses, pp. 259-272.

Recibido: septiembre de 2016

Aceptado: octubre de 2016

# ORIGEN DE LA LÍNEA DE CONTRAVALACIÓN FRENTE A GIBRALTAR

*Baltasar Gómez Nadal / Instituto de Estudios Campogibraltareses.*

## RESUMEN

El tema tratado en este trabajo aborda el origen de la construcción de la Línea de contravalación, ejecutada en el istmo y donde se asienta actualmente La Línea de la Concepción. Todo ello como un elemento clave en un proyecto global de fortificación de la bahía de Algeciras.

El estudio refleja varios aspectos relevantes sobre la importancia de esta construcción de ingeniería militar, constatándose el empeño de Felipe V por la óptima ejecución de la obra dado su protagonismo estratégico para obtener la deseada restitución de la plaza de Gibraltar: el marco de la política internacional del Felipe V, resaltando las principales actuaciones bélicas y diplomáticas desde el año 1717 hasta el inicio de la construcción en 1730; la influencia que ejerce D. Jorge Próspero Verboom en el rey español ante los pactos y tratados que se barajaban en 1721 en política internacional; la cronología de los años previos a la construcción; las circunstancias de la concesión del proyecto de construcción de la Línea; los pormenores a tener en cuenta para la construcción, propuestos por D. Jorge Próspero y trasladados a su hijo D. Isidro a través del secretario de Estado; la designación de los ingenieros militares por parte del rey para desarrollar la obra; y los detalles que marcaron el inicio de los trabajos a finales de 1730.

**Palabras clave:** Línea de contravalación, Gibraltar, La Línea de la Concepción

## **ABSTRACT**

The topic of this essay is the origin of the construction of the Line of Contravallation built on the isthmus and where La Línea de la Concepción is situated nowadays. This is considered to be the key element in a global project of the fortification of the Bay of Algeciras. The essay focuses on several aspects related to the importance of the military engineering construction project, proving Philip V's interest in the accurate implementation of these works because of their strategic importance to achieve the long-awaited return of Gibraltar; the framework of Philip V's foreign policy highlighting the most important diplomatic and warlike decisions made from 1717 until the beginning of construction in 1730; Mr. Jorge Próspero Verboom's influence on the Spanish king in relation to the agreements and treaties that were taking place in foreign affairs in 1721; the chronology of the years previous to the construction; the circumstances surrounding the concession of the project for the construction of the Line; the details that were considered for the construction proposed by Mister Jorge Próspero and transmitted to his son, Mister Isidro, through the State secretary; the appointment by the king of the army engineers who were to implement the works; and the details that marked the beginning of the construction at the end of 1730.

**Key words:** Line of Contravallation, Gibraltar, La Línea de la Concepción

Cualquier gran empresa con herencia histórica tiene un origen que a veces va más allá de lo que a primera vista pueden parecer unos pobres restos de antiguas construcciones. En el caso de la Línea de contravallación del istmo, que separa Gibraltar de la Península y del cual la población actual que allí se haya toma parte de su nombre, ubicamos el germen de esta construcción defensiva a finales del año 1721.

Antes de centrarnos en el proyecto de la construcción militar, es importante conocer el marco de las relaciones internacionales de España, especialmente con Inglaterra, para vincularlas al origen de este proyecto de ingeniería.

Felipe V fijó para su reinado como objetivo prioritario la recuperación de Gibraltar y Menorca, dentro de un marco general de política expansionista territorial. En oposición a esta política, el 4 de enero de 1717, se creó la Triple Alianza entre Francia, Gran Bretaña y las Provincias Unidas. En agosto de este año, las tropas de Felipe V conquistaron Cerdeña y un año después Sicilia se sumó a los territorios conquistados. A consecuencia del éxito obtenido en Sicilia, el rey Carlos VI del Sacro Imperio Romano se unió a los aliados dando lugar a la creación de Cuádruple Alianza, el 2 de agosto de 1718 (Del Cantillo, 1843: 174).

En las negociaciones de 1718, Jorge I autorizó al duque de Orleans a ofertar la restitución de Gibraltar a cambio del cumplimiento español de las condiciones acordadas del Tratado de la Cuádruple Alianza. Al desoír Felipe V las exigencias de los países aliados para desocupar Cerdeña y Sicilia, comenzó la Guerra de la Cuádruple Alianza, que concluyó con la derrota española a finales de 1719 y obligaba al monarca español a cumplir una serie de condiciones que ordenaba el Tratado de La Haya, rubricado el 17 de febrero de 1720. Los acuerdos fueron concretados en el Congreso de Cambrai celebrado entre febrero de 1721 y 1724.

Felipe V, que había estado desatendiendo la propuesta que en 1718 Jorge I le había ofrecido para restituir Gibraltar, quiso reconsiderarla en 1720, cuando el monarca inglés ya la consideraba caduca. En octubre de 1720 el ministro de Estado, James Stanhope, intentó llegar a un acuerdo trilateral con Francia y España previamente al Congreso de Cambrai. En estas gestiones, en las que mediaba el duque de Orleans, se estableció el compromiso de Londres de restituir la plaza a lo largo de 1721 en un complejo entorno de negociaciones comerciales (Anguita Olmedo, 1997: 189).

A principios de febrero de 1721 muere James Stanhope sin concretar las condiciones del acuerdo. Su sustituto, Charles Townshend, se negó a proseguir con los planteamientos barajados por su predecesor, solicitando a España a cambio de la deseada restitución los territorios españoles de la Florida o la parte española de Santo Domingo y la renovación de las cédulas comerciales. España, a través de José Grimaldo, secretario de Estado, rechazó la nueva propuesta (Del Cantillo, 1843: 200).

El 27 de marzo se firmó el Tratado de alianza defensiva entre las coronas de España y Francia, donde nuestro país vecino apoyó la restitución de Gibraltar. Con este respaldo, España propuso la firma de un tratado con el previo compromiso de Jorge I para ejecutar la devolución del territorio en disputa. La carta que envió el rey extranjero fue rechazada por Grimaldo, al insistir en el intercambio de Gibraltar por un territorio español en América. A pesar de esto, el embajador Williams Stanhope y el secretario de Estado José Grimaldo llegaron a un acuerdo comercial en el Tratado de Madrid el 13 de junio de 1721 (Del Cantillo, 1843: 198), que se ratificó tras la recepción de una carta de Jorge I comprometiéndose a la restitución de Gibraltar después de que se hubiera consultado en el Parlamento. Esta condición supuso para el rey británico un escollo en el proceso al no haber sido respaldado por la cámara, motivo por el cual una vez entregadas las cédulas comerciales al gobierno británico por parte de España, Jorge I no llevó a término el proceso de reemplazamiento del territorio en litigio (Anguita, 1997: 185).

La primera persona clave en la construcción de la Línea de contravalación la encontramos en D. Jorge Próspero Verboom, ingeniero general militar del reino de España. En 1721, en el marco de las intensas disputas políticas exteriores anteriormente comentadas, encontramos la influencia que ejerce en el rey español a la hora de decidir sobre las actuaciones que creía más idóneas para la recuperación de la plaza de Gibraltar.

A bordo de la galera capitana, en el transcurso de un viaje propio de los intereses de ingeniería militar y civil, el 1 de octubre de 1721 Verboom fondeó su flota frente a las costas de Algeciras, que se encontraba en ruinas debido a la destrucción ejercida por los árabes en el año 1379. En este viaje le acompañaban otros tres ingenieros que navegaban en otras galeras de la flota que capitaneaba D. Joseph de los Ríos, gobernador de las galeras del rey.

Unos ocho meses después de haber dado comienzo el Congreso de Cambrai y al día siguiente de la arribada a la bahía, el 2 de octubre, exploraron “la lengua de tierra de Gibraltar y la frente de la plaza que le corresponde con su monte”. Por prudencia, ante la evidente presencia castrense inglesa, no se acercaron demasiado a la costa de poniente del istmo, pues la tensa situación existente entre España e Inglaterra no lo recomendaba. D. Jorge Próspero, desde la galera capitana y haciendo uso de los “anteojos de larga vista”, constató los elementos arquitectónicos de interés militar existentes en el istmo (J. P. Verboom, 1721). En este sentido, se apuntó la existencia de tres



**Ilustración 1.** CONDE DE ROYDEVILLE. (1730). Plano de Gibraltar y puntos que deben ocuparse para su resguardo. AGS, Secretaría de Guerra. Signatura. MPD. 13,150. AGS01984



**Ilustración 2.** Línea de contravalación. Elevación vertical de restos del parapeto hasta el plano de la banqueta. Seguiría a plomo por la cara exterior e inclinado por la interior. Foto realizada por el autor.

torres, que son tratadas de forma interesante en el trabajo de Sáez Rodríguez (1999 y 2001), ubicadas fuera de la plaza, donde estaban las guardias avanzadas de los ingleses. La ocupación de estas torres por los invasores, se acababa de producir hacía unos tres meses, inmediatamente después de la firma del Tratado de Madrid.

Las tres torres nombradas por D. Jorge Próspero comprenderían a la Torre del Diablo, en la costa este del istmo y muy próxima al peñón; la Torre del Molino, con aspecto de molino de viento manchego; y una tercera torre de la que no se hace referencia con nombre propio, aunque posiblemente haga referencia a Torre Quebrada. Estas dos últimas responden a un origen civil que terminaron siendo para fines militares y se ubicaban en la costa de poniente muy próximas una de otra (Sáez Rodríguez, 2001: 317).

Tal vez la percepción de Próspero Verboom fuera un tanto generalista o aproximada en su descripción ante la dificultad que suponía acercarse a la costa. De hecho, reconoce en la información que envía a Felipe V, que no pudo reconocer con exactitud las nuevas obras militares que hasta el momento se habían construido y estaban construyendo los ingleses en la falda del peñón, destinadas a afrontar un posible ataque español. A pesar de las dificultades encontradas para la exploración y evaluación del terreno, el ingeniero apuntaba en su informe a modo de concreción, “reconocer la fortaleza de su situación que de muy poco lugar de pensar en atacarla” (J. P. Verboom, 1721).

Del 3 al 7 de octubre dedicaron a explorar la ciudad de Algeciras y el arco de la Bahía.

D. Jorge Próspero, tras el reconocimiento hecho del istmo en esta expedición, manifiesta al rey el día 10 de este mes que la restitución de Gibraltar supondría, junto a la fortificación de Algeciras, un antemural no sólo contra los moros, sino también hacia posibles enemigos europeos.

Sobre el hecho concreto de la restitución de la plaza de Gibraltar, en aquellos días (octubre de 1721) no eran evidentes las gestiones e intenciones políticas del rey para alcanzar tan deseado fin, al menos para D. Jorge Próspero. En este sentido, el ingeniero manifiesta al monarca, gracias a un hombre de confianza que envió a Gibraltar para recopilar advertencia, que es conocedor de las negociaciones que está llevando a cabo con los ingleses. Verboom, temeroso de que el rey se pudiera desprender de algún territorio de América o una gran suma de dinero a cambio de la plaza, le invita a ralentizar el desarrollo de cualquier acuerdo que comprometiera una situación desventajosa para España y le solicita que quedara a expensas de conocer su proyecto de ingeniería antes de tomar alguna decisión al respecto (J. P. Verboom, 1721). Vemos que la información que aporta el anónimo hombre de confianza de Próspero era fiable, pues justamente en marzo de 1721 fue cuando el rey Jorge I planteó a Felipe V recibir a cambio de la restitución de Gibraltar la posesión de la Florida o la parte española de Santo Domingo. El proyecto que Verboom propone al rey consistía en fortificar Algeciras y el entorno de la bahía (Vidal Delgado, 2007: 187) para conquistar la plaza, evitando así la necesidad de negociación alguna. En una carta con fecha de 28 de octubre de 1721, el rey toma en serio esta posibilidad respondiéndole a su ingeniero general que cuando se encuentre en Madrid le recuerde la idea para tratarla en persona (Patiño, 1726).

En una carta con fecha de 13 de julio de 1726 el rey vuelve a manifestar interés en la propuesta realizada por Verboom de conquistar la plaza de Gibraltar, solicitándole la documentación explicativa referente al proyecto de fortificación de Algeciras, el cual perseguía dificultar la entrada de navíos a Gibraltar, provocando de esta manera su aislamiento marítimo. Estas conclusiones se desprenderían del trabajo de reconocimiento de la zona realizado durante los cinco días de trabajo en septiembre de 1721 en la bahía de Algeciras (Patiño, 1726). A esta demanda, responde Próspero Verboom desde Pamplona con fecha de 12 de septiembre de 1726, que aunque la documentación principal sobre el asunto se encontraba en Barcelona, estaba elaborando un informe y mapas del puerto de Algeciras junto al de la bahía con el proyecto de su fortificación (J. P. Verboom, 1726).



**Ilustración 3.** Línea de contravalación. Vista desde el fuerte de San Benito hacia el de Santa. Bárbara. Foto realizada por el autor.



**Ilustración 4.** Línea de contravalación con salida al Istmo. Al fondo se ubica el fuerte San Benito. Foto realizada por el autor.

Finalmente, con fecha de 30 de septiembre de 1726, Próspero Verboom envía al rey a través del marqués del Castelar, Baltasar Patiño, que desempeñaba la función de secretario de guerra, una detallada propuesta acompañada por varios mapas en los que se describe de modo general la Bahía de Algeciras con su costa, y en particular la del terreno que ocupaban las Algeciras y sus contornos. A modo de contextualización histórica, relata los acontecimientos más relevantes de esa zona a lo largo de los siglos hasta la destrucción de Algeciras en el año 1379. También hace una referencia de cómo había comenzado a crearse una nueva población en esta ciudad tras el éxodo de los gibraltareños como consecuencia de la pérdida de Gibraltar en 1704. Por último, refleja el estado del puerto de Algeciras, de su abrigo y fondo; la consistencia de las fortificaciones que necesitan aquella zona, explicando la facilidad existente para su ejecución como también para la fabricación de casas; la evolución poblacional y de la falta de normas que regularan la disposición de las calles; termina dicho informe argumentando los beneficios que tendría para el regente y para la población el proyecto de fortificación para el control de Gibraltar en caso de guerra con los ingleses

En el asunto referente al puerto de Algeciras hace hincapié en su importancia, detallando que en la desembocadura del río de la Miel, por la limpieza del fondo marino que requiere y las diferentes profundidades existentes que darían cabida a diferentes embarcaciones, desde botes y lanchas hasta “navíos de alto bordo”, pasando por fragatas, galeras y otras embarcaciones menores.

Próspero Verboom recomienda su fortificación, en un primer momento sobre las ruinas de la ciudad, para ir realizando las otras obras de nueva construcción en la zona alta. Para mayor seguridad del puerto y como parte del plan del bloqueo marítimo, se propone la ocupación del islote de la Palomilla, con la construcción de una batería baja y otra alta con forma de torreón con 20 piezas de artillería. Otra batería estaría ubicada en la cabeza del muelle sobre unas peñas.

El río Palmones es identificado por Verboom como un enclave logístico importante para el proyecto de fortificación de la bahía, como vía de comunicación en el transporte de madera. Para que este río sirviera para tal fin, se tenía que hacer navegable a lo largo de las tres últimas leguas, limpiando básicamente el vado frente al cortijo del Bálsamo y otro a dos leguas y media. Por otra parte, habría que enfajinar la desembocadura para aumentar la corriente y eliminar el banco de arena allí asentado que dificultaba el tránsito de navíos.

Desde el punto de vista naval, Verboom detallaba que algunos navíos de guerra en el puerto de Algeciras impedirían el paso por el Estrecho a cualquier barco enemigo, moros principalmente o embarcaciones corsarias de Berbería. En este sentido, también se podría impedir el frecuente comercio entre el norte de África y Gibraltar.

Más concretamente, en el caso de generarse un conflicto bélico con Inglaterra, esta escuadra española mantendría el aislamiento de Gibraltar por mar junto a algunas baterías que se instalarían en costa de la bahía.

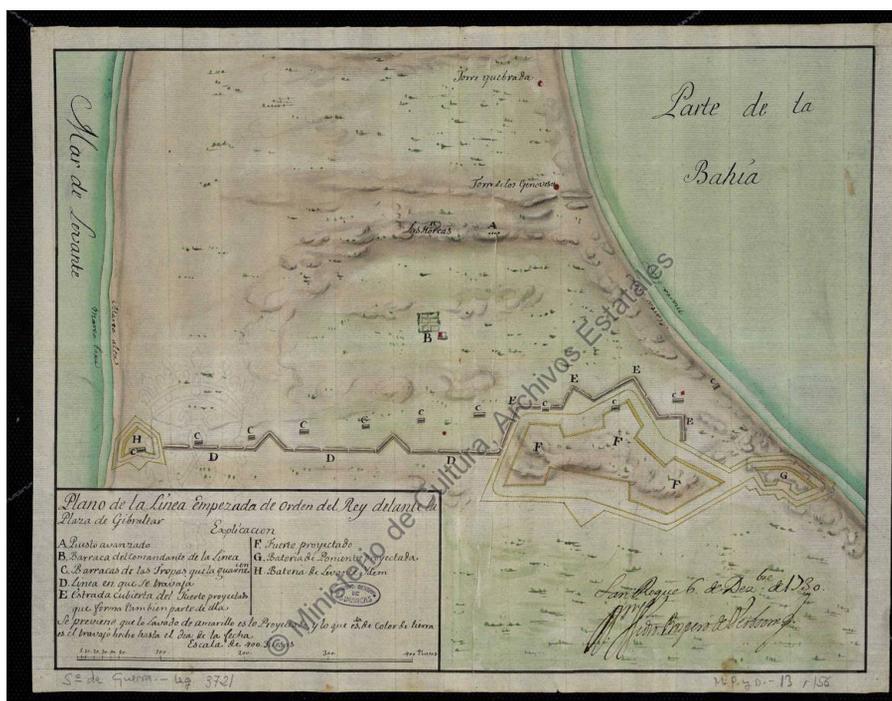
Verboom considera muy dificultoso tomar Gibraltar por mar o por tierra. En el primer caso haría falta una poderosa Armada que abriera brecha en los muros que dan a poniente, seguido de un gran desembarco. En el segundo, por tierra, considera que los arenales del istmo serían un serio impedimento, pues a poco que se cavara para abrir trincheras se llenarían de agua de mar y su interior estaría vigilado desde la montaña, aunque esta ejecución se podría realizar protegidos por repetidos y altos espaldones.

Terminando el informe, en relación a cortar la comunicación con la plaza respecto a la costa, se refiere a diferentes fortificaciones, proponiendo concretamente

... establecer una batería en la Punta de San García, otra en la del Almirante, un reducto en la desembocadura del río Palmones, una buena batería en la Punta del Rocadillo, otra en Punta Mala que es a la que se aproximan más las embarcaciones para entrar al abrigo del Monte y Muelle viejo, y cortar al mismo tiempo el Istmo con una Línea bien defendida y sostenida por sus extremos con dos reductos capaces de contener Artillería, además de otra Batería a la Costa de Levante, para que las embarcaciones tampoco se arrimasen por aquella



**Ilustración 5.** Línea de contravalación. Banquetas.  
Foto realizada por el autor.



**Ilustración 6.** PRÓSPERO DE VERBOOM. Isidro (1730). Plano de La Línea empezada del Orden del Rey delante de la plaza de Gibraltar. AGS, Secretaría de Guerra, MPD, 13 156.

parte, como todo se demuestra en el Mapa adjunto, mediante lo cual y las tropas necesarias para sostener estos Puestos, no solo se les quitaría la Comunicación de Mar y Tierra, si no es que estableciendo en la Línea algunas Baterías de Cañones y Morteros, se les podría incomodar de tal suerte dentro de la ciudad, que hubiesen de ir a acampar en la Punta de Europa, en donde tampoco se podrían mantener si el Rey tuviese una escuadra, cuyas consecuencias, es indubitable les harían abandonar el Monte.

El informe está fechado en Pamplona a 30 de septiembre de 1726 (J. P. Verboom, 1726).

Es interesante consultar la obra de Pardo González (1995) y Gómez de Avellaneda Sabio, C. (2016) para tener una visión más global sobre la urbanidad histórica y fortificación de la bahía de Algeciras. En este sentido, también para englobar la parte más específica del trabajo sobre ingeniería militar, conviene recordar los textos de Cámara Muñoz (2005) y Capel Sáez (1983 y 1988).

En el marco de la guerra anglo-española (1727-29), Felipe V en su empeño por conquistar Gibraltar, a finales de 1726 inició un proceso de evaluación militar sobre la posibilidad de conquistar la ansiada plaza. Las entrevistas que el rey mantuvo con la mayoría de los militares con los que se encontró, desaconsejaban el intento teniendo en cuenta que se trataría de un asedio con ataques exclusivamente terrestres por no disponer de una potente Armada que participara con garantizada eficacia. La toma de decisiones concluyó cuando Cristóbal Moscoso, conde de las Torres, le aseguró al rey que podría tomar el territorio ocupado en seis semanas. Aceptando el soberano esta propuesta, el 30 de enero de 1727 el conde de las Torres acampó en el istmo sin declaración de guerra y con el objetivo de preparar el escenario bélico.

En esta circunstancia cobra especial relevancia la presencia del cuerpo de Ingenieros, que prestaba sus servicios como militares pero carecían de una importante falta de reconocimiento en cuanto a la equiparación efectiva con el resto de compañeros de otras armas. Resalta la figura del ingeniero general D. Jorge Próspero Verboom, un profundo conocedor de las fortificaciones enemigas y al que el conde de las Torres rechazó un interesante proyecto de ataque a la Plaza desde el sur, al encontrarse esta zona menos protegida. Fueron tan continuos los desencuentros entre ambos, que Próspero Verboom abandonó el campo de batalla en mayo de 1727, siendo sustituido por el ingeniero director D. Antonio de Montañigú de la Perillé. El nuevo ingeniero también mantuvo airoas desavenencias con el conde de las Torres, hasta el punto que éste ordenó su arresto para ser trasladado al fuerte de Santa Catalina (Cádiz), bajo la disparatada acusación de ser el fomentador de un supuesto motín.

Finalmente, por motivos políticos y comerciales, Felipe V se vio obligado a firmar la paz. De esta manera, en junio de 1727 se reunieron en San Roque el conde de las Torres y una representación de lord Portmore, gobernador de la plaza de Gibraltar, para formalizar la suspensión del fuego.

En una continua insatisfacción del rey por no conseguir la recuperación del territorio en disputa, reactivó el proceso de preparación del terreno para una posible futura actuación militar. El 2 de octubre de 1730, D. Jorge Próspero se dirigió a D. Joseph Patiño, secretario de Estado, explicándole que el marqués de Castelar le había solicitado copia de los diferentes proyectos que se habían realizado para impedir la comunicación de la guarnición inglesa de Gibraltar y posibles desembarcos en las costas de la bahía. Verboom le realiza el envío de la documentación a pesar de encontrarse enfermo en Barcelona y contando sólo con borradores de la información solicitada. Entre los documentos que aporta, incluye un mapa de la bahía de Algeciras con la propuesta que ya realizó en 1721 para fortificarla, coincidiendo con la ocupación de las torres del Molino y del Diablo por los ingleses en el istmo. Este proyecto ya fue remitido a Felipe V el 30 de septiembre de 1726. En el mismo sentido, incluye en el envío tres planos de los proyectos hechos por D. Antonio Montañigú que le solicitó el conde de Montemar, en otoño de 1727 y que tenían por objeto levantar principalmente unas “líneas provisionales con estacada y cuerpos de guardia, como los reparos de las citadas torres del Diablo y del Molino, para cerrar la lengua de tierra de mar a mar”. Verboom acompaña estos planos con la



**Ilustración 7.** Línea de contravalación entre San Benito y Santa Bárbara. Ilustración elaborada por el autor.



**Ilustración 8.** *Vue du siege de Gibraltar et explosion des batteries flotantes (1732).*

correspondencia mantenida entre Montaigú y el conde de Montemar. Por último, valora cómo deberían ocuparse el istmo y las costas inmediatas en cuanto a la composición de las tropas. En esta carta, dirigida a D. Joseph Patiño, D. Jorge Próspero manifiesta el desconocimiento de tan sorprendente solicitud por parte del secretario de Guerra, pues duda del fin último. La incertidumbre de Verboom, y así lo manifiesta, es conocer si el proyecto que se va a realizar en el istmo sería el suyo o el diseñado por D. Antonio de Montaigú, para concluir que las características y cantidad de las tropas a emplazar en la Línea y los puestos de las costas, no estarían condicionadas por el proyecto que se eligiera, considerando que serían iguales. Se despide de D. Joseph Patiño, esperando que le haga conocedor a Felipe V del contenido de esta carta (J. P. Verboom, 1730).

Felipe V da respuesta el 8 de octubre de 1730 con la gran noticia de que “no es su real intención que se construya la Línea provisional que propuso el ingeniero D. Antonio Montaigú con una simple estacada y barracas para su custodia, pero que ésta se construya toda de mampostería de cal y canto...”. Su majestad manifiesta que el objetivo de esta construcción con carácter permanente es la de bloquear definitivamente la correspondencia y paso a la plaza por tierra. Felipe V pide a Verboom que

...forme el proyecto del modo que le parezca más conveniente para el logro del intento, y si en lugar de una sola línea encontrase VE por más acertado la construcción de algún fuerte en medio del istmo, que con comunicaciones colaterales hacia los mares terminadas en reductos que se puedan colocar baterías, cierren totalmente la lengua de tierra, lo propondrá VE en inteligencia que cualquier obra que se ejecutase fuera colocada fuera del tiro del cañón de la Plaza y que en este caso señale VE al mismo tiempo las baterías que en otros parajes de las costas vecinas hubieran colocarse para su resguardo (Patiño, 1730).

D. Jorge Próspero, en una interesante respuesta con fecha de 16 de octubre de 1730, recuerda en primer lugar que ya en 1721 propuso la construcción de una Línea con el mismo objetivo que ahora se le propone. En esta misiva presenta varios pareceres relativos a la demanda realizada por Felipe V, considerando:

- La ubicación de dos baterías, una frente a la casa de Tessé y otra en Punta Mala, destinadas a señorear la ensenada por la que se accede al muelle viejo de Gibraltar.
- La fortificación del islote de la Palomilla y el emplazamiento de bajeles frente Algeciras, mientras tanto se fortificase.
- Discrepa con el trazado que debía seguir la Línea en el istmo. Verboom entiende que si se construye fuera del tiro de cañón, sólo cubriría el propósito de cortar la comunicación por tierra, pero no la de controlar el territorio del entorno de las estratégicas torres erigidas en el istmo y el surgidero de la ensenada gibraltareña del Muelle Viejo. Argumenta que el tiro de cañón enemigo no es tan peligroso por dos motivos: por una parte, justifica que el disparo procedente del monte no tiene fácil hacer blanco, por la distancia que lo separa de su objetivo; y por otra, el disparo en horizontal desde Puerta Tierra, tampoco sería dañino por interponerse en la trayectoria del disparo la defensa natural que suponían la existencia de dunas.
- Aunque la obra se realizaría en tiempos de paz, detalla el establecimiento de un número de efectivos militares superior a la plaza enemiga que garantizase la ejecución de la obra.
- Cuestiona la construcción de la Línea de cal y canto, declarando que  

no es el terreno apropiado para ello, por tener tan arenoso y atravesado lo citados montones de arena, tan volátil que se mudan de una parte a otra con los vientos recios que suelen reinar, se ofrecerían dificultades cuasi insuperables para fundar estas murallas sobre lo firme, especialmente en las playas para cerrarlas por ambas partes con el mar, sería preciso practicarlas sobre cimiento de pilotaje, que además del tiempo que se deja considerar se necesitan para edificarla, causaría un gasto inmenso, mayormente habiendo de traer el material de otras partes: por lo que sería yo de dictamen de construirla de fajina y tepes o céspedes con su buena estacada, como se suelen ejecutar las obras de esta naturaleza.
- El trabajo que generará la limpieza de la arena acumulada “en los fosos y contra la estacada, o contra los muros”
- La idoneidad de realizar la construcción de la Línea en el sitio más llano y con menos arena.
- No recomienda comenzar la obra en otoño o invierno para evitar las molestas lluvias y recios vientos.

Verboom encabeza el final de esta propuesta aclarando que tiene un carácter general, pues señala que un proyecto de esta naturaleza debe ser preciso disponerlo desde el mismo terreno por ingenieros con capacidad para ejecutarlo. Justo aquí, siguiendo la idea de la ejecución de la gran obra, se excusa ante la posibilidad de que sea él quien plasme el proyecto sobre el terreno “por no hallarse mi salud en estado de practicarle por mí mismo” (J. P. Verboom, 1730).

El día 8 de octubre de 1730, D. Joseph Patiño, también se dirige por carta al conde de Roydeville, solicitándole información precisa de los puestos y baterías que ocupan las tropas en el istmo y costas vecinas. También manda órdenes de Felipe V para que, con discreción, se reparen los parapetos de las baterías que lo necesitaran (Patiño, 1730).

Juan Fernando de Roydeville dirige a Joseph Patiño la respuesta a esta petición con un detallado informe del potencial militar existente en este momento, con fecha de 27 de octubre de 1730. Acompaña plano demostrativo del Campo de Gibraltar y su costa, de los puestos más exteriores de la plaza y los que guarnecen las tropas españolas. Aclara que las cuatro baterías de las marinas de este pueblo se hallan sólo con la explanada y sin mentón ni tronera, para lo cual solicita dinero para su mejora. También le recuerda que hasta el momento no se habían destinado medios para componer las barracas, advirtiéndole que cuanto más tarde se realizaran las reparaciones, mayor coste económico tendría para la Real Hacienda y perjuicio para la tropa.

Focalizándonos en lo referente a la zona inmediata a la futura Línea de contravalación, Roydeville detalla que la Línea existente hasta el momento alcanza desde la costa de levante hasta la de poniente con una distancia de 720 toesas, contando con 11 barracones compuestos por siete de Infantería y cuatro para Caballería.

Los barracones de Infantería albergaban 4 capitanes, 3 tenientes, 7 subtenientes, 7 sargentos, 7 tambores y 175 soldados. Semanalmente, los viernes se presentaba la tropa con los oficiales en la plaza de armas, ubicada en el centro de la Línea, para sortear las barracas.

Los 4 barracones de Caballería, se componían cada uno de 1 subalerno y 8 caballos. Comenzando desde la costa de Poniente, respondían a los nombres de Santa Isabel, San Luis, San José y San Francisco de Paula.

A 85 toesas estaba la casa de comandante, junto a la cual había un barracón con una guardia de 1 subalerno, 1 sargento y 8 caballos.

El puesto de la avanzada, inmediato a la torre del Molino, contaba con 1 sargento y 4 hombres procedentes de los barracones de Infantería.

Respecto a las baterías de levante, a media hora de la Línea hacia el norte, se ubicaba la batería de la Atunara con 4 cañones de bronce de a 24. La batería de San Antonio estaba en la mediación de la batería de la Atunara y la Línea, montando 4 cañones de hierro de a 24.

Estas dos ubicaciones artilladas estaban guarnecidas cada una por 1 teniente, 10 hombres y 2 artilleros. Cada batería contaba con 2 barracones para la tropa y uno como polvorín a un disparo de fusil de los mismos.

En cuanto a las baterías de poniente, encontramos la relevante batería de Tessé que distaba de la barraca de la derecha de Caballería, denominada Santa Isabel, a 3 tiros de fusil. Montaba 12 cañones de bronce de a 24 y la guarnecía 1 teniente, 10 hombres y 3 artilleros. Un par de barracones para los soldados y otro como polvorín completaban estas instalaciones.

Ocupaban la casa de Tessé 1 cabo y 3 soldados, que se ubicaba hacia el interior, cerca de la desembocadura del río Cachón de Jimena y donde se guardaban algunas cureñas y carros de artillería.

La batería del Rincón, a una distancia de un cuarto de hora de la de Tessé, armaba 2 cañones de bronce de a 24. Estaba guarnecida por 1 sargento, 6 hombres y 1 artillero. Le pertenecía 1 barracón para alojamiento (Roydeville, 1730).

El 1 de noviembre, Patiño le comunica al conde de Roydeville que ha hecho llegar al rey el informe solicitándole también información sobre la situación de las torres del Diablo y del Molino, queriendo saber si están en posesión de los ingleses. En caso de no ser así, solicita la ubicación que ocupan las tropas inglesas fuera de la plaza. En segundo lugar, Felipe V se interesa por conocer si la mina que se empezó a construir a pie del peñón durante el asedio de 1727 para destruir la batería de Sta. Ana tiene tropa presente (Patiño, 1730).

Por orden del regente, el 2 de noviembre de 1730, se le encarga al ingeniero D. Isidro Próspero Verboom la construcción de una Línea fortificada de mar a mar, en la lengua de tierra delante de Gibraltar y según el proyecto elaborado por el ingeniero general D. Jorge Próspero Verboom, padre de D. Isidro (Patiño, 1730).

En base a las principales pautas marcadas por D. Jorge Próspero, el 16 de octubre de 1730 se le pide a D. Isidro que se traslade al lugar donde se va a realizar la obra para así poder conocer minuciosamente lo que se ha de ejecutar. A pesar del deseo del rey de que la obra se realice de mampostería de cal y canto, entiende que debido a los fuertes vientos que soplan en el istmo, hacen tan volátiles los montones de arena, moviéndolos de un lado a otro, que para evitar esta dificultad en la construcción, pide que se haga de fajinas y tepes o céspedes con una buena estacada, garantizando así su carácter permanente. También requiere la construcción de un fuerte de cal y canto colocado en la Línea o detrás de ella para defenderla. Como segunda opción propone que se podría construir este fuerte, desplazándolo hacia la costa de poniente para así molestar con su artillería a las posiciones de la plaza. El monarca considera que este fuerte tendría que tener una sólida comunicación hacia los extremos, donde se instalarían reductos con baterías. La forma o concreción de esta idea la deposita a la conveniencia que considerara el ingeniero. Felipe V expresa que la referida Línea se deberá construir detrás de las 11 barracas de infantería y caballería ya existentes, pero lo más cerca de la plaza de Gibraltar, con el objeto de proteger el terreno español de una ocupación de la guarnición enemiga y dificultar el trasiego de embarcaciones en la zona del Muelle Viejo. Para este último fin, el rey también considera preciso la construcción de una batería en frente de la casa de Tessé y otra en Punta Mala, en ambos casos aprovechando para su construcción las baterías ya existentes allí. Felipe V le solicita a D. Isidro que haya una evaluación de las reparaciones necesarias que necesitarían las torres del Molino y del Diablo para mejorar su defensa y de los cuarteles que construya dentro del fuerte y sus proximidades.

Después de haber hecho estas consideraciones sobre la construcción de la Línea de contravalación, el rey le solicita el envío de la propuesta de su proyecto acompañado de planos, perfiles, presupuesto aproximado y plazos de ejecución.

Mientras D. Isidro le prepara y envía el proyecto de las obras, el rey le pide que trabaje para garantizar la existencia de materiales y las infraestructuras necesarias para su transporte, para lo cual tendrá que contar con el mariscal de campo, el conde de Roydeville.

Felipe V, mostrando un gran interés en que este proyecto fuera una gran obra de ingeniería militar, a la hora de asignar a los ingenieros que asistirían al ingeniero director realiza una selecta selección. Por una parte, ordena el traslado al Campo de Gibraltar a dos ingenieros extraordinarios: D. Ramón Oliveras y D. Francisco Gali Saurat. También dispone que acudan a la obra D. Diego Bordick y dos ingenieros subalternos, que acompañarán a los ingenieros y que son D. Francisco López Barrio y D. Phelipe Crame (Patiño, 1730).

El 3 de noviembre, el conde de Roydeville es informado de la orden de ejecución de la Línea fortificada en el istmo de mar a mar, bajo la dirección de D. Isidro Próspero Verboom. En esta fecha añade a los criterios de ejecución manifestados el día anterior a D. Isidro, que se construya un camino cubierto y una falsa braga hacia la mina que se inició en el asedio de 1727 que estaba destinada a destruir la dañina batería de la reina Ana (Patiño, 1730).

A fecha de 6 de diciembre, D. Isidro Próspero Verboom remite un plano de su proyecto al rey comunicándole que al día siguiente ya estaría concluida la zanja de mar a mar, que serviría como espacio para plantar la cimentación de la gran obra. En total se cavaron 850 toesas, contando con los entrantes y salientes proyectados. Esta excavación se realizó con 10 pies de ancho y entre 3 y 4 de profundidad. A pesar de haber empezado los primeros compases de la obra, la zanja esperaba unos materiales que escaseaban en ese momento, especialmente piedra de mampostería y cal, en parte por el insuficiente número de carruajes y acémilas para su transporte.

Para la garantizar la provisión de cal, se formalizaron acuerdos con lugareños de Estepona, comprometiéndose uno a aportar 2000 caliches; otro, 100 tablones para ruedas de buretas; y un tercero 500 docenas de tablas de pino de 3 varas.

D. Isidro comenzará la obra priorizando el levantamiento del fuerte de Poniente, preparado para montar 21 cañones de a 24, y la propia muralla defensiva que uniría las costas de Poniente y Levante (I. P. Verboom, 1730).

Por esas fechas se creó un notable flujo diario de mano de obra procedente de las proximidades. Con fecha de 6 de enero de 1730, el censo de trabajadores de la gran empresa era de 565, incluyendo 197 soldados, que se distribuían entre la construcción de la Línea, la casa de Tessé, la cantera de las Peñuelas y la cantera de Punta Mala.

El inicio de las obras supuso el inicio de un crecimiento demográfico, formando un núcleo poblacional que con el paso del tiempo se fusionaría con la población ya existente de la Atunara. La construcción de la obra concluyó en 1735, la cual no pudo ser admirada por su inicial y principal ejecutor, D. Isidro Próspero Verboom, al fallecer en 1733 siendo Ingeniero General (Capel Sáez, 1983: 480).

## BIBLIOGRAFÍA

- ANGUITA OLMEDO, C. (1997). *La cuestión de Gibraltar: Orígenes del conflicto y propuestas de resolución. 1700-1900*. Madrid: Universidad Complutense.
- CÁMARA MUÑOZ, A. (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- CAPEL SÁEZ, H.; EUGENI SÁNCHEZ, J. y MONCADA O. (1988). *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- CAPEL SÁEZ, H. et al. (1983). *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona
- Cartas entre D. Jorge Próspero Verboom y el marqués de Castelar (1721 y 1726). [Manuscrito]. AGS. SGU, Leg. 3618.
- Cartas entre D. Jorge Próspero Verboom, D. José Patiño y el marqués de Roydeville (1730). [Manuscrito]. AGS. SGU. Leg. 3621.
- Cartas entre D. Isidro Próspero Verboom y D. José Patiño (1730). [Manuscrito]. AGS. SGU. Leg. 3621.
- COMELLAS, J. L. y ANDRÉS GALLEGO, J. (1989). *Historia general de España y América. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*. Madrid: Ediciones Rialp S.A.
- CONDE DE ROYDEVILLE (1730). *Plano de Gibraltar y puntos que deben ocuparse para su resguardo*, [Mapa]. AGS, SGU. Sign. MPD. 13, 150. AGS01984
- DEL CANTILLO, A. (1843). *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain.
- GÓMEZ DE AVELLANEDA SABIO, C. (2016). [Tesis]. *Algeciras, su evolución urbana y planeamiento urbanístico de la Antigüedad al siglo XVIII*.
- PARDO GONZÁLEZ, J. C. (1995). *La fortaleza inexistente. Proyectos de Jorge Próspero Verboom sobre Algeciras*. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibraltares.
- VERBOOM, I. P. de (1730). *Plano de la Línea empezada de orden del Rey delante de la plaza de Gibraltar*. [Plano]. AGS. SGU, Sign. MPD, 13, 156.
- VERBOOM, J. P. de (1721). *Idea de Verbon sobre las Algeciras de resulta de un reconocimiento*. [Manuscrito]. AGS. SGU. Leg. 3618.
- VERBOOM, J. P. de (1726). *Descripción de las Algeciras y su terreno. Proyecto de fortificar esta plaza y sondeo del puerto por Verbon. Fortificación sobre Algeciras y Bahía de Gibraltar*. [Manuscrito]. AGS. SGU. Leg. 3618.
- SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel J. (1999). “El diablo y los molinos, torres de vigía del istmo de Gibraltar. *Almoraima*, vol. 21, págs. 215-236. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibraltares.”
- SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel J. (2001). *Almenaras en el estrecho de Gibraltar. Las torres de la costa de la Comandancia General del Campo de Gibraltar*. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibraltares.
- VIDAL DELGADO, Rafael (2007). “Los primeros comandantes generales del Campo de Gibraltar”. *Almoraima*, vol. 34, págs. 187-220. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibraltares.