

“LA TROCHA”, UNA RUTA POR LA SIERRA ENTRE ALGECIRAS Y LA JANDA.

Angel J. Sáez Rodríguez

El conjunto de sierras que ocupa el sur del Campo de Gibraltar constituye una formidable barrera natural, de una docena de kilómetros, entre la población de Los Barrios y la barriada algecireña de Pelayo. Está formada, de sur a norte, por las sierras del Cabrito, Bujeo, Algarrobo, Luna y Palma, continuadas por menores elevaciones que enlazan, sin solución de continuidad, con la del Niño y las restantes que van ganando altura hasta el Aljibe, en Alcalá de los Gazules. Aquéllas, a su vez, están flanqueadas por el oeste por las sierras de Ojén y Saladavieja, que, junto a las menores elevaciones de la costa, conforman el relieve principal que se asoma a la Bahía de Algeciras. Sus alturas absolutas son discretas, pues rondan, escasamente, los ochocientos metros. Sin embargo, en su entorno más próximo, con el litoral a pocos miles de metros, resultan sumamente relevantes. Constituyen, finalmente, un factor determinante en cuanto al establecimiento de líneas de comunicación en una región poco extensa pero muy quebrada. Sólo los cauces fluviales, muy numerosos por el accidentado relieve y la elevada pluviosidad de la zona para su escasa latitud, parecen permitir el acceso a este dédalo de montañas. Pero el caminante comprueba pronto lo vano de su ilusión porque sus encajados valles, los canutos, dificultan el paso de hombres y animales. Son gargantas estrechas, profundas, con riquísima vegetación que se cierne sobre los cauces con impenetrables follajes.

El paisaje general presenta, pues, una orografía difícilmente transitable en sentido este-oeste. Algeciras y Tarifa tendrían que buscar su conexión por rutas próximas a la costa, azotadas por una climatología adversa cuando los temporales se desatan en el Estrecho. Otro factor que incide negativamente en este trazado es el de la tradicional inseguridad de estas costas, siempre aquejadas de desembarcos piráticos en busca de rapiña.

Efectivamente, cuando la Corona de Castilla empuja al último reino islámico español a las sierras malagueñas y granadinas, el Estrecho no pierde su habitual carácter fronterizo, sino que lo mantiene aún más agudizado si cabe. La conquista de Granada en el siglo XV envía al norte de África a numerosos hispano-musulmanes que, reforzados más tarde por los

Historia

moriscos expulsados por Felipe III, engrosarán las tripulaciones de cárabos y galeras que visiten habitualmente el litoral andaluz. La repoblación de esta franja ribereña encontraría en este peligro un obstáculo insalvable, de forma que se mantendría escasamente habitada hasta bien entrado el siglo XIX. El Barón de Bourgoing relataba en 1795 sus impresiones sobre la ruta Chiclana-Algeciras, en la que *en ningún sitio hay un vestigio que anuncie la vivienda del más humilde cristiano. Ni un huerto ni un vergel, ni una zanja, ni una teja*⁽¹⁾.

Las torres almenaras que salpican el litoral desde el Guadiana y por el Mediterráneo alcanzan Cataluña, son prueba fehaciente del esfuerzo desplegado por la Monarquía Hispánica para afrontar tamaño peligro. La ruta de Algeciras a Cádiz, por el camino de Tarifa, llevaba tres jornadas⁽²⁾. Partía de aquella ciudad por la zona sur, pasaba por las actuales barriadas de San García y Getares para atravesar el río Pícaro y encarar los cerros que bordean por el sur la *Sierra del Algarrobo*. El camino se aproximaba a la playa hacia la desembocadura del arroyo de Guadalmequí para llegar, costeano, a Tarifa⁽³⁾. El trazado de la carretera actual, relativamente cómodo para quien hace el trayecto en automóvil, oculta obras de ingeniería civil que salvan constantes desniveles, bajadas a arroyos y sus consiguientes subidas, que lo hacían muy quebrado, además de peligroso en época de lluvias. Era, según el mayor W. Dalrymple, *el más detestable camino del mundo. Hicimos cuatro leguas en siete horas*, explica recordando su experiencia. Datos que, en el siglo XVIII, duplicaban prácticamente el tiempo necesario para un trayecto de esa longitud⁽⁴⁾.

La Comarca tiene por el norte una salida natural, en dirección a Málaga, que la Serranía de Ronda obliga a dirigir pronto al noreste, y otra que, por Jimena de la Frontera, sube a las tierras del alto Guadiaro y el Genal. Sólo queda la ruta de Alcalá, Medina y Jerez, objeto de polémica sobre la conveniencia o no de convertirse en autovía para el siglo XXI. Su trazado, sin embargo, es montuoso, áspero y difícil en su primera parte, hasta que se superan las sierras de Montecoche y del Junquillo y los frondosos alcornocales dan paso a tierras más suaves, pastizales y campos de labor que se suceden hasta el corazón de Andalucía. Era frecuentada durante el medioevo andalusí⁽⁵⁾.

Además, se cuentan las rutas marítimas, de importancia fundamental dadas las difíciles comunicaciones terrestres. Dos factores limitaron siempre su eficacia: uno ha sido ya aludido, el climatológico, que de forma reiterada obliga todos los años a cerrar los puertos campogibraltareños en alguna ocasión por la violencia de los vientos del cuadrante sudeste⁽⁶⁾; otro es de tipo político o religioso, con diferentes expresiones a lo largo del tiempo. Las diferencias político-religiosas entre ambas orillas del Estrecho siempre actuaron como elemento perturbador de esta actividad. Incluso durante la época de esplendor omeya en al-Andalus, el poder fatimí norteafricano dificultó la población de estas costas y su tráfico marítimo. La fortificación litoral desde Tarifa a Málaga apunta a este tipo de inconvenientes. En la costa malagueña conocemos fortalezas medievales de cierta entidad a pie de playa como Estepona, Marbella o Fuengirola, amén del rosario de torres fuertes como la magnífica del Salto de la Mora (Casares)⁽⁷⁾. A sus espaldas, encaramados en las sierra y algo más protegidos de las incursiones marítimas, muchos puntos fuertes que ofrecían cobijo a los campesinos en caso de peligro: son torres de alquería, poblados fortificados y castillos pequeños y grandes. Más tarde, el conflicto derivado desde 1704 de la presencia británica en Gibraltar impide en época de guerra el normal desenvolvimiento del tráfico por mar.

Don Pascual Madoz, en su nunca bien ponderado *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, explica que *difícilmente habrá en España un punto más descuidado en los medios de comunicación que el del que nos ocupamos, tan importante por su posición geográfica y por hallarse frente a una plaza extranjera*. Sólo dos jabeques semanales hacían entonces, mediado el siglo XIX, el trayecto Algeciras-Ceuta y viceversa⁽⁸⁾.

Al margen de lo expuesto, el campo de Algeciras cuenta, presumiblemente desde época romana, como ramal secundario de la vía Heraclea, con otra vía de comunicación que es el objeto de este trabajo: *La Trocha*. Es un camino de herradura, imposible para carruajes tanto por su estrechez como por las pendientes que salva en ocasiones. En el invierno de 1832, cuando



Figura 1. Mapa Militar, Estado Mayor del IV Ejército Español, en el que figura La Trocha entre Argencias y la Venta de Ojén. A.G.S. Documento 887, 1811.

Historia

Europa Occidental se cubría de vías férreas y se viajaba ya a sesenta kilómetros a la hora, el viajero inglés Richard Ford explicaba que la vía directa entre Cádiz y Gibraltar era *una cabalgadura dura y peligrosa, especialmente en el paso de La Trocha, infestado de contrabandistas y carboneros, que cuando pueden se vuelven rateros y ladrones*⁽⁹⁾. Desconocemos el grado de fiabilidad de esta última apreciación suya, si viene dictada por alguna experiencia personal aislada o, verdaderamente, refleja el carácter de estos nuestros ancestros. No obstante, este inglés suelen ser mesurado en sus apreciaciones y no muestra hispanofobia alguna en sus relatos, lo que nos induce a considerarlo fuente fidedigna. En parecidos términos se expresa Madoz. Señala las dos ventas que atienden al viajero al dejar atrás la sierra algecireña: la de Ojén, en el puerto de su nombre, y la de Sobarbarro, al salir al valle medio del Almodóvar. Explica que ambas están situadas en puntos que, *por lo montuoso y desierto de aquel inmenso despoblado, suelen ser crucero de contrabandistas y malhechores, lo cual es causa de que no se les tenga por muy seguros*⁽¹⁰⁾.

El camino suponía un ahorro importante de tiempo para los viajeros con destino a la ciudad de Cádiz o al interior de Andalucía. De hecho, los documentos de la época reiteran que eran dos los días precisos para cubrir el trayecto, uno menos que por la ruta costera. Ésta requería diez horas a caballo, mientras que en la mitad de tiempo se podían trasponer las sierras campogibraltareñas por *La Trocha* para iniciar, enseguida, la ruta de *La Janda*. Así, quienes no temiesen los peligros que acechaban tras sus riscos, o no tuviesen otra opción, podían afrontar la alternativa de *La Trocha*. Es posiblemente el camino que siguió el comandante Riego quien, según el poético relato de Adolfo de Castro, *salió de Algeciras (...) el día siete con dirección de San Fernando. Por las muchas sendas de los riscos venció las cumbres de los collados yermos, y llegó a las robustas pirámides de las rajadas peñas de Ojén que coronan los llanos de Taibilla. Allí acampó durante la noche... Las guerrillas de los de O'Donnell*⁽¹¹⁾ *fueron rechazadas violentamente, y atrevidos llegaron los liberales al fin de la llanura que tiene una extensión como de dos leguas. Alto hicieron en la sierra de Retín por poco tiempo y continuaron su marcha hacia Vejer*⁽¹²⁾.

La imprecisión de la descripción sugiere el paso por la ruta montañosa de las sierras de Algeciras y Tarifa, hasta aparecer tras la sierra de Fates y Facinas, dando cara ya a Tahivilla. Riego había entrado en Algeciras el 1 de febrero de 1820 mandando a 1.500 hombres, momento en que se instaura un gobierno municipal liberal. El movimiento constitucionalista, que apenas encontró resistencia ni tampoco apoyos, parecía llamado al fracaso en aquellos momentos, por lo que los sublevados pensaron en refugiarse en Portugal⁽¹³⁾. Esta partida sólo se mantendría en armas hasta el mes siguiente, disolviéndose entonces. Sería la debilidad del régimen de Fernando VII lo que permitiese la divulgación de la iniciativa revolucionaria y el restablecimiento transitorio de la Constitución de 1812.

La Trocha se tomaba en Algeciras desde la zona de la *Fuente Nueva*. Recorría la ribera del río de *La Miel* hasta *Pajarete*, para atravesar el monte de *La Rejanosa*, o bien partía desde la actual barriada de *La Bajadilla*, alejándose de la ciudad por la *cañada de Los Tomates* y pasando por *El Cobre*. Discurría durante un par de kilómetros por suaves colinas, en sentido oeste, para internarse en la ladera norte de las *Esclarecidas* una vez dejados atrás *Majaralto* (*Majadal Alto*) el *cortijo de Matapuercos*, el *Huerto de los Mellizos* y el arroyo de la *Garganta Santa* o *Garganta de la Fuente Santa*⁽¹⁴⁾, como la denomina Madoz⁽¹⁵⁾. Todavía en la falda de la montaña, el *Ventorrillo de La Trocha* señala un decidido cambio de paisaje: desde la ciudad hasta aquí, el terreno ondulado define extensas depresiones arcillosas que en épocas de lluvias se vuelven intransitables. Las colinas verdean con alcornoques y acebuches, hoy en franca recesión, como ocurriera con los casi desaparecidos algarrobos.

El *Ventorrillo de La Trocha* ofrecía el primer descanso bajo techo al viajero que, procedente de la ruta de Medina Sidonia o de Cádiz, acariciaba el final de su duro trayecto. Como hemos señalado, no había en este camino otra venta hasta Ojén, una quincena de kilómetros más allá, atravesada la difícil serranía que se interpone entre ambas, con la salvedad de otro ventorrillo

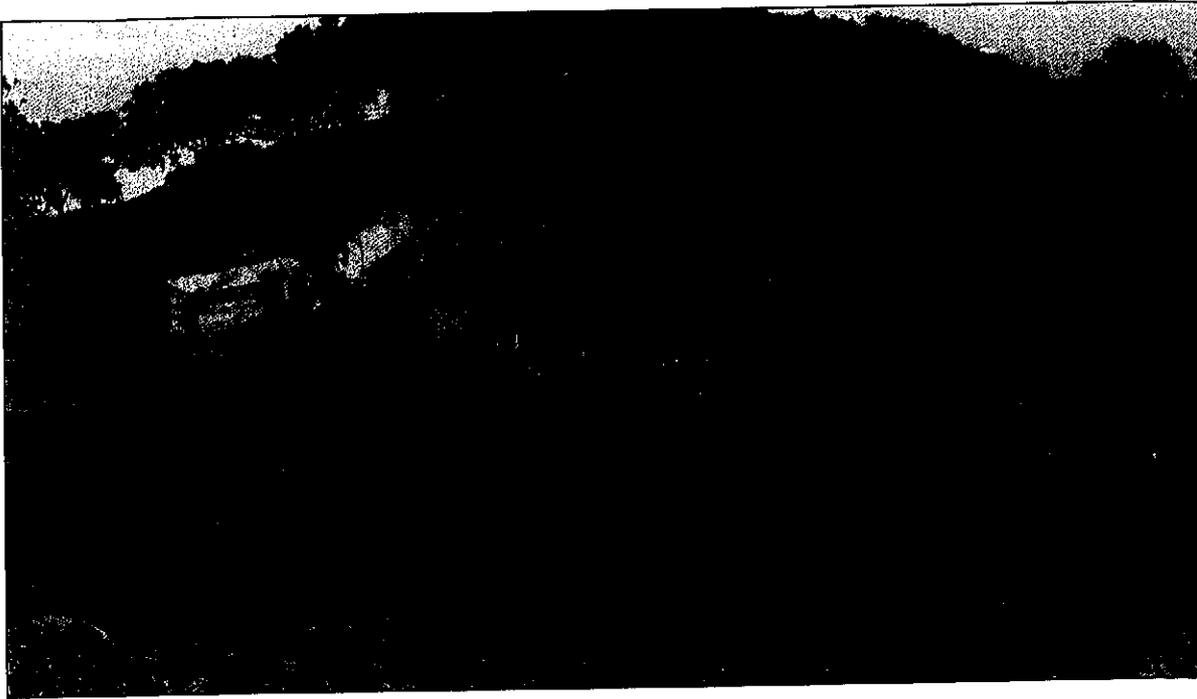


Figura 2. La Cabreriza, o Ventorrillo de la Trocha, según se conservaba en diciembre de 1987.

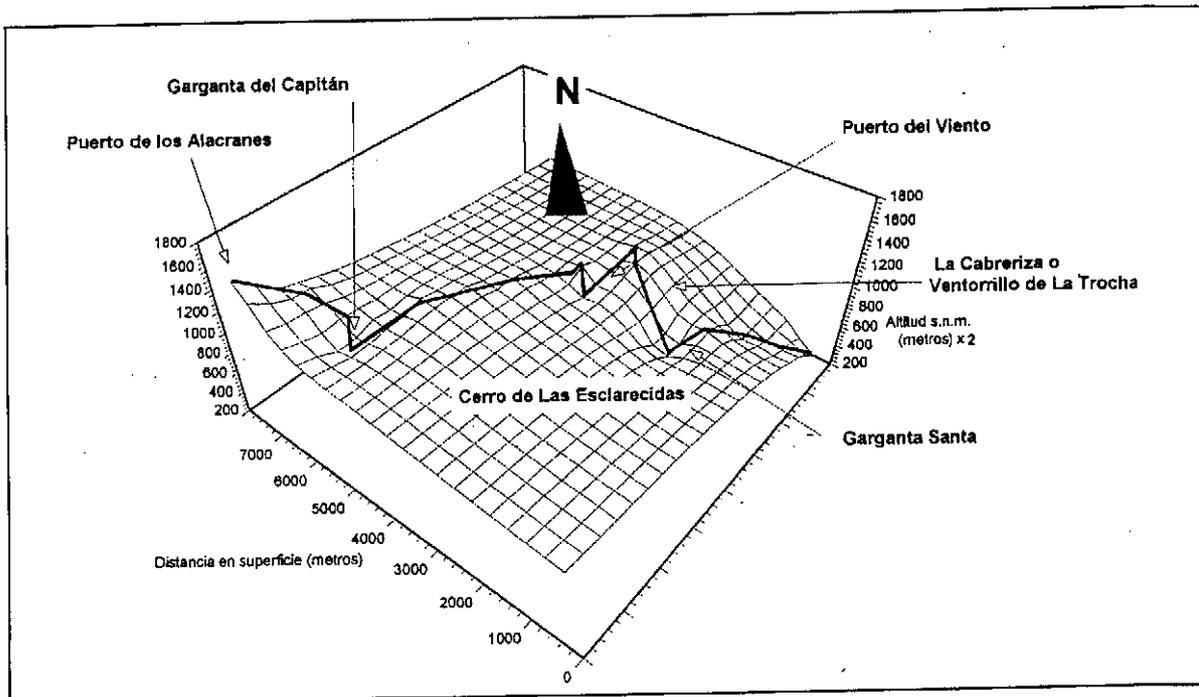


Figura 3. Perfil esquemático de La Trocha, desde la zona de La Rejanosa, a la derecha, hasta el Puerto de los Alacranes.



Figura 4. Parte de la calzada, en su estado actual, en la ladera este del *Cerro de las Esclarecidas*.

en *Las Corzas*. Hoy, ninguno de ellos existen. La de *Ojén* malvivió hasta hace pocos años. *El Ventorrillo de Las Corzas* quedó abandonado cuando en los años 40 se despuebla esta zona serrana⁽¹⁶⁾. El de *La Trocha* hace décadas que dejó de servir vinos al transeúnte. La mejora de la carretera entre Algeciras y Tarifa dejó sin sentido esta ruta para viajeros, comerciantes y carboneros, arrastrados estos últimos por los nuevos hábitos domésticos de un país desarrollado. Actualmente sirve de rancho ganadero, ampliado su solar con la adición de rústicos cercados para albergar animales. En la ladera inmediata se amontonan los restos de lo que fueron grandes rediles para cabras. Los muros del *Ventorrillo de La Trocha* venían prestando escaso cobijo a una pareja de pastores que ya no pernoctan en él⁽¹⁷⁾.

A partir del ventorrillo, la ladera se cubre de un espeso alcornocal. Un sotobosque mediterráneo típico, actualmente bastante aclarado, acompaña al viajero en la serpenteante ascensión. Al ganar altura, tras el *Puerto del Viento*, el sendero se adentra en la vertiente sur que conforma la *Garganta del Capitán*, por donde discurre el arroyo también mencionado en alguna cartografía como de *La Corza* o de *Botafuego*⁽¹⁸⁾. Esta subida, como la que llega desde la *Garganta Santa*, conserva diversos tramos empedrados, desaparecida ya la calzada en la mayor parte del trazado⁽¹⁹⁾. Se construyó a la manera tradicional, colocando grandes piedras en los lados del camino y completando el espacio intermedio con otras más pequeñas. Se aplicó esa técnica en los espacios más amplios y llanos, donde el suelo solía convertirse en un lodazal con las lluvias, dificultando el tránsito de hombres y animales.

En las pendientes fuertes, como la zona que ahora describimos, el recurso es diferente. Se aprovecharon cauces excavados por las aguas de lluvia -o fue el agua la que aprovechó el camino expedito- dado que formaban surcos bien delimitados por ambos lados. Su piso fue empedrado y se garantizó, por otra parte, cierta seguridad para el tránsito en condiciones de poca luz, ya que las elevaciones naturales de ambos márgenes impedían una salida del sendero que podía

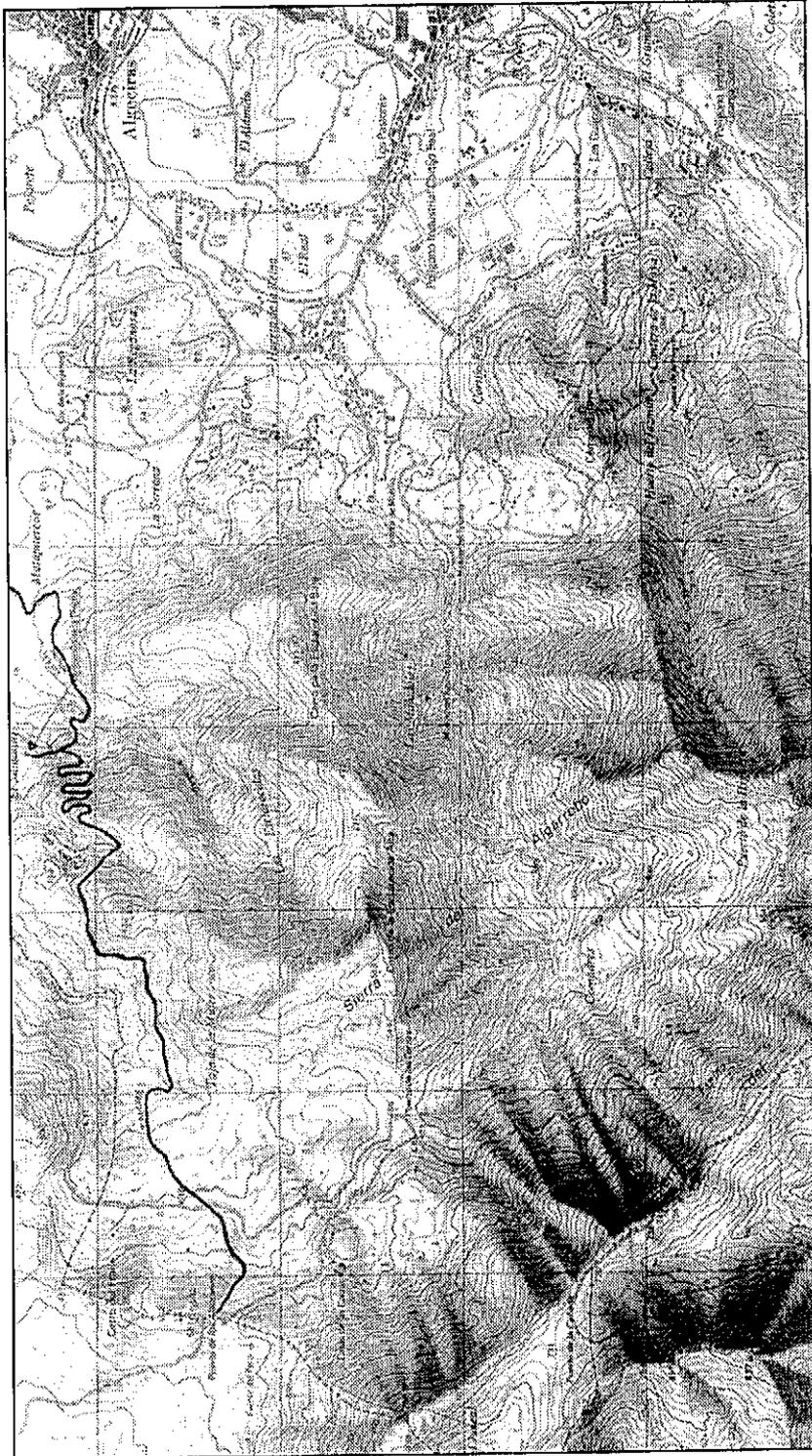


Figura 5. Trazado de la ruta de *La Trocha*. Hoja 3-1, Estrecho de Gibraltar, Escala 1:25.000, M.O.P.U. Instituto Geográfico Nacional y S.E.C.E.G., 1990.

Historia

resultar peligrosa. Ese paisaje es el que transitó Leandro Fernández de Moratín, quien señalaba en 1796 que *a cosa de una legua de Algeciras se empieza a subir una sierra áspera, pedregosa y llena de precipicios, que llaman La Trocha*⁽²⁰⁾. La construcción y mantenimiento del camino era tarea de los *verederos*, especialistas en tales faenas que eran pagados por el empresario interesado (corchero o carbonero).

Esta primera subida brusca de nuestro camino deja, en la ladera que por el norte baja hasta el arroyo de la *Garganta del Capitán*, algunos lugares de especial interés que cabe mencionar, aunque sólo sea brevemente. A media ladera, el conocido *Llano de las Tumbas* (140 metros sobre el nivel del mar), que recibe el nombre de los sepulcros antropomórficos tallados en la roca que tiene diseminados, tan frecuentes, por otra parte, por estas sierras. Hasta hoy, franqueados sus accesos por pistas fácilmente transitables, ha permitido la avalancha de la civilización menos respetuosa con el medio a enclaves hasta hace poco paradisíacos y reservados al excursionista que salvaba las distancias a pie, con su propio esfuerzo. Más abajo, los tres molinos (el de *San José*, el de *Enmedio* y el de *Las Cuevas*) que funcionaron hasta mediados de este siglo bajo las expertas manos de la familia Escalona y que actualmente son un montón de ruinas. A espaldas del segundo molino, la inscripción funeraria tallada en la roca que reza: "*Aquí yace Gabriel Moreno, que falleció el 13 de junio de 1834 a los 77 años de edad*". El recuerdo romántico de este personaje se mezcla con ecos de leyenda de bandoleros y contrabandistas, o ambas cosas a la vez, como vimos.

A pesar de la pendiente, la espesura del bosque mantiene fresco el ambiente que, de otra forma, sería muy caluroso para el viajero por su orientación al sudeste. Poco después, hacia los 250 metros de altitud y tras ligero descenso, la vereda se pierde. Al alcanzar un arroyo irregular y tributario de la *Garganta del Capitán*, la senda se disipa en una nueva ladera ascendente, hacia el mencionado *Puerto del Viento*, desarbolada, cubierta de brezos, engordatoros y tojos y sumamente erosionada. Las aguas han trabajado el pendiente terreno y ocultado los signos del tránsito humano. Sólo las indicaciones de nuestro amigo D. Juan Malla, buen conocedor de estas sierras, nos hicieron persistir en el empeño hasta despejar las dudas respecto a la antigua ruta. Hoy son los corcheros quienes fundamentalmente mantienen abiertas las veredas, desaparecida prácticamente toda la presencia humana permanente en la zona. Aunque concretamente este sector de la ruta, desarbolado, no es transitado por las cuadrillas del descorche.

Arriba, en una zona despejada y muy expuesta al viento de Levante, el sendero reaparece entre un mar de jara estepa. Los buitres leonados sobrevuelan majestuosos estos amplios espacios. Ya sobre la *Garganta del Capitán*, el camino discurre por una ladera sombría, de vegetación más apretada que antes. Ronda entonces los 350 metros de altitud y se adentra en una espesura fresca, acompañada del murmullo de agua y el sonido cada vez más claro de un caudaloso arroyo. El valle es ya un canuto y el chaparral ha dejado paso al quejigal, prendidos de helechos sus troncos. El suelo es una alfombra de musgo y hojas y a los lados se elevan impenetrables murallas de brezos arbóreos, hiedras, madroños, laureles y rododendros. El aire se llena de perfume dulzón y de cantos de aves. Animales fugaces esquivan nuestra presencia con ruido de hojarasca y leves sobresaltos. No persisten huellas humanas más allá de algún desperdicio y la propia senda, abierta por el paso repetido. Aquí arriba apenas quedan restos de calzada hasta más adelante. El suelo, a veces, ha desaparecido ladera abajo por efecto de las lluvias, dejando profundas heridas en el terreno. Un trazado alternativo queda pronto abierto algo más arriba. El paso sigue abierto.

A esta zona aludía Robert Semple, espía inglés que recorrió la zona en vísperas de la Guerra de la Independencia, cuando señala en sus *Observations on a journey through Spain: Más allá -bien andado el camino entre Vejer y Algeciras- se eleva una cordillera de cimas calvas e inaccesibles en apariencia. Una de sus montañas, lugar de nuestro paso, lleva por nombre La Trocha, tan irregular en uno de sus tramos -a cuya izquierda cae un valle profundo-* (sin duda, la *Garganta del Capitán*)

que el viajero se ve obligado a bajarse del caballo, a menos que sea de su completa confianza (...) Desde la base hasta la cima, el camino se encuentra en tan mal estado que parece formado por la huella de los animales sin la ayuda del hombre⁽²¹⁾.

Su referencia al estado del camino apunta a que su falta de mantenimiento lo debía mantener casi impracticable hacia 1805, fecha de su viaje.

La Trocha debió dejar de ser ruta frecuentadísima cuando en 1868, coincidiendo con *La Gloriosa*, se inauguró el servicio de diligencias que enlazaba con Cádiz en unas doce horas⁽²²⁾. El camino costero fue mejorando paulatinamente, reduciendo el duro trayecto y dejando el itinerario serrano para carboneros y otros trabajadores del campo.

La última etapa del empleo de este camino como ruta para el trasiego del carbón vegetal elaborado en los montes no ha sido menos importante que las anteriores. Desarboladas las inmediaciones de Algeciras entre los siglos XVIII y XIX, el combustible doméstico por antonomasia sería el carbón. Se obtenía en los tradicionales hornos -también llamados *boliches*- que se armaban en pequeños llanos libres de maleza, entre la arboleda. La construcción del *boliche* obedecía a un preciso esquema que nos detalló Don José Rondón: en la zona llana elegida se emplazaba el *armadero*, lugar y efecto de apilar la leña que formaría el horno. Adquiría forma semiesférica y se *enchascaba* o cubría de *broza*, matorral de escobón, brezo o adelfa que después se *aterraba* para evitar la entrada de aire. El *boliche* se prendía en la *encendija*, abertura formada por tres piedras por donde comenzaba a *cocerse* la leña. El horno respiraba inicialmente por las tres *espoletas* o agujeros practicados en la cámara de combustión. Seguidamente se iban abriendo *bullones*, pequeñas hendiduras que los carboneros repartían por donde conviniesen para dirigir la combustión del material apilado. Cuando se *hacía la caída* del horno se taponaban los respiraderos por espacio de 24 horas. Al día siguiente se procedía al *refogado*, consistente en sacar con un *rol* el carbón. Era el momento de separar el *cisco*, el *picón* y el *carbón de caña*, ordenado de mayor a menor volumen. El *carbón de fragua* provenía de la cepa de brezo, más duradero que el anterior y obtenido en hornos de piedra. La falta de carbón mineral o *de piedra*, que sólo se conocía en la Comarca como combustible del ferrocarril, hacía depender toda actividad que requiriese producción de calor del carbón vegetal cuya fabricación hemos detallado.

Los *alfanjes*, el suelo en el que se había montado el *armadero*, nos han llegado con su suelo calcinado, como recuerdo de aquella dura e imprescindible profesión de nuestros antecesores. Muchos quejigos de copa en candelabro, es decir, abierta en amplia copa en vez de alta y espigada, testimonian la poda sufrida para que diesen más ramas bajas y pequeñas, utilizables como materia prima. Las mulas y los burros, cargados hasta lo increíble de sacos de carbón, tomaban *La Trocha* para proveer a la población algecireña. Los mismos animales y similar ruta siguen siendo empleados por los corcheros, que mantienen abierta, aún hoy, una senda que huele a historia y a misterio.

NOTAS

- (1) BOURGOING, Barón de, *Un paseo por España durante la Revolución Francesa*, en GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de españoles por Francia y Portugal*, Tomo III, pág. 1043, Madrid, 1962.
- (2) Así lo testimonia François-René de Chateaubriand, poeta francés que visitó la región en 1807, en su obra *Itineraire de Paris a Jerusalem. VII Partie: Voyage de Tunis et retour en France*, París, 1859, pág. 461 según traducción de BUENO LOZANO, M., Op. Cit., pág. 101. Este autor señala que precisó de dos días para ir a Cádiz por *La Trocha*, mientras que el camino de Tarifa requería tres. Sin embargo, hay fuentes islámicas que asignan sólo dos jornadas a ese camino, sin que tengamos datos para suponer que se refieren a *La Trocha*: *De Algeciras por tierra a Sevilla cuatro etapas, de Algeciras a Cádiz por tierra dos días...*, AL-IDRISI, *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII, según Uns al-muhay wa-rawd al-furay (Solaz de corazones y prados de contemplación)*, traducción de Jassim Abid Mizal, Madrid, 1989, págs. 79-80, en ABELLÁN PÉREZ, Juan, *El Cádiz islámico a través de sus textos*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996, pág. 33.

Historia

- (3) Así lo describe con claridad Charles Rochfort Scott entre 1822 y 1830, *Excursions in the mountains of Ronda and Granada*, Londres, 1838, págs. 33-63, citado por BUENO LOZANO, M., Op. Cit., págs. 118-119: después de atravesar el río Pícaro, *el camino es ascendente y malo*, coincidiendo aproximadamente con la ruta que hoy lleva la *Pista de las pantallas* o la propia Carretera Nacional 340.
- (4) DALRYMPLE, Mayor W., *Viaje a España y a Portugal*, en GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Vol. III, Ed. Aguilar, Madrid, 1962, pág. 717.
- (5) AL UDRI, *Fragmentos geográficos e históricos de al-Masalik ila Gami al-Mamalik*, edición de Abd-al-Aziz al-Ahwani, Madrid, 1965, pág. 117. Don Pedro Agustín Girón señalaba en junio de 1806 que eran éstos *malísimos caminos. Recuerdos (1778-1837)*, Tomo I, págs. 157-176, Pamplona, 1978, citado por BUENO LOZANO, Martín, en *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*, Colección "El castillo de Jimena", Algeciras, 1988, pág. 77.
- (6) *En las estaciones lluviosas y debido al lodo que cubría los caminos haciéndolos impracticables, los viajes por tierra, y por tanto el tráfico comercial, disminuían considerablemente, utilizándose, cuando el tiempo lo permitía, las rutas marítimas*, en TORREMOCHA SILVA, A. y HUMANES JIMÉNEZ, F., *Historia económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Jerez de la Frontera, 1989, pág. 86.
- (7) TORREMOCHA SILVA, A. y SÁEZ RODRÍGUEZ, A., "La defensa del Estrecho en al-Andalus: desarrollo histórico y tipología" en *Actas del Primer Congreso Internacional Fortificaciones en al-Andalus*, en prensa.
- (8) MADDOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar (1845-1850)*, edición de CORZO SÁNCHEZ, R. Y TOSCANO SAN GIL, M., Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1987, págs. 23 y 30.
- (9) FORD, Richard, *Manual de viajeros por Andalucía y lectores en casa*, Ed. Turner, Madrid, 1980, pág. 169.
- (10) MADDOZ, P., Op. Cit., pág. 23.
- (11) Enrique José O'Donnell, Conde de La Bisbal, estaba al mando de las tropas absolutistas que desde La Mancha trataban de sofocar el pronunciamiento liberal. Este veleidoso general, que siempre se adecuó a los vientos imperantes, se sumó posteriormente a los constitucionales, proclamando la Carta Magna en Ocaña y manteniendo altas jerarquías militares durante el Trienio Liberal.
- (12) CASTRO, Adolfo de, *Historia de Cádiz y su Provincia desde los tiempos remotos hasta 1814*, Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1858, Edición de la Diputación Provincial de Cádiz, 1986, págs. 116 y 117.
- (13) ROURA I AYLINAS, Luis, "Liberales y reaccionarios. La evolución política en el Trienio Constitucional", en *Cuadernos de Historia* 16, Vol. 91, Madrid, 1985, pág. 4.
- (14) Procede este nombre, presumiblemente, del carácter curativo atribuido a sus aguas, razón por la que se construyó un balneario en lo más alto de esta garganta. Según MADDOZ... Op. Cit., pág. 31, *El agua que con abundancia los surte (los baños minerales), es hidrosulfúrica o hepática, bastante cargada de mineral, y se aplica con excelentes resultados para toda clase de afecciones cutáneas*. Constaba de una alberca, 18 habitaciones de tejas y varias chozas para 20 familias aproximadamente. Sus edificios darían más tarde cobijo a varias familias campesinas hasta su total abandono en los años cuarenta. Las ruinas del balneario fueron convertidas en banales de cultivo. Era el último núcleo habitado de este hermoso valle, junto a *La Cabrera*, en la ladera norte. En la actualidad, unos pocos restos de viviendas sirven de porquerizas a orillas del arroyo. Existen en estas sierras otros recursos de medicina no convencional, como las diversas fuentes mineralizadas, que *los naturales beben el agua de casi todas ellas porque son tradicionales sus buenos resultados para ciertas enfermedades*.
- (15) MADDOZ..., Op. Cit., pág. 30.
- (16) En el *Cobujón de las Corzas*, en la caída del Puerto de los Alacranes hacia Algeciras, vivieron hasta hace cincuenta años varias familias dedicadas a tareas silvícolas y ganaderas. Eran los Canales, los Ruchos, los Rojas... Más cerca de la *Casa de las Corzas* vivían las familias Molina, Zamora y otras. La posguerra fue dura tanto en la ciudad como en el campo, pero, en estos montes, la tensión generada por los perseguidos políticos que buscaron en ellos refugio y las batidas de la Guardia Civil los convirtieron en lugares peligrosos. La atracción urbana hizo el resto.
- (17) Hemos frecuentado estos parajes durante años, asistiendo a la paulatina pérdida de la cubierta arbórea y a la creciente invasión del dominguerismo más agresivo. Siempre hemos hallado al mismo señor y a la misma señora cuidando, con paciente rutina, su rebaño de cabras. Siempre nos han atendido con la misma amabilidad. A veces, eso sí, bajo el ondear de una enorme e improvisada bandera blanca hecha de sábanas de cama, advertencia a los artilleros del Ejército de Tierra para que cuidasen la puntería en el tiro real de sus maniobras realizadas en el campo inmediato. Rafael Coca, el pastor, falleció hace poco y su esposa, Milagros Cantero, ya no sube desde La Bajadilla todas las mañanas, a ordeñar el rebaño.
- (18) Así ocurre en las hojas 12-48, 13-48 y 14-48 del Mapa Militar de España, escala 1:50.000, editadas por el Servicio Geográfico del Ejército entre 1988 y 1989. La cartografía militar se muestra tan fiel en la representación de los elementos del relieve en sus hojas topográficas como imprecisa en la toponimia que en ellas refleja. En este caso se deja llevar por la existencia, aguas arriba, de la *Casa de las Corzas* o la zona denominada genéricamente *Las Corzas* para asignar dicho nombre al arroyo, mientras que aguas abajo impone la designación -en este caso más justificada- del embalse, cortijo y entorno de *Botafuego*.
- (19) A la inevitable pérdida de materiales de esta calzada por la lógica falta de mantenimiento y el deterioro ocasionado por las lluvias, se añade ahora, cómo no, la acción humana. En esta ocasión ha sido la maquinaria pesada de EMALGESA, la empresa que gestiona el agua que se consume en Algeciras, la que ha arramblado con parte de ella. Concretamente en la orilla izquierda del arroyo de la Garganta Santa, con motivo de las obras de captación de manantiales. El hecho tuvo lugar recientemente, en la zona donde más y mejor se conservaba el trazado del viejo camino.
- (20) FERNÁNDEZ DE MORATÍN, Leandro, *Obras póstumas*, Madrid, 1867, citado por BUENO LOZANO, Martín, Op. Cit., pág. 83
- (21) SEMPLE, Robert, *Observations on a journey through Spain*, Londres, 1807, pág. 168.
- (22) La edición que don José Luis Gómez Barceló hizo de *Mis memorias. Paisajes y recuerdos de Rafael Gibert Rodríguez*, Ceuta, 1987, recoge un claro exponente de las incomodidades de este camino. Recientemente ha sido recogido el pasaje del trayecto Tarifa-Cádiz en LIAÑO RIVERA, Manuel, "La diligencia en Tarifa", *Aljaranda*, vol. 24, págs. 4-6.