

# Urbanismo histórico en Tarifa

## *Historical urban planning in Tarifa*

Carlos Gómez de Avellaneda Sabio \*

*Instituto de Estudios Campogibraltareños*

Carlos Fernández-Llebrez Butler \*\*

*Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz*

**Resumen:** El *Urbanismo Histórico* es el estudio de la evolución en la forma urbana, siendo disciplina formada por la conjunción de arquitectura, geografía humana e historia. Ha sido tema apenas tratado en Tarifa, cuya interesante fisonomía urbana es fruto de un emplazamiento geográfico excepcional y especial topografía, que unidos a una densa historia ocasionan condicionantes naturales e intervenciones humanas plasmados en la actual morfología urbana, pues una ciudad nunca es fruto de la casualidad. Tarifa, como todo núcleo urbano, responde a unas necesidades y tiene unas misiones que cumplir, resumibles así: a) Centinela para el control de un punto geográfico de importancia mundial, b) Puerto de contacto entre dos mares y dos continentes, c) Ciudad de servicios para una extensa campiña y d) Centro turístico de prestigio internacional. Tras revisar bibliografía, planimetría y documentación, analizando cartografía histórica y documentación gráfica, se intenta reconstruir la topografía del emplazamiento y sus condicionantes, prescindiendo de estructuras antrópicas, para estudiar posteriormente la morfogénesis y evolución de espacios urbanizados. Todo esto, en unión del estudio arqueológico y los datos de las fuentes históricas, permite establecer *diez fases* en la ocupación del espacio urbano y su cronología, tomándose en consideración *quince sectores urbanos* concretos, que interconectados, forman el conjunto ciudadano. El emplazamiento de Tarifa se basa en una planicie paralela a la costa, limitada por las últimas estribaciones de las sierras entre Tarifa y Algeciras, que se interrumpe en su ángulo SE por una profunda vaguada, recorrida por un arroyo que desagua al Atlántico. Entre esta depresión y el mar, se forma una estrecha meseta en cuyo extremo se detecta poblamiento preromano y romano de escasa entidad, pero indicador de un interés temprano por vigilar el Estrecho. Es un típico emplazamiento *en cresta*, estrecho, alargado, fácilmente defendible y asiento en un principio del poblamiento medieval. El desbordamiento extramuros originó una urbanización *en ladera* y al rebasar el río, un sector ciudadano *en vaguada*. La ampliación del recinto bajomedieval hasta la puerta de Jerez, convirtió Tarifa en ciudad *albacar* con un gran recinto vacío para albergar ganados o ejércitos en tránsito, como en Algeciras, Jerez, Sevilla o Badajoz. La conquista cristiana no aportó cambios y el recinto entre el río y las murallas de la puerta de Jerez se fue colmatando en la Edad Moderna, con su expansión extramuros. Es importante el intento de trazado ortogonal del siglo XVIII al exterior de la puerta de Jerez, posiblemente el primer proyecto de *ensanche* racionalista en la comarca. Por otra parte, hay que considerar las reformas internas radicales como el nuevo trazado en *Almedina-Aljaranda*, o el cubrimiento del río, y en periferia, la formación de *rondas* extramuros y el crecimiento contemporáneo por ejes viales, que provocan morfología tentacular y relleno de espacios interaxiales con nuevas urbanizaciones. Todo ello convierte a Tarifa en un notable conjunto urbano, tan singular como digno de estudio (1).

**Palabras claves:** Urbanismo Histórico - Tarifa - Topografía - Poblamiento - Ensanche.

**Abstract:** *Urban Planning* is the study of the evolution of the urban structure, being a discipline that involves architecture, human geography and history. It is a topic that has been barely tackled in Tarifa, which has a very interesting urban shape due to an exceptional geographic placement and a special topography, as well as a

---

\* Correo electrónico: [endurancenike@hotmail.es](mailto:endurancenike@hotmail.es).

\*\* Correo electrónico: [claromontanus@hotmail.com](mailto:claromontanus@hotmail.com).

1.- Queremos expresar nuestro agradecimiento a cuantas personas han facilitado la elaboración de este trabajo, destacando entre ellas a Manuel López Fernández, José María Lázaro Bruña, Antonio Sáez Valls, Francisco Fernández Alcalá, Juan Luis Pérez Blanco, Sebastián Trujillo Martínez, Manuel Quero Olivan, Wenceslao Segura González, Candelaria Muñoz Ruíz y Antonio Meléndez Morales.

complex history, which have created natural conditions and human interventions that can be seen in the present urban shape, considering that a city is never the consequence of chance. Tarifa, as every other urban core, answers some need and has some missions to accomplish, that can be summarised as follows: a) Sentinel to control a geographic point with global relevance. b) Port that links two seas and two continents. c) City with service for a big countryside. d) Internationally renowned tourist center. After revising bibliography, planimetry and documents, analyzing historical maps and graphic documents, we try to rebuild the topography of the place and its conditions, disregarding anthropic structures, to analyze the morphogenesis and evolution of the urban spaces. With the archeological study and some historical sources, allows us to establish ten stages in how and when the urban space was occupied, considering fourteen urban sectors, that together form the city as a whole. Tarifa's location is a plain parallel to the coast, limited by the last foothills in the mountains between Tarifa and Algeciras, which is interrupted by a SE angle of a deep tailweg crossed by a stream that end in the Atlantic Ocean. Between this depression and the sea, a narrow meseta is formed, in which peak we can detect Roman and pre-Roman population, scarce, but proof of an early interest to keep an eye on the strait. It is a classic en cresta emplacement, narrow, long, easily defended and the place for medieval population. The overflow outside the walls was the origin of urban population on the mountainside and across the river, a citizen sector near the tailweg. The expansion of the medieval place to Jerez made Tarifa an albacore city with a big empty place to keep animals and armies passing by, like Algeciras, Jerez, Sevilla or Badajoz. The christian conquest did not add changers and the place between the river and the walls close to Jerez continued silting into the modern age, with its expansion outside the walls. It is important to mention the try of orthogonal design of the 18<sup>th</sup> century outside Jerez possibly the first ensanche racionalist project in the region. On the other hand, we must consider the internal radical changes, like the new design in *Almedina-Aljaranda*, or the covering of the river, and the formations of rondas outside the walls and outskirts, as well as the growing using vial axis, which make a tentacular shape and fills the city with interaxial spaces with new urban places. All of that makes Tarifa a prominent urban plaser, so special that deserves to be studied.

**Key words:** Historical Urban Planning - Tarifa - Topography - Population – Expansion (2).

## Introducción

### Conceptos generales

El *Urbanismo Histórico* es el estudio de la evolución en la forma urbana, siendo disciplina formada por la conjunción de arquitectura, geografía humana e historia. Es posible definirlo como la historia del arte y técnica de construir ciudades, de forma parcial o total, siguiendo las fases de reflexión, proyección y construcción, lo cual se puede realizar de forma espontánea o siguiendo un planteamiento definido. Otra definición más sencilla, es el estudio de la evolución morfológica de los núcleos urbanos. Pero el urbanismo histórico en sí no es una ciencia, ya que es producto de conjuntar las disciplinas de historia, geografía humana y arquitectura. Corresponde a la historia una notable parte en ese análisis interdisciplinar del fenómeno urbano, dando lugar al *Urbanismo Histórico*, el cual al estudiar la evolución de la forma urbana llega a incidir en los campos de la geografía, la arqueología y la historia del arte. Con relación a la historia de la forma urbana existe un extenso campo de trabajo, carente aún de una metodología plenamente definida en cuanto al estudio de la morfogénesis de los núcleos urbanos. Gran parte de esos métodos de trabajo, aun sin estar todavía regulados por una normativa de empleo, son aplicables a cualquier núcleo poblacional, independientemente de su entidad, pues si bien es muy extensa la variedad de los asentamientos humanos, todos ellos, sea cual sea de su posición espacial o su momento cronológico, tienden a seguir unas leyes comunes

en su evolución (3).

### Interpretación en clave biológica de la génesis, morfogénesis y evolución de los núcleos urbanos

Las ciudades (término que emplearemos en adelante) en muchos aspectos recuerdan a los organismos vivos, al experimentar ciertas funciones vitales como nacimiento, crecimiento, enfermedad, muerte... Se componen también de numerosas y diminutas células, los habitantes, renovados o no a lo largo del tiempo y creadores con su esfuerzo de estructuras protectoras (los edificios), especializados en diversos servicios y que a modo de los esqueletos en los seres vivos, pueden sobrevivirles o no. Las ciudades poseen *centros nerviosos, músculos, órganos*, viéndose obligadas incluso a eliminar desechos y a alimentarse, así como a captar, atraer y transformar la energía circundante, para sobrevivir. Pueden desaparecer a causa de una agresión y renacer como los brotes de una planta. Sufren la influencia del medio ambiente, pero a su vez influyen poderosamente en ese entorno. Una ciudad nunca se debe a la casualidad, pues en su origen, evolución y supervivencia, todo tipo de condicionantes influyen, siendo posible definir en síntesis a una ciudad como el resultado de unir factores de tipo humano con otros de tipo natural y cuando todos confluyen favorablemente, surge el germen del fenómeno urbano, el núcleo habitado. Esto se puede cumplir tanto en grande como en pequeña escala, ya que un modesto grupo familiar al

---

2.- La traducción se debe Antonio Benítez Sánchez, profesor de lengua inglesa.

3.- Para los conceptos, problemática y metodología del urbanismo histórico, véase la tesis doctoral de Carlos Gómez de Avellaneda Sabio, «Algeciras, su evolución urbana y planeamiento urbanístico de la antigüedad al siglo XVIII».

establecerse en un despoblado, a lo largo del tiempo y las generaciones, puede convertirse en una gran ciudad, si continúan las condiciones favorables. Más si estas se tornan negativas, esa gran población podría también desaparecer, con independencia de la magnitud alcanzada. Por otra parte, las ciudades obedecen a un *porqué* o razón de ser, una *misión* o función que cumplir a lo largo del tiempo, pudiendo cambiar esa *vocación* o utilidad para lograr sobrevivir. Este fenómeno es apreciable en muchas ciudades, como en aquellas que tuvieron una función militar y hoy viven gracias a explotar turísticamente sus antiguas fortificaciones. También, como los seres vivos, las ciudades no solo se diferencian entre sí por morfología o funciones, sino que, como los seres vivos superiores, desarrollan personalidad individual e incluso mantienen vínculos jerárquicos o establecen relaciones de intercambio.

### Justificación de la existencia y posibilidades a lo largo de la historia

Tarifa, como todo núcleo urbano, responde a unas necesidades y ha tenido a lo largo de la historia unas misiones que cumplir, que se pueden resumir así:

**a) Función militar**, como centinela de un punto geográfico de mundial importancia, como se puso ya de manifiesto en el siglo X al edificar el castillo, uno de los más antiguos de España, para proteger estas costas. La posesión de Tarifa por sucesivos imperios norteafricanos permitió desembarcar ejércitos, retrasando la reconquista varios siglos. La función defensiva aumentó con el tiempo, siendo muy afortunada la frase *Tarifa, llave y guarda de toda España*, al ser la ciudad una primera defensa en el sur ante una agresión. Muestras de ello fueron la creación del Cuerpo de Escopeteros de Getares en el siglo XVIII y el gran conjunto de fortificaciones de los años 40 del siglo XX llamado *La Muralla del Estrecho*.

**b) Agricultura y pesca e industria**. Tarifa no está rodeada de campos muy productivos, pero es ciudad de servicios para una amplia campiña, donde si existen interesantes posibilidades agrícolas. Es la explotación pesquera la que atañe más directamente a la población, actividad dañada por la situación internacional. La industria, dedicada básicamente al sector conservero, está en decadencia por la misma causa que la pesca.

**c) Contacto entre dos mares y dos continentes**. El Estrecho ha sido y es principal causa de la existencia de Tarifa, que ha tenido el extraño destino de disfrutar una de las mejores posiciones del mundo para el tráfico marítimo y haber visto pasar ante sí ese flujo de riqueza, impotente para poder aprovecharlo. La tragedia histórica de Tarifa ha sido disponer de la más estratégica posición geográfica y carecer de puerto natural, sin poder construir uno artificial por las seculares carencias político-económicas de la ciudad y la nación. Durante siglos las actividades portuarias se reducían al

fondeo, limitado al buen tiempo y a la varada de embarcaciones ligeras en las playas. En el siglo XVII, la idea de algunos sobre Tarifa era que su mejor protección era su pobreza, para disuadir a los piratas berberiscos de saquearla, mientras que la carencia de puerto, alejaría las ambiciones de conquista por parte las grandes potencias marítimas. Este pensamiento fatalista, desapareció con el reformismo borbónico y Carlos III intento hacer un puerto, más la crisis económica en tiempos de Carlos IV, la Guerra de la Independencia y los desastres del siglo XIX frustraron el proyecto. Hasta 1925 no se reanudaron los trabajos, culminados en 1944, recibiendo hace pocos años un nuevo impulso con las líneas de transbordadores, siendo hoy precisa otra ampliación del puerto, tratando de respetar la naturaleza.

**d) Centro turístico de prestigio internacional**. Por una de esas piruetas del destino, la evolución de la cultura y las nuevas formas de vida a nivel global, dan a Tarifa unas posibilidades económicas insospechadas. La situación en Tarifa se ha invertido: unas playas desiertas y batidas por el viento, se han convertido en *playas vírgenes de arena blanca*, en un *litoral primigenio*, sin la especulación urbanística de otras zonas. Unos ancestrales y siniestros enemigos, los vientos del Estrecho, son ahora amables aliados que han hecho de Tarifa una de las capitales mundiales de ciertos deportes. Y otros atractivos no faltan, desde Baelo Claudia, la ciudad romana mejor conservada de España, a los parques naturales con ecosistemas singulares y riquísima flora, sin olvidar que las sierras de Tarifa albergan la mayor concentración europea de estaciones con arte prehistórico. Pero este último y frágil tesoro patrimonial, ha de ser explotado de manera puntual, en todo momento controlada y recurriendo a centros de interpretación basados en las nuevas tecnologías. Y la propia ciudad, ha revalidado su atractivo, divulgándose sus monumentos y gastronomía, así como la singularidad de su pintoresco casco urbano.

### Trabajos sobre el urbanismo histórico de Tarifa

En las últimas décadas, Tarifa ha experimentado una modélica potenciación de la cultura en general y de la protección del patrimonio cultural en particular. Por esa razón, se ha formado un nutrido grupo de investigadores con alto nivel, pero son tantos los temas de interés en la comarca, que los estudios sobre urbanismo histórico están aún a nivel de inicio. El primer trabajo que inicio el estudio espacial de la evolución urbana en Tarifa se realizó en 1985, dentro de la redacción del Plan General de Urbanismo dirigido por Antonio Saez, estando la segunda incursión a cargo del entonces cronista oficial (4). Desde entonces el tema se ha enriquecido gracias a diversas aportaciones sobre historia y arqueología llevadas a cabo por investigadores como Alejandro Pérez Malumbres, Juan Antonio Martín Ruíz, Ángel Sáez o Pedro Gurriarán (5). El urbanismo *quirúrgico* o de reformas interiores ha sido

4.- GÓMEZ DE AVELLANEDA SABIO, Carlos; FERNÁNDEZ-LLEBREZ BUTLER, Carlos: *Evolución histórica de la ocupación del espacio urbano en Tarifa*, PGOU de Tarifa, 1985; Posteriormente el tema fue tratado por CRIADO ATALAYA, Francisco Javier: «Evolución histórica del Urbanismo Tarifeño», *Almoraima* 5 (1991) 147-169.

5.- Algunos estudios que interesan al urbanismo histórico tarifeño: PÉREZ-MALUMBRES LANDA, A.; MARTÍN RUIZ, J. A.: «Presencia prerromana en el cerro del Castillo de Guzmán el Bueno (Tarifa, Cádiz)», *Homenaje al Profesor Carlos Posac Mon*, Instituto de Estudios Ceutíes, 2000, pp. 151-164; PÉREZ-MALUMBRES LANDA, A.; ANDREU CAZALLA, E.: *Guía de*

abordado por Candelaria Muñoz y Antonio Melendez (6), mientras que el cubrimiento del río, con la creación de un gran eje vertebrador, *la calzada*, ha sido tratado entre otros por Antonio Rodríguez y Andrés Sarria (7). El controvertido proyecto para derribo de las murallas fue estudiado por Wenceslao Segura (8), y en el tratamiento pormenorizado de puntos específicos del casco urbano han destacado José Antonio Patrón y Manuel Liaño (9). Animamos a todos ellos en su fructífera labor.

### **Aspectos históricos. Topografía y análisis espacial**

#### **La influencia de la historia (10).**

La historia escrita asoma en época tardorromana y alto-medieval, en especial con el confuso desembarco de Tarif y el interés de Abderraman III en controlar estas costas por medio del castillo de Tarifa. La ciudad fue cabeza de puente en los siglos XI y XII para los imperios africanos que se apoderaron de la España Musulmana, aumentando su

protagonismo en el siglo XIII, con el imperio Benimerin y la conquista cristiana de Tarifa. Esta fue vital en las fases finales de la *Batalla del Estrecho* o conjunto de campañas desarrolladas en los siglos XIII y XIV, para conquistar por la España cristiana los territorios del Estrecho. Fueron momentos cruciales la batalla del Salado en 1340, y el asedio y conquista de Algeciras en 1342-1344, en los que tuvo destacada actuación la ciudad de Tarifa (11). El siglo XV tuvo poca relevancia en la ciudad, que experimento un apogeo el XVI, para decaer considerablemente en el XVII. Esto fue a causa de las crisis económico-demográficas de ese siglo, con sus epidemias y el despoblamiento de las costas, principalmente por la piratería berberisca, a lo que hay que unir la carencia de un puerto. Si a principios del XVIII la situación era aún crítica, la ciudad experimento en esa centuria un renacer tal que se plasmó en el planteamiento de una expansión urbana planificada racionalmente y en la realización de un puerto (12). Estas empresas fueron truncadas por la

---

*Patrimonio histórico y natural de Tarifa*, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa, 2013; GURRIARÁN DAZA, P.: «Dos puertas tarifeñas excepcionales: Jerez y ‘Abd al-Rahman III en el castillo de los Guzmanes», *Aljaranda* **47** (2002) 8-15 y «Reflexiones sobre la fundación del castillo de Tarifa y las construcciones del Califato de Córdoba», *Aljaranda* **52** (2004) 5-11.

6.- MUÑOZ RUÍZ, C.; MELÉNDEZ MORALES, A.: «Cambios urbanísticos en Tarifa a finales del siglo XVIII», *Aljaranda* **89** (2016) 5-12.

7.- MORALES BENÍTEZ, A.: «Las obras del arroyo de Tarifa. Un proyecto del siglo XIX para el desarrollo de la ciudad», *Aljaranda* **34** (1999) 7-10; «Un conflicto de jurisdicción durante las obras del arroyo de Tarifa», *Aljaranda* **35** (1999) 17-20;

SARRÍA MUÑOZ, A.: *El río y la ciudad de Tarifa (1700-1900)*, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa, 2017.

8.- SEGURA GONZÁLEZ, Wenceslao: «Sobre el derribo de las murallas (I y II)», *Aljaranda* **10** (1993) 20-22 y *Aljaranda* **11** (1993) 15-17.

9.- PATRÓN SANDOVAL, J. A.: «De ermita a fortín. Apuntes sobre la Historia del cerro y castillo de Santa Catalina (I y II)», *Aljaranda* **43** (2001) 6-15 y **44** (2002) 11-18; LIAÑO RIVERA, M.: «Calle del Peso», *Aljaranda* **22** (1996) [Contraportada]; «Barrio de Extramuros», *Aljaranda* **23** (1996d) [Contraportada]; «Barrio de Jesús Intramuros», *Aljaranda* **27** (1997) [Contraportada]; «Barrio del Moral», *Aljaranda* **30** (1998) [Contraportada]; «Barrio de San José de Extramuros», *Aljaranda* **37** (2000) [Contraportada].

10.- GOZALBES CRAVIOTO, E.: «Tarifa. Cinco siglos de historiografía» *Al Qantir* **12** (2012) 6-26; MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar 1845- 1850*; LÓPEZ ZARAGOZA, L.: *Gibraltar y su Campo «Guía del Forastero»*, Sevilla, 1902; ARMENGOL TRIVIÑO, J.: *Tarifa en la Historia*, Tarifa, 1949; FERNÁNDEZ BARBERÁ, J.: *Historia de Tarifa*, Madrid, 1982; VVAA: *Tarifa*, en *Historia de los pueblos de la provincia de Cádiz*, Col. dirigida por R. Corzo, Diputación Provincial de Cádiz, 1984; CRIADO ATALAYA, F.J.: *Cuadernos divulgativos, Tarifa: su geografía, historia y patrimonio*, Área de Educación y Cultura del Ayuntamiento de Tarifa, 1993.

11.- En cuanto a la Edad Media, remitimos a: GAIBROIS DE BALLESTEROS, M.: «Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla, 1292-1294», *Boletín de la Real Academia de la Historia* **74** (1919) 418-436; «Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla, 1292-1294», *Boletín de la Real Academia de la Historia* **74** (1919) 521-529; «Guzmán el Bueno y Juan Mathe de Luna en la defensa de Tarifa (1294)», *Raza Española, revista de España y América* **03** (1919) 3-14; GOZALVES CRAVIOTO, E.: «Descripciones de la Tarifa musulmana», *Aljaranda* **9** (1993) 9-12; «Tarifa, puerto estratégico de los almohades», *Aljaranda* **11** (1993) 11-13;

ABELLÁN PÉREZ, J.: *El Cádiz islámico a través de sus textos*, Universidad de Cádiz, 1996; TOLEDO JORDÁN, J.M.: *El Cádiz Andalusi (711-1485)*, Diputación Provincial de Cádiz, 1998; BUENO LOZANO, M.: «Tarifa de la Frontera», *Aljaranda* **2** (1991) 14-15; LADERO QUESADA, M.A.: «Castilla y la batalla del Estrecho en torno a 1292: la toma de Tarifa», *Almoraima* **9** (1993) 15-24; LÓPEZ FERNÁNDEZ, M.: «Del desastre de Getares a la victoria del Salado: la crítica situación de la zona del Estrecho en 1340», *Espacio, tiempo y forma. Serie III, Historia Medieval* **20** (2007) 135-162; «La actuación de las flotas de Castilla y Aragón durante el cerco meriní a Tarifa en el año 1340», *Aljaranda* **64** (2007) 3-10; «La batalla del Salado sobre la toponimia actual de Tarifa», *Aljaranda* **67** (2007) 2-10; «La conquista de Tarifa y su defensa en tiempos de Sancho IV», *Al-Qantir* **15** (2013) 5-72; «Los ríos y arroyos de Tarifa en la historia medieval de la villa», *Al-Qantir* **16** (2014) 132-142; SEGURA GONZÁLEZ, W.: «La batalla del Salado (año 1340)», *Al Qantir* **3** (2005), 1-32.

12.- Siglos XVI, XVII y XVIII: KAGAN, Richard L.: *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Antón Van den Wingaerde*, Ediciones El Viso 1986; SÁEZ RODRÍGUEZ, Á.: «El ingeniero Cristóbal de Rojas reconoce Tarifa en 1597 (I y II)», *Aljaranda* **51** (2003) 4-7 y **52** (2004) 12-14; «Tarifa en tiempos de Rocroi» *Aljaranda*, **39** (2000) 10-18; «Notas sobre Tarifa hacia 1630», *Aljaranda* **47** (2002) 18-21; «El ingeniero Mayor Spannochi en Tarifa: el reconocimiento de 1603», *Aljaranda* **48** (2003),

Guerra de la Independencia, en la cual Tarifa tuvo un notable papel durante el asedio francés de 1812. Las catástrofes de esa centuria perjudicaron a la ciudad, que no obstante se elevó lentamente en especial a lo largo del siglo XX (13), cuando por fin consigue el puerto, paralelo al desarrollo de una industria conservera local (14). En la actualidad, la ciudad tiene un crecimiento optimista auxiliado por la ampliación del puerto y el desarrollo del turismo.

**Topografía del escenario urbano.** Desde el punto de vista orográfico la punta o cabo donde se asienta la ciudad pertenece a las llamadas sierras del Estrecho, que, geológicamente hablando, son terrenos terciarios, de la unidad de Algeciras con formaciones de Flysch margo-areniscoso micáceo de origen miocénico. Topográficamente, el emplazamiento de la Tarifa histórica se basa en una planicie paralela a la costa, limitada por las últimas estribaciones de las sierras entre Tarifa y Algeciras, que se interrumpe en su ángulo SE por una profunda vaguada recorrida por un arroyo que desagua al Atlántico (15). Entre la depresión y el mar, se forma una meseta estrecha y alargada, muy escarpada.

**Reflexiones sobre topografía y poblamiento en Tarifa:** a) La primera zona habitada fue la estrecha meseta existente entre la vaguada y el mar, típico asentamiento *en cresta*, según la tipología de emplazamientos, siendo ejemplos cercanos, la Jimena Medieval o Arcos de la Frontera. Estos asentamientos buscan la seguridad y el control del territorio proporcionados por la altura, siendo propios de periodos de inestabilidad o de zonas fronterizas muy expuestas, como es nuestro caso. En Tarifa hay dos ampliaciones, la *Almedina* y la *Aljaranda*, a partir del castillo. Excavaciones arqueológicas en la Almedina podrían alterar o incluso invertir esta primera visión. b) Al colmatarse de edificaciones el espacio libre de la meseta, la población se *derramó* extramuros dando el habitual poblamiento *en ladera*, no siendo muy habitual el caso de Tarifa, pues este arrabal rebasó el río, ascendiendo por la pendiente opuesta, dando un poblamiento en *doble ladera* hasta la actual puerta de Jerez, no colmatándose ese espacio hasta el siglo XVI. c) La planicie situada más allá del borde de la vaguada, partiendo de la puerta de Jerez en dirección noroeste, era el espacio más apto para una urbanización racional planificada, como así se pensó en el siglo XVIII. d)

En tiempos recientes la urbanización ha bordeado carreteras y otras vías. Es un sistema tradicional, propio de la iniciativa particular, no de la planificación. e) Existen ejemplos de edificación en espacios residuales y restringidos, como la Caleta. f) Normalmente las poblaciones formadas en la Edad Media tienen perfil superior convexo al elevarse más su centro que en sus bordes, pero sucede lo contrario en este casco antiguo, que al estar contenido en la vaguada, su perfil es cóncavo, lo cual ha podido proteger al caserío de los habituales fuertes vientos.

**Los sectores urbanos.** Se distinguen quince espacios en el casco urbano de Tarifa, que presentan cierta personalidad y son diferenciables del resto:

- 1) El polígono del castillo. En él extremo suroeste de la meseta, reducido, trapezoidal y con laderas escarpadas. Es zona fácilmente defendible y la arqueología permite aventurar un poblamiento anterior al medieval.
- 2) La Almedina o primer recinto conocido en la Edad Media. Estaba definido por sus casi desaparecidas murallas y situado en la meseta o cresta.
- 3) La Aljaranda, primer arrabal de la Almedina, situado en la meseta y también individualizado por su recinto defensivo.
- 4) Ladera entre la cresta o meseta y el río.
- 5) El río, que al ser desviado y cubierto originó la popular *Calzada*.
- 6) Ladera opuesta, entre río y murallas o borde de la planicie ante la puerta de Jerez. Cuadrilátero bien definido por los tres frentes de muralla (NE, NO, SO) y el citado río.
- 7) Barrio Nuevo, o planicie ante la Puerta de Jerez en dirección noroeste, más o menos definida entre las estribaciones de las alturas al norte de Tarifa y el borde marítimo.
- 8) Las antiguas Huertas del Rey, entre las murallas del frente de la Alameda y la playa.
- 9) Espacio norte ante las murallas del frente del Retiro, la carretera y la zona militar.
- 10) Zona militar, solo utilizada por la ciudad en su borde, frente a la puerta del Retiro.
- 11) La caleta, espacio residual entre la Aljaranda y el mar.
- 12) Tránsito hacia las playas y la isla, entre el cerro de Santa Catalina y el puerto.
- 13) Expansión contemporánea hacia el noroeste siguiendo la

11-18; «El informe de Luis Bravo de Acuña para Tarifa en 1627», *Aljaranda* **50** (2003) 20-23; SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel: «La Tarifa de 1796 según Ramón de Villalonga», *Aljaranda* **58** (2005) 24-28; CRIADO ATALAYA, F. J.: *Tarifa en el reinado de Felipe III. Una ciudad de realengo*, 2007; «Discurso o Memorial sobre Vicisitudes, Población, Límites y Gentes de Tarifa. Siglo XVII», *Aljaranda* **88** (2015) 21-33; SARRÍA MUÑOZ, A.: *Tarifa en 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Estudio introductorio*, 1996; *Tarifa a principios del S.XVIII. Una sociedad conflictiva en la encrucijada de Gibraltar*, Editorial Sarriá, 1996.

13.- Siglos XIX y XX: SÁEZ RODRÍGUEZ, Á.: «Un proyecto para la defensa de Tarifa y su isla en 1818 (I y II)», *Aljaranda* **23** (1996) 10-14 y **24** (1997) 15-19; «Tarifa resiste: murallas medievales frente a la artillería de Napoleón», *Aljaranda* **82** (2011) 28-37; PATRÓN SANDOVAL, Juan Antonio: «Los diccionarios geográficos de Miñano y Madoz: fuentes documentales básicas para el estudio de la Tarifa del XIX», *Aljaranda* **31** (1998) 17-23; SEGURA GONZÁLEZ, W.: «Monografía de Tarifa por Domingo Sánchez del Arco», *Aljaranda* **61** (2006) 14-15; *Tarifa en la II República: apuntes para una historia del republicanismo tarifeño*, Acento 2000, 2001; TERÁN REYES, F. J.: *Tarifa y su historia menuda*, Imagenta, 2011.

14.- Sobre los problemas relativos a la construcción del puerto: NÚÑEZ JIMÉNEZ, C.: *Construcción del puerto de Tarifa a través de la prensa*, Ayuntamiento de Tarifa, 1994; TERÁN REYES, F. J.: «Nuestro puerto y nuestro hijo adoptivo y predilecto Pedro Vives», *Aljaranda* **71** (2008) 28-27.

15.- Los nombres recibidos por el río de Tarifa han sido exhaustivamente tratados en: SARRÍA MUÑOZ, Andrés: *El río y la ciudad de Tarifa (1700-1900)*, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Tarifa, 2017.

carretera hacia Algeciras. Situada en ladera, está limitada al suroeste por el polígono de la planicie.

14) Expansión reciente con eje en la carretera de Cádiz, en dirección al río de la Vega.

15) Ángulo entre los espacios 7 y 13, rellenado por la edificación.

### Fses de la ocupación del suelo en Tarifa y evolución histórica de la trama urbana

En la evolución urbanística de Tarifa se definen perfectamente dos etapas: en primer lugar la formación de un casco antiguo integrado en el recinto fortificado, al que se suman algunos aledaños extramuros y en segundo lugar una expansión moderna perfectamente diferenciada. Es a partir de la invasión islámica cuando se inicia una evolución clara y apenas interrumpida, hasta hoy, identificándose diez fases de expansión:

**1ª Fase, la Antigüedad y los siglos oscuros.** En la citada cresta han aparecido vestigios de épocas prerromana y romana (16), y sobre esto último, descartada la localización de *Julia Traducta* en Tarifa (17), se especula con el posicionamiento de *Mellaria* en el casco histórico o en la zona de los Lances, cuya paleocosta era más recortada que la actual (18). Apenas se sabe nada del periodo entre los siglos V y VIII, salvo referencias muy dudosas y la suposición, mantenida por algún investigador, sobre haber sido levantado el castillo sobre una anterior fortificación bizantina (19).

**2ª Fase o del castillo califal.** Perfectamente documentada su

construcción en el año 960. Se levanta sobre un solar trapezoidal, en punto de fácil defensa (20).

**3ª Fase. La Almedina.** Limitada en sus frentes E y N por la calle Guzmán el Bueno, hasta la torre del Miramar, por el mar en su banda sur y por el castillo en su lado oeste. Al ampliarse la ciudad, la Almedina sería recinto noble con edificios importantes, pero hoy se ha perdido el trazado islámico y quedan escasos elementos a la vista, como la torre del Miramar, la iglesia de Santa María o la Puerta de la Almedina.

**4ª Fase. Arrabal de la Aljaranda.** Esta prolongación de la ciudad hacia el Este está limitada en su frente Norte por la intersección de la calle San Mateo con la de Guzmán el Bueno. Después seguiría el límite en línea recta hasta las murallas del Retiro. El frente del Este se limita con la muralla y el del sur por las murallas y el mar. Casi nada queda visible al exterior de las edificaciones internas de este arrabal ni el trazado islámico, que aún podría detectarse en parte entre los patios del sector al N de la calle Amor de Dios y alrededores de la Bajada del Macho. Se habla de un portillo en su frente norte, por donde entraron a la plaza las tropas cristianas en el momento de la conquista y hoy cegado. Junto a él se conserva la iglesia de Santiago, de origen medieval.

**5ª Fase: El arrabal del río.** Su existencia a mediados del siglo XII y posición a ambos lados del río se deduce gracias al geógrafo Al-Edrisí, (1100-1172) que en su obra *Descripción de España*, que debió terminar en 1154, afirma: «[...] es ciudad pequeña, con murallas de tierra y la cruza un riachuelo [...]» De su lectura se deduce la existencia de un nuevo arrabal

- 
- 16.- PÉREZ-MALUMBRES LANDA, A.; MARTÍN RUIZ, J. A.: «Presencia prerromana en el cerro del Castillo de Guzmán el Bueno (Tarifa, Cádiz)», *Homenaje al Profesor Carlos Posac Mon*, Instituto de Estudios Ceutíes, 2000, pp.151-164; MARTÍN RUIZ, J. A.: «La colonización fenicia en Tarifa», *Aljaranda* **79** (2010) 4-10;
- 17.- CONDUITT, JOHN: «A Discourse Tending to Shew the Situation of the Antient Carteia, and Some Other Roman Towns Near It», *Philosophical Transactions* **30** (1717-1719) 903-922; JIMÉNEZ VIALAS, H.: «Conduitt y las ciudades antiguas del Estrecho de Gibraltar», *Aljaranda* **86** (2012) 28-39; BONSOR, George: «Les villes antiques du détroit de Gibraltar», *Bulletin Hispanique* **XX**, **20/3** (1918) 141-148; PONSICH, M.; TARRADELL, M.: *Garum et industries antiques de salaison dans le Méditerranée Occidentale*, 1965; MUÑOZ VICENTE, Á.; BALIÑA DÍAZ, R.: «Informe preliminar de las prospecciones arqueológicas del litoral gaditano: de Getares a Tarifa, 1985», *Anuario Arqueológico de Andalucía* **1985**, **II** (1987) 160-168; SEDEÑO FERRER, D.: «Prospección arqueológica superficial realizada desde Gibraltar hasta las playas de Bolonia, Cádiz», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, **1986**, **II** (1987) 106-109; «Sobre la localización de 'Julia Traducta'. Fuentes antiguas y relatos históricos modernos», *Actas del I Congreso Internacional 'El Estrecho de Gibraltar' (Ceuta, 1987)*, UNED, 1987, pp. 811-819; PONSICH, M.: *Aceite y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Bética y Tingitania*, Universidad Complutense, 1988; SILLIERES, P.: «Les villes antiques du litoral septentrional du Détroit de Gibraltar», *Actas del I Congreso Internacional 'El Estrecho de Gibraltar' (Ceuta, 1987)*, UNED, 1988, vol. I, pp. 791-799; GOZALVES CRAVIOTO, E.: «La supuesta ubicación de Julia Traducta en Tarifa», *Almoraima* **21** (1996) 12-15.
- 18.- GOZALVES CRAVIOTO, E.: «La ubicación de la Mellaria romana», *Aljaranda* **23** (1996) 7-9.; ALONSO VILLALOBOS, C.; GARCÍA VARGAS, E.: «Geopolítica imperial romana en el estrecho de Gibraltar: el análisis geoarqueológico del puerto de Baelo Claudia y el emplazamiento de Mellaria (Tarifa)», *Habis* **34** (2003) 185-198;
- 19.- SAYAS ABENGOECHEA, J. J.: «La zona del Estrecho desde las invasiones a la ocupación bizantina», *Actas del I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar (Ceuta, 1987)*, UNED, 1988, vol I, pp.1079-1095; BERNAL CASASOLA, D.; LORENZO MARTÍNEZ, L.: «La arqueología de época bizantina e hispanovisigoda en el Campo de Gibraltar. Primeros elementos para una síntesis», *Caetaria* **3** (2000) 97-135.
- 20.- BORDEJÉ GARCÉS, F.: «El milenario del castillo de Tarifa», *Boletín de la Asociación Española de Amigos de los Castillos* **31** (1960) 173-192; CUEVAS, José y Jesús de las: *Los mil años del castillo de Tarifa (960-1960)*, Instituto de Estudios Gaditanos, 1964; PAVÓN MALDONADO, B.: «Dos ciudades fortalezas islámicas un tanto olvidadas: Tarifa y Gafiq o Belalcazar», *Al-Qantara* **10** (1989) 543-564; SEGURA, W.: *El castillo de Guzmán el Bueno*, Tarifa, Grafisur, 1997; *El castillo de Tarifa. Guía de visita*, Grafisur, 2003; GURRIARÁN DAZA, P.: «El castillo de Tarifa desde *al-Nasir* hasta Fadrique Enríquez (siglos X-XV)» en *Tarifa en la Edad Media*, Ayuntamiento de Tarifa, 2005, pp.71-102; GURRIARÁN DAZA, P.; FERNÁNDEZ PUJOL,

atravesado por el río, posiblemente con murallas de tierra apisonada (tapial) no conservadas (21). Entre la calle Guzmán el Bueno y la Calzada se localiza el mejor ejemplo de trazado de tipo islámico en Tarifa, y pasado el río, alrededor de la Iglesia de San Francisco es posible rastrear un recinto *fosilizado* en las calles Santísima Trinidad, San Julián y Calderón de la Barca.

**6ª Fase: La ciudad-campamento.** Así se puede considerar la gran ampliación del recinto fortificado, entre el río y las murallas de la Puerta de Jerez, englobando el arrabal a los márgenes del río. Ha sido considerado recientemente como obra de los siglos XIII y XIV, siendo el máximo desarrollo alcanzado por la ciudad hasta el siglo XVIII. Los límites de esta ampliación, última de las medievales, son bien conocidos: Alameda, carretera de Algeciras y Calzadilla de Tellez. Este gran recinto estaba poco poblado en época bajo-medieval y pudo ser en origen una Albacara, o recinto exterior, que existía en muchas ciudades hispano-musulmanas, destinado a huertas, apacentamiento y recogida de ganado, establecimiento de tropas de paso, concentración de prisioneros y esclavos. Etc. Siempre eran recintos poco poblados y con cerca provisional de escasa entidad (22). Si la ciudad lo necesitaba para su expansión, estos pre-arrabales cercados o albacaras se convertían en arrabales densamente poblados y con fortificaciones definitivas. Pero en nuestro caso las fortificaciones no eran débiles para su época (23). Las murallas mencionadas por El Edrisi, que situamos en una parte más baja de la vaguada, pudieron desaparecer con la última ampliación del recinto, esa era la costumbre, para aprovechar los materiales en la nueva fortificación y obligar a los habitantes a defender la muralla nueva, ya que de lo contrario la hubieran abandonado para encastillarse en la vieja. Como ejemplo de ciudades que fueron ampliadas de forma radical, y perdieron sus murallas primitivas, están Badajoz, Sevilla, Jerez y Algeciras. Desde la conquista al siglo XVIII es posible que el nivel de ocupación fuera muy bajo, con ciertas zonas no ocupadas. Al analizar el viario actual, a partir de la Puerta de Jerez y en dirección al río, se reconocen dos vías medievales fosilizadas en las calles de nuestra Señora de la Luz y Jerez. Normalmente, las calles en abanico parten de las puertas y se dirigen al exterior, al espacio libre. Pero cuando el

fenómeno es inverso, al partir las calles de la puerta y abrirse hacia el interior, delatan espacio abierto en ese interior, entre la puerta y el núcleo principal de la ciudad. O sea, que han sido caminos antes de ser calles y en este caso, la más larga, (N.S. de la Luz) conduce directamente al antiguo río, muy cerca de otra que en la opuesta ladera bajaba al río desde la puerta de la Almedina. La más corta, (Jerez), conduce directamente al sector donde se podría situar el arrabal tras el río (24).

**7ª Fase: Principio de la expansión exterior.** En ella se inicia la expansión extramuros. Algunas ermitas cercanas a la ciudad y desaparecidas hoy, no incidieron en su desarrollo urbanístico. Podemos considerar dos focos de expansión y el planteamiento de un eje posteriormente utilizado. De ellos, el de la Caleta vio detenida su expansión por causas geográfico-económicas, persistiendo el otro, el del Barrio Nuevo. Los citados focos son:

A) *La Caleta*. A finales del siglo XVIII hay constancia de este barrio mariner, potenciado por la construcción de almacenes de marina y otras instalaciones. Tenía forma tentacular en dirección a Punta del Camorro y se adaptaba a una estrecha franja edificable entre las fortificaciones del Este, los acantilados y la arena de la playa entonces existente allí. Este barrio, muy independiente del resto de la población y sus ampliaciones, debió ser pobre y de modesta arquitectura salvo los almacenes mencionados, de cierto porte. Hasta el siglo XVIII las actividades marítimas de Tarifa, tanto pesqueras y comerciales como militares, estaban centradas en la playa de la Caleta, por entonces con una amplia banda arenosa. Al construirse el camino que une la isla con el continente y alterarse el régimen de corrientes marinas, la playa de la Caleta sufrió un lento pero continuo desmantelamiento de la barra arenosa, que terminó por poner al descubierto la rasa costera rocosa, imposibilitando la arribada y varado de embarcaciones. La actividad marinera pasó al nuevo puerto y el barrio de la Caleta terminó por desaparecer.

B) *El camino de la Isla*. En el siglo XVIII se potencia la comunicación entre la ciudad y la isla por medio de un camino que, pasando junto a la ermita y fortificación de Santa Catalina, llega hasta las fortificaciones de la isla por medio de un istmo artificial. Se estableció así un nuevo eje de expansión urbana

J. I.; UTRERA BURGAL, R.: «Una aproximación a las intervenciones patrimoniales sobre el castillo de Guzmán el Bueno: periodo 2004-2010», *Aljaranda* 72 (2009) 13-23; UTRERA BURGAL, R. M.; TABALES RODRÍGUEZ, M.Á.; GURRIARÁN DAZA, P.: «Últimas actuaciones arqueológicas en el castillo de Guzmán el Bueno (Tarifa, Cádiz)», *Al Qantir* 16 (2014) 69-91.  
21.- AL-IDRISÍ: *Geografía de España*, Ediciones Anubar, 1974. Sobre Al-Idrisi, véase: «Viajeros por Tarifa», *Aljaranda* 89 (2016) 95-98.

22.- Según la Crónica de Alfonso XI, el sultán Abu l-Hasan en septiembre de 1340 envió a los cercados en Tarifa, con la intención de que se rindiera la plaza, unos emisarios que afirmaron: «Tarifa era lugar muy flaco y como corral de ganado», *Gran Crónica de Alfonso XI*, edición de Diego Catalán, Grdos, 1976, tomo II, p.339.

23.- En cuanto a los sucesivos recintos medievales de Tarifa, véase: TORREMOCHA SILVA, A.; SÁEZ RODRÍGUEZ, Á. J.: «Fortificaciones islámicas en la orilla norte del Estrecho», *I Congreso Internacional Fortificaciones en al-Andalus (Algeciras-1996)*, 1998, pp.169-265; GUERRA ROMERO, J.: «Fortalezas y emplazamientos históricos de la ciudad de Tarifa», *Boletín de las Asociación Española de Amigos de los Castillos* 83 (1978) 42-44; SÁEZ RODRÍGUEZ, Á.: *Tarifa, llave y guarda de toda España. Fortificación y Urbanismo*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, 2005.

24.- Sobre aspectos urbanos de las ciudades islámicas, extrapolables al caso de Tarifa, obra aún no superada es TORRES BALBÁS, L.: *Ciudades Hispano-musulmanas*, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1985.

solo utilizado en época actual (25).

C) *El llamado Barrio Nuevo* comprendía varias manzanas establecidas extramuros. Se sitúan al NO de la ciudad antigua, cerca de la puerta de Jerez y en el ángulo de intersección del camino de Algeciras (y su prolongación hacia el mar) con el camino real, actual carretera a Cádiz. Este barrio era frontero al convento de San Juan de Prado, al otro lado del camino. Tras la crisis del siglo XVII, el incremento demográfico del siglo XVIII, colmató de edificaciones el interior de la ciudad y algunos vecinos se establecieron extramuros, junto a la ermita de San Sebastián, por lo que se llamó al nuevo espacio urbano *Barrio nuevo de San Sebastián*. Ante el riesgo de una urbanización caótica, intervino el estado por medio de un proyecto racional dando lugar a una intervención del mayor interés urbanístico, que supone la primera ampliación controlada de una ciudad en la comarca, adelantándose a los proyectos de ensanche tan utilizados por el urbanismo del siglo XIX. El proyecto fue aprobado por Real Orden de 12 de mayo de 1796 y la ubicación era muy acertada, pues las lomas estorbaban la expansión hacia Algeciras, y hacia el Atlántico, el obstáculo eran las Huertas del Rey, una zona al parecer *intocable* durante siglos. La expansión al este utilizando como eje el camino real, se realizaba por una extensa y nivelada planicie de fácil tránsito. Se contemplaba el derribo de las murallas de la puerta de Jerez para unir en recinto unitario ciudad vieja y arrabal, protegido en su frente marítimo por dos atípicos pero eficaces baluartes. La urbanización, paralela al camino real se desarrollaba en cuadrícula, en la variante de retícula ortogonal, es decir con calles cortadas en ángulo recto pero con islas o manzanas de diferentes tamaños y formas. El viario, consistía en seis ejes paralelos al camino real, cortados por tres perpendiculares al mismo, abriéndose al centro con una gran plaza cuadrada. A causa de esta inserción los ejes daban lugar a nueve calles paralelas al camino y cuatro perpendiculares, convertidas en cinco para adaptarse a una manzana preexistente, con un total de 14 rectas calles. El tejido urbano ocasionaba 30 manzanas, de ellas 20 eran rectangulares, de diversos tamaños y proporciones, cuatro eran cuadrados perfectos y seis cuadrangulares, ocasionadas por la referida manzana preexistente. Se reservaba un espacio rectangular al otro lado del camino, que así se convertía en avenida principal, desembocando en una nueva puerta de Jerez. Siguiendo las ideas higienistas de la ilustración, una alameda con dos filas de árboles y seis rotondas recorrería tres de los cuatro lados de la urbanización, exceptuando el frente del mar, donde se había puesto más énfasis en la defensa y a donde tardaría más en llegar la edificación de inmuebles. Según plano de julio de 1796, trazado a los dos meses de la Real Orden, la cuarta parte del nuevo barrio ya estaba edificada, con ocho grandes manzanas irregulares y otras construcciones

menores, lo que era gran obstáculo para el proyecto de urbanización, por las expropiaciones e indemnizaciones. El espacio total ideado era mayor que el de la ciudad antigua y esto, además de una admirable previsión del crecimiento, delata el deseo de convertir a Tarifa en la gran ciudad del Estrecho, gracias al nuevo puerto iniciado. Pero este gran momento de Tarifa se frustró por una doble desgracia, la crisis económica del reinado de Carlos IV y la guerra de la Independencia, pues ante el ataque francés de 1812, el barrio fue destruido por motivos tácticos, utilizándose como núcleo defensivo el convento de San Juan de Prado (26).

**8ª Fase:** Se inicia a principio del siglo XIX y continúa en la actualidad. En ella deben considerarse tres aspectos:

A) *Expansión del Barrio nuevo en dirección a Cádiz*, con trazado en principio ortogonal, deshecho posteriormente en su avance hacia el mar, por la desafortunada orientación de ciertas instalaciones, que interrumpieron la cuadrícula. Esta reconstrucción llamada barrio de San José, creció poco a causa de la crisis del siglo XIX.

B) *El otro eje, perpendicular al anterior*, era el camino de Algeciras y su prolongación en sentido inverso, hacia el Atlántico. Se potencia también, quedando sintetizada la expansión de Tarifa durante el siglo XIX en la figura de una «T» invertida apoyada en la puerta de Jerez. No obstante, el crecimiento fue lento, pues en el padrón municipal de Tarifa, de 1.875, figura el barrio extramuros con solo ocho calles. En dirección a Algeciras, en el siglo XX se amplía el eje con las urbanizaciones 28 de Febrero, Santo Domingo de Guzmán, N.S. de La Luz, Punta de Europa, Jesús Nazareno, Virgen del Sol y Virgen del Carmen.

C) *Las reformas interiores* (27). Las más notables son:

- *El cubrimiento del río*. Hasta el siglo XIX, el río entraba en la ciudad atravesando las murallas del frente del retiro por una entrada con enrejado y al otro extremo abandonaba el recinto para desembocar en el mar, por otro hueco semejante que hacía las veces de puerta de la mar para comunicar con las huertas y la playa. Las dos zonas en que la ciudad quedaba dividida, se comunicaban por puentes sobre el cauce, algunos más bien precarios. El río era un problema al ser una cloaca en tiempo seco, espantando a los viajeros y provocando epidemias, mientras que en periodo de lluvias venían riadas e inundaciones catastróficas, algunas de triste memoria, como las de 1702, 1736 y 1970. La situación, agravada por las epidemias de cólera (1843, 1885 y 1886) movió a la población a terminar con el viejo problema, que además era una deshonra para la ciudad. Las obras se inician en 1887 y terminan en 1899 desviando el arroyo por un túnel a la Caleta y cubriendo con bóvedas el cauce antiguo, dando lugar a una amplia calle, la popular *Calzada*, cuyo sinuoso trazado sigue el del antiguo río. Esta fue la actuación urbanística más afortunada de la historia de Tarifa, al transformar lo que en urbanismo histórico

---

25.- Sobre lo relacionado con la isla de Tarifa y su comunicación con tierra firme, remitimos a: SÁEZ RODRÍGUEZ, Á.: «Un nuevo documento sobre el tómbolo de Tarifa», *Aljaranda* 40 (2001) 5-9; PATRÓN SANDOVAL, J. A.: *La isla de Tarifa. Una fortaleza en el Parque Natural del Estrecho*, Junta de Andalucía y Parque Natural del Estrecho, 2004.

26.- Las obras en el barrio de San Sebastián o barrio nuevo extramuros se iniciaron en 1763 a cargo de Luis Sánchez, según Sánchez del Arco, referido en Wenceslao Segura, «Monografía de Tarifa por Domingo Sánchez del Arco», ob. cit. p. 15.

27.- El estudio de las remodelaciones internas en el siglo XVIII se inicia en realidad con Candelaria Muñoz Ruiz, Antonio Meléndez Morales, ob. cit.



se conoce como una *barrera* y en este caso no solo un peligro y un *eje de repulsión*, para convertirlo en un *eje de atracción*, dotando a la ciudad de una excelente *calle principal* para tránsito, negocios y residencia además de punto de encuentro con carácter lúdico. En el plano estético y de paisaje urbano, la Calzada es un prodigio dado los quiebros de su eje, que provocan variados y constantes cambios de perspectiva (28). - *El nuevo trazado de los barrios Almedina y Aljaranda*. Es un caso de reforma interior, facilitada por la escasa entidad de las edificaciones derribadas y el modesto nivel económico de sus habitantes, sobre todo en la Aljaranda o Barriada de Jesús, poblada en gran medida por gentes de mar con actividades laborales en la Caleta. Al quedar esta inútil para varada de embarcaciones y ser sustituida por el nuevo puerto, el barrio decayó. En la Almedina, su exiguo espacio fue casi enteramente ocupado por grandes edificios como el pósito, la residencia de oficiales y el antiguo colegio de Cervantes. La plaza de Santa María aparece como espacio libre ya con ese nombre en planos del siglo XVIII.

**9ª Fase: colmatación de espacios entre ejes.** Desde principios del siglo XX se ocupan los espacios entre los ejes, pero en gran parte sin seguir mucho unos criterios de ordenación con respecto a un plan de conjunto, siguiendo solo algunos ejes secundarios. Según esto cabe destacar tres sectores situados entre los ejes antes descritos y la ciudad antigua: a) Barrios y urbanizaciones inmediatas a la plaza de toros e industrias conserveras; b) Urbanizaciones 13 de Enero y Las Gaviotas; c) Cardenal Cisneros y Huerta del Rey.

**10ª Fase: expansión reciente hacia Cádiz y Algeciras.** En ambos casos, en el fondo se trata de un sistema muy tradicional de crecimiento, el edificar a lo largo de vías preexistentes que hacen de ejes vertebradores, no correspondidos a veces por el trazado interior del núcleo: a) La extensión hacia Algeciras ha sido menor, por realizarse en ladera y tal vez por la cercanía del cementerio, reduciéndose prácticamente al sector servicios. b) Es notable el reciente crecimiento en el extremo noroeste del *barrio nuevo*, siguiendo el tradicional eje vertebrador, pero con el sistema

de urbanizaciones, que tienden a ser núcleos independientes de un diseño general. Es el caso de las barriadas El Acebuche, El Recreo y Vista Paloma. Es bastante ambicioso el *Sector de la Marina*, con trazado radial semiconcéntrico y ciertas calles curvas en la expansión hacia Algeciras.

### Conclusiones

1) Tarifa es un ejemplo de diversidad histórica de funciones, que se van relevando oportunamente conforme los cambios históricos a nivel global, lo que garantiza no solo una supervivencia, sino unas posibilidades futuras que hoy se empiezan a imaginar, en el caso de que su puerto sea potenciado y la comarca dotada de la red de comunicaciones que merece.

2) La tradicional carencia de un puerto, fuera natural o artificial, ha impedido que Tarifa se convirtiera en la indiscutible gran ciudad en la orilla norte del Estrecho

3) Es singular la topografía del escenario urbano, pues la Tarifa medieval supone un típico asentamiento *en cresta*, unido a otro atípico asentamiento *en vaguada*.

4) La expansión en la edad moderna se sintetiza en una figura de letra T invertida, con el eje principal partiendo de la Puerta de Jerez, en el camino real a Cádiz y otro perpendicular, el camino de Algeciras y su prolongación hacia el Atlántico, posteriormente se colmataron con edificaciones los espacios libre entre ejes.

6) Se han registrado diez fases de ocupación del espacio urbano, en el cual se han detectado quince sectores, con diferente personalidad urbana.

6) En la Edad Moderna, el planteamiento del barrio nuevo, supone uno de los primeros y más notables casos de ensanche racionalizado en el extremo sur peninsular

7) El cubrimiento del río no solo solucionó un problema de salubridad, sino que de forma casi sorprendente dotó a la ciudad de un extraordinario eje vertebrador.

8) La ciudad tiene un gran futuro urbano por delante, si son incrementados sus motores económicos y se diseñan de forma responsable las ampliaciones.

---

28.- El problema de las riadas y el cubrimiento del río, ha sido tratado en: FERNÁNDEZ BARBERÁ, J.: *Historia de Tarifa*, 1982; LIAÑO RIVERA, M.: «Epidemia de cólera y desviación del arroyo», *Aljaranda* **1** (1991) 11-14 y *Aljaranda* **20** (1996) 4-8; TERÁN FERNÁNDEZ, F. «La Calzada», *Aljaranda* **0** (1991) 4-7; ARAUJO BALONGO, J.: «La riada», *Aljaranda* **11** (1993) 29-30; «El estado del arroyo», *Aljaranda* **21** (1996) 31; MORALES BENÍTEZ, A.: «Las obras del arroyo de Tarifa. Un proyecto del siglo XIX para el desarrollo de la ciudad», *Aljaranda* **34** (1999) 7-10; «Un conflicto de jurisdicción durante las obras del arroyo de Tarifa», *Aljaranda* **35** (1999) 17-20; TERÁN GIL, J.: «Riadas», *Aljaranda* **39** (2000) 28-31; y SARRÍA MUÑOZ, A.: «El río Angorrilla: La inundación de 1702», *Aljaranda* **4** (1992) 10-13 y en *El río y la ciudad de Tarifa (1700-1900)*, ob. cit..

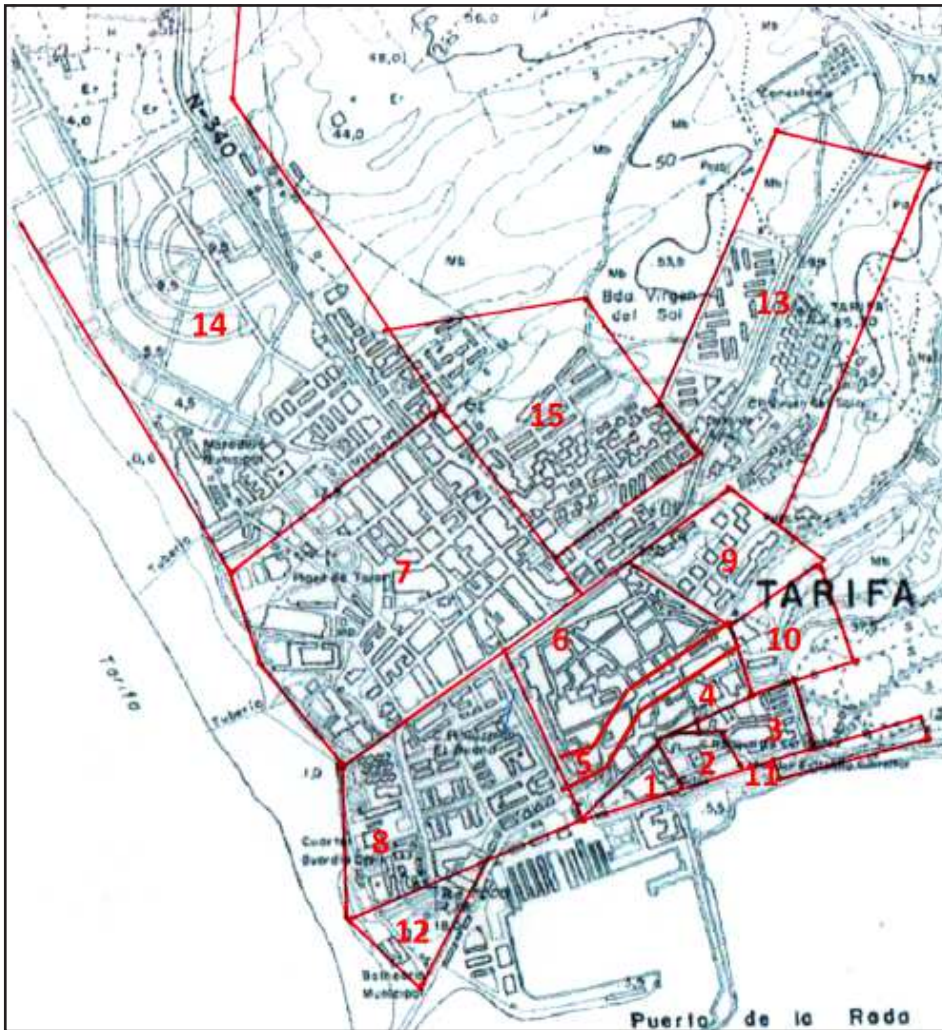


Ilustración 1.- Sectores urbanos: 1, Polígono del castillo, 2, Almedina, 3, Aljaranda, 4, Ladera entre la meseta y el río, 5, El río, posterior «Calzada», 6, Ladera entre el río y el borde de la planicie exterior, 7, Barrio nuevo extramuros, 8, Huertas del Rey, 9 Espacio norte en el retiro, 10, Zona militar, 11, Caleta, 12, Transito hacia la isla, 13, Expansión hacia Algeciras, 14, Expansión hacia el río de la Vega y Cádiz, 15, Ángulo entre los espacios 7 y 13. (Elaboración propia).

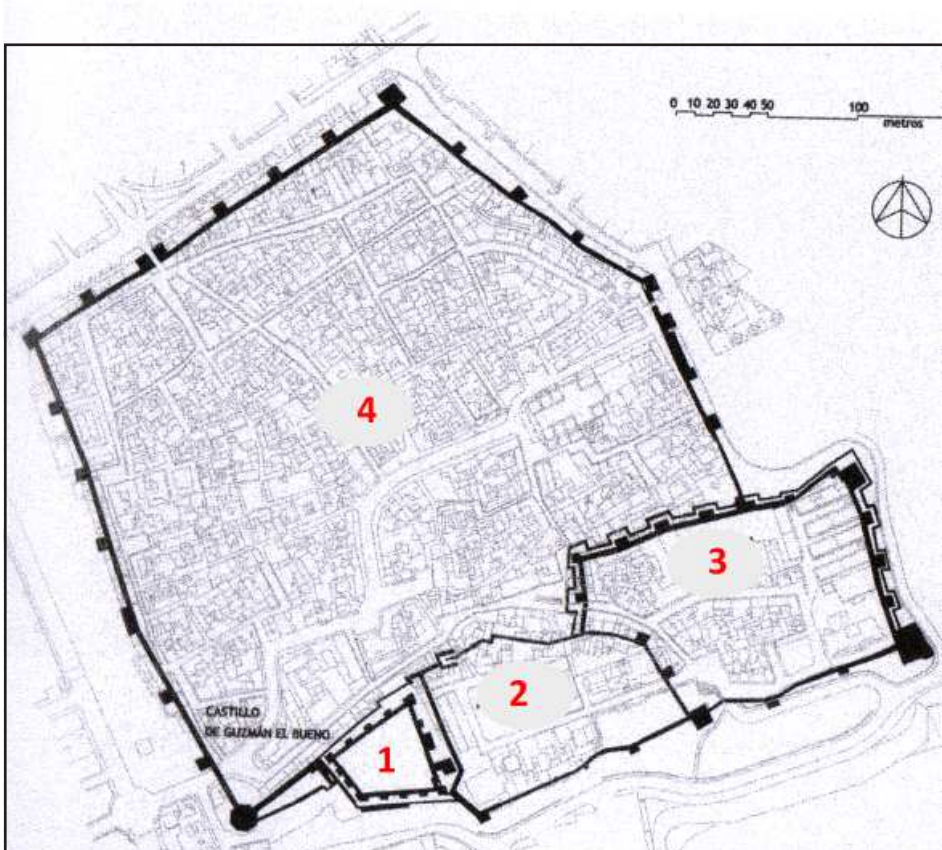


Ilustración 2.- Fases de la expansión medieval: 1, Polígono del Castillo, 2, Almedina, 3, Aljaranda, 4, Arrabal.

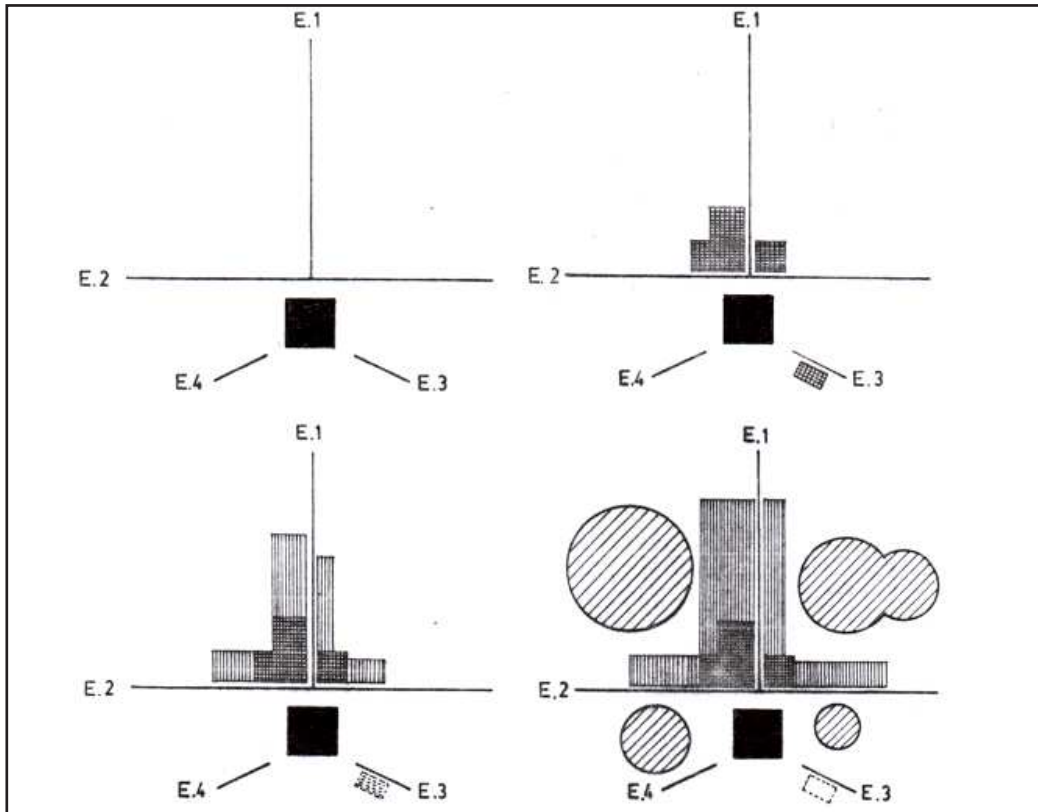


Ilustración 3.- Esquema de la evolución entre la Edad Media y la actualidad. En negro, la ciudad medieval, en rayado simple y doble, el crecimiento a lo largo de los ejes de expansión, los círculos con trama oblicua representan los espacios ocupados en los ángulos libres del crecimiento longitudinal.

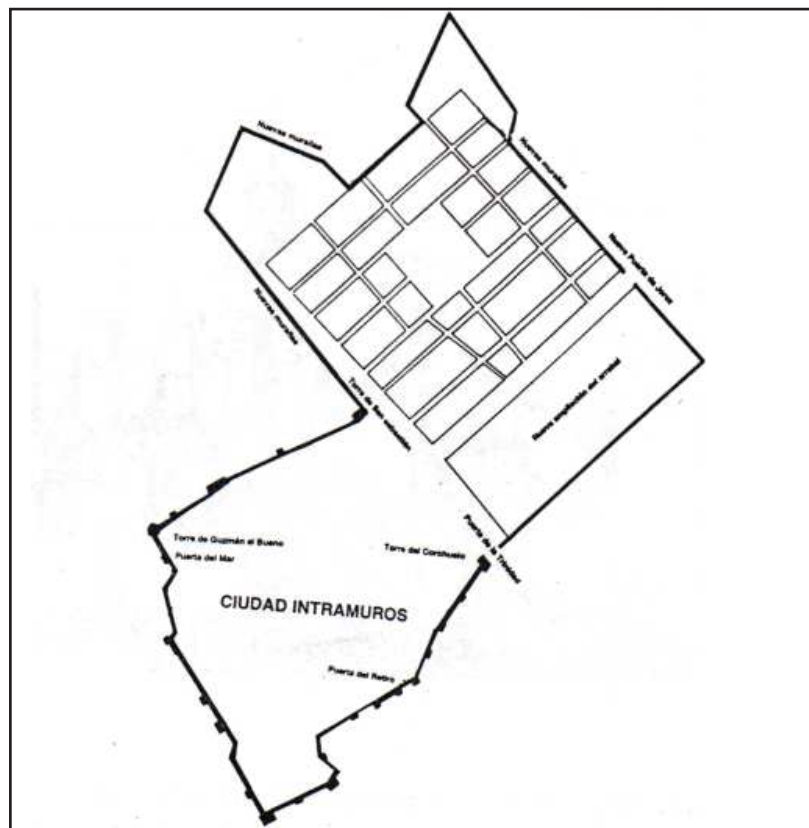


Ilustración 4.- Proyecto final de ensanche, sintetizado por Wenceslao Segura en base a la cartografía antigua.

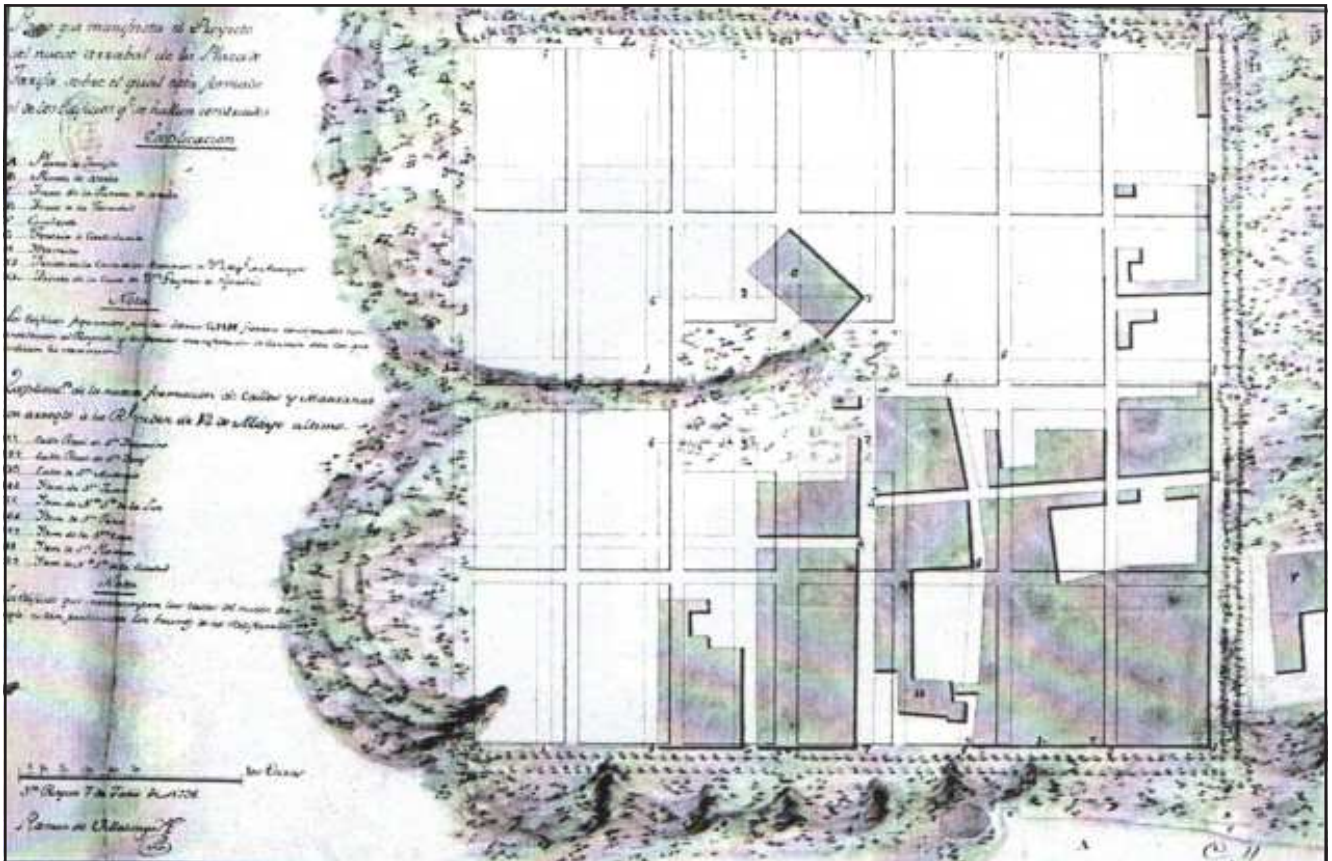


Ilustración 5.- Proyecto para el trazado racional del ensanche extramuros o barrio de San Sebastián, firmado en San Roque el 7 de Julio de 1796 por Juan de Villalonga.