

LOS ITINERARIOS ALMADRABEROS



Vicente Zaragoza Casamayor
Capitán de almadraza jubilado

Ana Zaragoza Ramírez
Periodista

Aniceto Zaragoza Ramírez
*Presidente de la Asociación
Internacional de Caminería*

UNA BREVE HISTORIA DE LA PESQUERÍA DEL ATÚN

La migración del atún rojo, y especialmente su acercamiento a la costa en el estrecho de Gibraltar, ha sido utilizado desde el periodo de la colonización fenicia para el establecimiento de emporios pesqueros que aún presentan una increíble huella arqueológica, entre las que destaca la ciudad romana de Baelo Claudia en el término municipal de Tarifa.

En las costas del sur peninsular el proceso migratorio del atún rojo se concentraba en los meses de primavera, periodo en que los túnidos se acercaban en grandes cardúmenes favoreciendo el nacimiento de artes de pesca de bajura o de costa, ambos de alta eficacia. Entre éstas,

destacarán las almadrabas, arte que se iría perfeccionando desde la antigüedad clásica, tanto en el mundo griego como en el fenicio, con el desarrollo de las almadrabas de tiro, y que a finales del siglo dieciocho se transformará en las actuales almadrabas de monteleva.

Opiano en el siglo II a.C. narraba, "se despliegan todas las redes a modo de ciudad entre las olas, pues la red tiene sus porteros y en su interior puertas y más recónditos recintos. Rápidamente los atunes avanzan en filas, como falanges de hombres que marchan por tribus, unos más jóvenes, otros más viejos, otros de mediana edad: infinitos se derraman dentro de las redes, todo el tiempo que ellos desean y la cantidad que admite la capacidad de la red. Y rica y excelente es la pesca."

Este arte de pesca se incorpora a la tradición romana desarrollando numerosos emporios pesqueros a ambos lados del Estrecho y en puntos diversos del Mediterráneo y posteriormente, será continuada por los vándalos aunque se desconoce con que intensidad. Se vivirá un auténtico renacer de esta técnica pesquera con la conquista árabe, que nos aportará una buena parte del léxico almadrabero que hoy conocemos (alotar, ahorrar, arráez, atalaya, almadraba,...).

Tras la primera fase de la Reconquista cristiana la expansión de estas pesquerías exigirán un extraordinario esfuerzo económico y humano que además se debía concentrar en unos breves meses del año, pero que a pesar de ello, la riqueza que generaba la hizo objeto de la codicia de



Baelo Claudia



las principales familias aristocráticas de Andalucía, pugna que acabaría decantándose del lado de la familia ducal Medina Sidonia que por decisión del rey Juan II recibirá en 1445 la propiedad “de todas las almadrabas que ahora son o serán, de aquí en adelante, desde el Odiana hasta toda la costa del Reino de Granada”.

El monopolio ducal y la importancia de este arte se mantuvo durante siglos hasta que en el año 1817 desaparecerá el privilegio real de la pesca del atún, y la industria se abrirá poco a poco a inversores privados y a cooperativas de pescadores, aunque el Duque seguirá calando siete almadrabas hasta 1870. En 1908 llegaron a calarse 27 almadrabas en Andalucía occidental pero tras un proceso de concentración empresarial y la decisión gubernamental de crear el Consorcio Nacional Almadrabeto en 1928 el número se redujo a 11. El proceso de racionalización condujo a que en 1942 ya solo

quedaran 4 almadrabas operativas. La “fiebre de las almadrabas” que ocupó el medio siglo encuadrado en el periodo 1880-1930, constituyó uno de los principales motores de la industrialización de Andalucía al unir no solo las nuevas tecnologías de pesca sino concentrar además el proceso de transformación conservera de las capturas. La industria se mantendrá en ese periodo gracias a un enorme esfuerzo exportador, al principio dirigido especialmente a Italia a la que se enviarán hasta cinco millones de kilos de atún en conserva al año, y al final y en menor medida, a Argentina a partir de los años cuarenta. La supervivencia a partir de los años ochenta se apoyará en la exportación a Japón aunque el nivel de capturas ya nunca volverá a los niveles de las décadas anteriores. En la actualidad, la recuperación de la estima gastronómica de estas capturas, no solo en España sino en el contexto europeo, junto con el ya tradi-

cional mercado asiático, han abierto nuevas oportunidades económicas a las almadrabas del sur.

LOS ITINERARIOS ALMADRABEROS

La temporalidad de la actividad almadrabeto junto con el hecho de que las zonas más ricas en pesca (las costas de Cádiz y Huelva) fueran entre los siglos XIII al XV territorios de frontera sometidos a las guerras con los meriníes de Fez o los nazaríes de Granada, y posteriormente a los frecuentes ataques berberiscos, obligará a tomar medidas defensivas y de manera destacada a que Felipe II ordenase un extraordinario esfuerzo de fortificación y alerta en las costas mediterráneas y sudatlánticas. La temporalidad favoreció también, desde las primeras épocas cristianas, la aparición de flujos migratorios de pescadores y de otras personas dedicadas a un varia-



Consorcio Nacional Almadrabeto. Santi Petri



Consorcio Nacional Almadrabeto. Barbate



Grabado de Windergarten de la almadraba de Torre de Hércules



Grabado de Windergarten de la almadraba de Conil

do conjunto de actividades ya que los vecinos permanentes eran insuficientes para satisfacer las necesidades de la pesquería. Las condiciones de trabajo estaban perfectamente reguladas así como las del resto de trabajos auxiliares (panaderos, carniceros, lavaderos, cocineros, barberos, aguaderos, taberneros,...), prueba de las dificultades que este trabajo acarrea y este ir y venir dio

lugar a los que podríamos denominar itinerarios almadraberos.

Los itinerarios almadraberos irán convergiendo a partir del siglo XVI en las dos almadrabas principales de los Duques de Medina Sidonia: hacia Conil y hacia Zahara de los Atunes, sin olvidar la importancia de las almadrabas de Torre de Hércules, Santi Petri, Huelva, Rota o Puerto de Santa María, a veces explotadas por otros aristócratas.

Si bien, en el primer caso el pueblo de Conil podía aportar una significativa mano de obra a la pesquería, en el caso de Zahara de los Atunes la población permanente era extraordinariamente reducida y prácticamente se limitaba a las necesidades del Real de la Almadra (que en realidad desempeñaba tres actividades: palacio, chanca y fortaleza como veremos posteriormente).

La productividad de la pesquería estaba determinada por la disponibilidad de una abundante mano de obra en el sitio y el instante adecuado y los Duques se preocuparon permanente por la búsqueda de una solución a lo que parecía una insuficiencia crónica de pescadores. Insuficiencia más que justificada por el riesgo de la zona y que llevó a que las almadrabas pagaran el rescate anual de dos cautivos, donación que se elevará hasta los treinta cautivos anuales en 1468, amén de mantener hospitales, centros de caridad y obras de defensa.

Los deseos de tener una población estable entraba en contradicción con la práctica aristocrática de extender de manera abusiva los derechos exclusivos de las aguas almadraberas, colocando a los pescadores independientes en una situación límite que les obligara a atender la llamada a los Reales, y que fue origen de un larguísimo conflicto varias veces estudiado por la Cancillería de Granada, saldándose con no pocas



Viaducto de acceso al puente sobre el río Guadalhorce de Pablo de Alzola



Puente de la Barca, Vejer (Cadiz)

revueltas sociales incluido la quema en una rebelión popular de los enseres y aparejos de la almadraba de Zahara en 1776.

Algunos años y para resolver el problema de la falta de trabajadores libres se recurrió como método de reclutamiento al indulto a los fugitivos de la ley y en otros casos, se forzó el uso de penados en estas labores, aunque el coste de la vigilancia y los conflictos que habitualmente se presentaban hicieran muy compleja esta opción.

Miguel de Cervantes conocerá en primera persona este mundo singular que quedará recogido en la *Ilustre Fregona*, “no os llaméis pícaros, si no habéis cursado dos cursos en la academia de la pesca de los atunes... aquí se canta, allí se reniega, acullá se riñe, acá se juega, y por todo se hurta”.

Este mundo pícaro y conflictivo va a ser una de las preocupaciones de los Medina Sidonia y así, aprovechando la relación familiar entre la duquesa y San Francisco de Borja, se le encargará a la orden de los jesuitas el cuidado de las misiones en las almadrabas, labor que se iniciará en el año de 1557 y que en aquella época se centrará en los pícaros sevillanos que acudían en tropel a Zahara. Tan solo un año después el informe de la Compañía habla de extraordinarios avances, “extirpándose la diabólica costumbre de blasfemar, cerraron la casa de mujeres, y volvieron los hombres a sus esposas y muchos hijos a casa de sus padres”. Este mundo aventurero dejará rastros en el habla popular, tales como “tunante” o “cachondeo” (en honor del riachuelo Cachón de Zahara de los Atunes), que se difundirá al tiempo que se movía esta turba temporera.

En ese mismo año las almadrabas ducales llegan a pescar 140.000 atunes, buena imagen de una industria próspera.

Zahara se convierte en el meridiano del mundo de la picaresca, el



Principales itinerarios almadraberos en el siglo XX

punto de convergencia de la Gente de Poniente (Ayamonte, Lepe, La Redondela) y de Levante (Alicante, Murcia, y Málaga), que una buena parte de las veces resolvían sus diferencias con sangre.

La aparición de la Matrícula del Mar a finales del siglo XVIII puso en mayores aprietos a la explotación almadradera ya que los marineros matriculados ganaron el derecho a pescar sus propios atunes, aunque fuese una vez pasada la época de la almadraba, pero además podían ser enrolados a la fuerza en la flota de guerra tan activa en aquella época hasta el desastre de Trafalgar.

La caída de las capturas y la consiguiente pérdida de rentabilidad de las almadrabas del sur, junto a los avances registrados en la pesca de los túnidos en el litoral levantino y en las costas portuguesas –con imposibilidad actual de determinar el origen primigenio del arte de buche–, va a favorecer la búsqueda de asesoramiento en arbitristas como el padre Martín Sarmiento que además de elaborar la mejor estadística de capturas desde 1525 hasta 1756, va a proponer todo tipo de soluciones “mágicas” como el uso de peces espadas de madera para acorrallar a los

atunes. Esta nueva técnica pesquera de buche va a dar lugar a un nuevo tipo de emigración temporal hacia el sur desde muy variados puntos de España y Portugal.

La situación en 1804 fue brillantemente recogida por Simón de Rojas Clemente, que afirma que “para atender a la Almadraba no eran suficientes las gentes de Conil, por lo que ciento cincuenta hombres, que se llamaban los paralelos, vienen todos los años a mitad de Mayo y se están en la Almadraba 50 días.

En estos dos últimos años vienen de Portugal, ganan 5 reales y tres libras de pan y las huevas de los atunes.

Antes hacían este trabajo los de Conil y hasta siete años ha lo hacían hombres que se iban a buscar a Estepona, Marbella y Manilva”.

“En Sara se hace igual gasto y maniobra que en Conil”.

“Cien aventureros acuden sin ajuste a la pesca y suelen alcanzar dos reales diarios cuando hay que trabajar, y siempre y a cuantos vengán tres libras de pan muy malo a cada uno.

Toda esta gente come de este mercado, que encarece en esta temporada sus comestibles.



Mucha gente de todos los Pueblos vecinos acude a esta diversión y aumenta la carestía.

Los aventureros son una colección de pícaros que se refinan en la escuela de la Almadraba, y se dan muchas veces de puñaladas durante esta pesca, llenan de piojos las playas, piden limosna y se presentan con nombres supuestos”.

“Tres meses antes de comenzar la pesca de emplean mucho en preparar los instrumentos de ella y, deducidos los grandes gastos que trae consigo, queda al Duque el producto de treinta mil pesos, valuado por un término medio”.

Ya a mediados del siglo XIX será el momento en el que se consolida el dominio del arte por parte de los pescadores alicantinos, que pasarán a constituir el grueso de los capitanes o arraeces en la mayor parte de las almadrabas, mientras que en la industria empiezan a aparecer también comerciantes catalanes. Esta situación continuará sin grandes cambios hasta los años sesenta del pasado siglo y el personal mayoritario seguirá siendo fundamentalmente portugués, onubense y levantino.

A lo largo del siglo XX el proceso de reclutamiento del personal era llevado a cabo por un encargado, almadrabero privilegiado en su

relación con el Capitán o Arráez y que muchas veces abusaba de esta relación para chantajear a sus futuros compañeros, y que dará lugar a que sean los capitanes los que finalmente se encarguen del proceso de selección. Éste incluía penosos viajes desde las tierras de Almería y Málaga, y el establecimiento de condiciones laborales muy reguladas que alcanzaban a los “volateros”, es decir a aquellos marineros que llegaban a las almadrabas por su cuenta y que si se les contrataba se les pagaba la campaña completa aunque se hubiesen incorporado con semanas de retraso.

Los almadraberos almerienses eran reclutados en Cabo de Gata, Carboneras, Arquian, Roquetas y en la capital, siendo los malagueños básicamente de Fuengirola y Los Boliches. Los almerienses podían sumar sesenta o setenta personas y algunos menos los malagueños, y recibían la mitad del salario de la temporada por anticipado, además del importe del viaje.

La otra corriente fundamental de pescadores provenía de Portugal y en particular de las riberas del Guadiana, de pueblos tales como Montegordo, Tavira, Santa Lucía y Villarreal de San Antonio. A diferencia de los españoles los portugueses venían

por mar en sus barcos de vela. Tras la desaparición de las almadrabas onubenses los pescadores de la zona se sumaron a la corriente migratoria hacia las costas gaditanas.

El proceso migratorio se asoció también a un proceso de especialización y así, los alicantinos y en particular los benidormenses coparon las capitanías, carrera que empezaba por “barilla” o vigilante de los atunes y sus capturas; los barbateños se especializaron en vigilantes de las almadrabas y todos los enseres que las componían; los leperos y conileños se especializaron en el duro trabajo de “copeador” (o aquel que realiza las capturas usando un cloque o garfio); los portugueses se centraban en la navegación, y los andaluces orientales se encargaban de las actividades genéricas del arte.

Junto a los pescadores, siguieron viajando los oficios auxiliares y en especial aquellos relacionados con las diferentes preparaciones del atún, generándose una corriente migratoria adicional, que cubría todo el litoral mediterráneo y en particular Alicante y Murcia. Tras la temporada, la vuelta a los pueblos de origen venía acompañada de salazones que eran muy apreciadas en dichas zonas y que pasó a formar parte de la gastronomía de esas regiones.

Itinerarios almadraberos que han dejado incontables huellas en la toponimia española, donde denominaciones como reales de almadraba o reales, almadrabas, almadrabetas o almadrabillas salpican la geografía española desde el cabo de Rosas hasta Ayamonte.

LA RED DE CARRETERAS Y LA ACTIVIDAD ALMADRABERA. El desarrollo de la red viaria en la conexión Cádiz- Málaga

Si toda esta actividad pesquera ha estado sujeta durante siglos a relevantes riesgos (los atunes dejaban una secuela trágica de muertos y heridos), los problemas de accesibili-

dad eran igualmente extraordinarios haciendo aún más meritorio este prolongado esfuerzo económico y logístico.

La primera dificultad provenía de la ya mencionada inseguridad personal provocada por los piratas berberiscos que fueron especialmente activos desde inicios del siglo XVI hasta la derrota de Argel de 1784 frente a la flota del teniente general Barceló y el Tratado del mismo nombre de 1786. A pesar de que el sistema de piratería institucionalizado quedaría seriamente dañado, no sería hasta la conquista francesa de Argelia en 1830 que las costas españolas -además de francesas, italianas y portuguesas- pasaran a ser seguras. Según el historiador Robert C. Davis entre 1530 y 1780 entre un millón y un millón doscientas cincuenta mil europeos fueron vendidos en los mercados de esclavos del norte de África y Estambul.

El efecto de esta sangría permanente se dejó sentir sobre la estructura territorial del litoral español y especialmente andaluz: salvo para ciudades fuertemente protegidas la primera legua de costa se abandonaba o se utilizaba de forma temporal ya que los riesgos de incursiones piratas eran demasiado elevados. Incluso el sistema defensivo de Felipe II que se extendió por todos sus reinos mediterráneos ofrecía una protección parcial a estos ataques fulminantes que huían de confrontaciones militares tradicionales. Precisamente una parte del gran éxito contra la piratería del almirante Barceló fue la utilización de los rápidos y maniobrables jabeques argelinos en lugar de los lentos y poderosos barcos de línea europeos.

Sin núcleos de población relevantes y permanentes, el sistema de comunicaciones viario fue extremadamente deficitario durante muchos siglos. Los repertorios de caminos del siglo XVI, como el de Juan de Villuga, no recogía ningún camino desde Cádiz hasta Málaga



Servicio de autobús en la línea litoral

que no pasara por Sevilla. Desde luego en esta realidad influía también las dificultades que apuntaba Jurado Sánchez "la escasa superficie que dejan el mar y las estribaciones subbéticas, el problema de cruzar éstas, las ramblas, producto de un clima irregular, y los numerosos ríos y arroyos perpendiculares a la costa..." dándose "una combinación de hechos físicos e históricos que dará lugar,... a un litoral andaluz sin caminos hasta bien entrado el siglo XIX".

De hecho, las referencias de viajeros como Richard Twiss o Antonio Ponz confirman esa impresión de territorio parcialmente deshabitado (dice éste último, "desde Medina Sidonia a Tarifa, se puede decir que es por un verdadero desierto") y de difíciles comunicaciones, salvo en las proximidades de Cádiz donde se había realizado un auténtico alarde carretero y que Twiss en 1773 describe de la siguiente manera: "Proseguimos dos leguas más después de comer por un excelente camino, recto llano y suficientemente ancho como para que pasen cuatro carruajes a lo ancho,...".

Parte de estas dificultades intentaron resolverse a lo largo de la primera mitad del siglo diecinueve, pero no será hasta los años sesenta de ese siglo cuando se de por terminada el sistema radial básico y la Administración empiece a planificar y ejecutar carreteras transversales y

litorales. De hecho, el estado de las carreteras en 1855 que recoge Uriol no describe ninguna conexión viaria entre Cádiz y Málaga o el Estrecho, zonas de especial actividad almadrabra.

Será a partir de ese momento, con la Ley de Carreteras de 1.857 y el Plan General de 1.860 donde se dará un impulso decisivo a las carreteras del litoral, si bien su avance en la zona del Estrecho será especialmente lento, de forma que la construcción de la carretera entre Málaga y el límite con la provincia de Cádiz se extiende desde 1863 hasta 1929 y el tramo en la provincia gaditana tendrá que esperar a la última periodo de construcción del Circuito Nacional de Firms Especiales. De hecho, el puente sobre el río Barbate en la Barca de Vejer que se había construido por el Duque de Medina Sidonia y una contribución municipal en 1.550 estuvo arruinado durante decenios y hubo que esperar al año 1860 para que el ingeniero Federico Ferrer construyera el existente de mampostería de tres ojos para dar una conexión mínima entre las zonas orientales y occidentales de la provincia.

El éxito de la construcción del puente de la Barca de Vejer, animó al ayuntamiento de esa localidad, en 1882, a pedir al Ministerio "un camino que partiendo de la Barca, pase por el sitio conocido por el nombre de paradero de las barcas... hasta Barba-

te y Zahara. Además facilitará mucho para carga y descarga de los barcos que constantemente llegan al punto antes citado, que es donde existe el muelle". Este puente sobre el río Barbate, a nueve kilómetros de la costa, será el único que comuniquen los dos lados del municipio hasta finales de los años setenta del siglo pasado que con la construcción de un nuevo paso cerca de la desembocadura del río se dio continuidad al camino litoral, sustituyendo a una barca que estuvo operativa hasta ese momento.

El mismo Plan de 1860 tuvo un magnífico promotor en la parte malagueña en la figura del ingeniero Pablo Alzola que se dejara sentir en multitud de obras del litoral malagueño, especialmente en el tramo Málaga Fuengirola y en el puente sobre el río Guadalhorce.

El Circuito, aprobado bajo el mandato del Conde de Guadalhorce, a la sazón Ministro de Fomento en 1.926, facilitó también la configuración de servicios de transporte de viajeros por carretera, y en concreto al nacimiento en 1.927 de la línea Cádiz - Algeciras con paradas en Vejer y Tarifa que tiempo después explotará la Compañía de Transportes Generales Comes y que dotará de movilidad a buena parte de la sociedad de la zona que carecía de medios privados de transporte.

Tras la modificación de 1.929 del Circuito Nacional, el tramo San Fernando, Málaga, Motril quedará encuadrado en el itinerario IX-X.

Los efectos de este programa de carreteras fueron recogidos por multitud de viajeros que vieron en el mismo un avance en la modernización de nuestro país. A partir de ese momento el itinerario gana protagonismo en los planes nacionales y volverá a aparecer -terminando en Málaga- en el Programa REDIA del periodo 1967/1971. A partir de entonces los planes de carreteras nacionales y autonómicos se coordinarán para mejorar las comunicaciones litorales e interiores en el mismo corredor, si bien aun no parece haberse alcanzado la configuración definitiva de la red en la aproximación al Campo de Gibraltar.

EL TRANSPORTE ALMADRABERO

Las dificultades para la construcción de carreteras y caminos tuvo una enorme importancia en la historia de las almadrabas. De un lado la incomunicación terrestre en términos prácticos de algunas almadrabas y especialmente, de la Almadraba de Zahara de los Atunes, dará lugar a una estructura productiva autónoma que sepa resolver los problemas militares y de suministro. Como memoria de aquella época serán los "reales de almadraba" que combinarán junto con funciones residenciales y palaciegas, administrativas y pesqueras, otras de tipo militar, de forma que alojaban cañones y eran capaces de albergar a una importan-

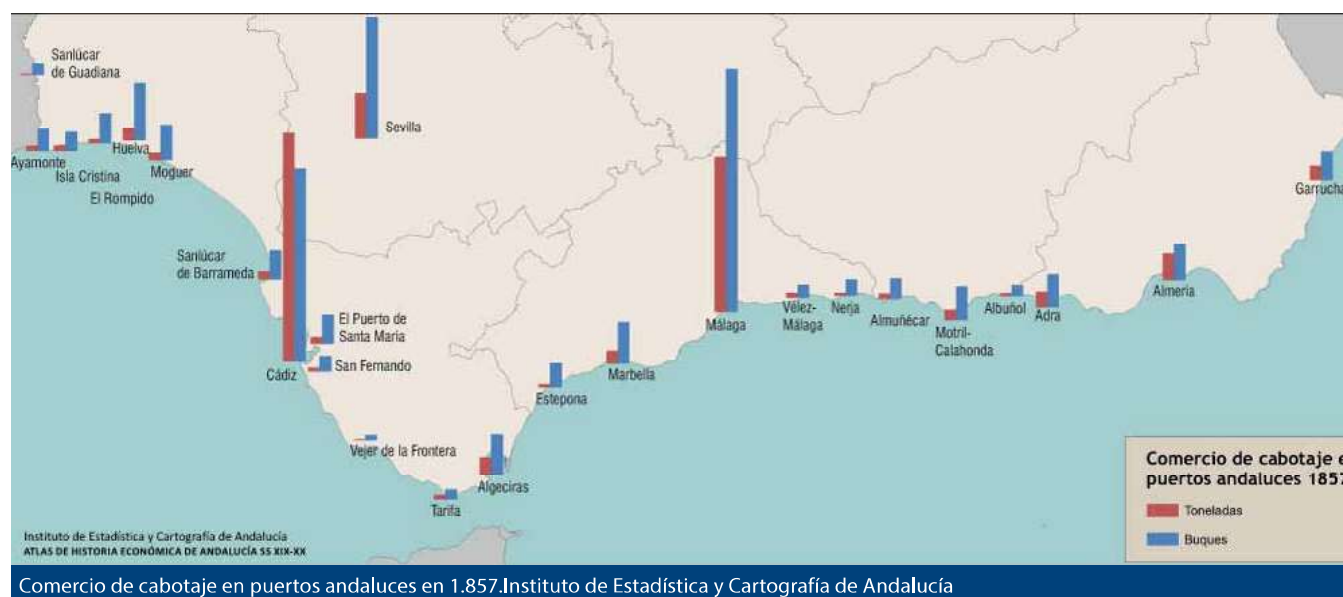
te tropa en caso de necesidad. Así el arráz o capitán de la almadraba no lo será originalmente por sus labores de pesca sino por su escalafón militar al mandar a unos cientos de hombres en las labores defensivas frente a los piratas. Estos ataques piratas afectaban especialmente a las almadrabas mayores, como Conil y Zahara de los Atunes, y de manera singular a esta última más alejada de la protección de Cádiz. Los ataques más intensos, con auténticas flotillas, se registraron entre 1543 y 1646 y de ahí la obligación que se autoimpuso el ducado de liberar cautivos todos los años.

Esta indefensión terrestre en lo militar o ineficiencia en lo mercantil (se podían utilizar caballerías para el transporte pero los carros tenían un uso limitado en buena parte de la costa), favoreció un extraordinario transporte de cabotaje. Transporte de cabotaje que fue especialmente relevante a finales del siglo XIX; y en ese momento es de destacar el desaparecido puerto fluvial de la Barca (Vejer de la Frontera) muy relevante para las almadrabas de Barbate y Zahara de los Atunes hasta la construcción de nuevas carreteras litorales y que tenía una larga historia al haber sido uno de los cinco puertos autorizados por Alfonso X en su Andalucía cristiana. De hecho, este transporte de cabotaje sobreviviría hasta bien entrado el siglo veinte con líneas como las de Antonio Millán e Hijos que comunicarán Cádiz con otros puertos importantes



Real de la Almadraba de Zahara de los Atunes





en la zona, como Sevilla, Algeciras, Gibraltar, Ceuta, Tánger o Casablanca. Algunas compañías seguirán actuando hasta los años cincuenta lo cual demostraba las dificultades de comunicación terrestre en la zona del Estrecho de Gibraltar.

Pero si los servicios generales exigían del transporte de cabotaje, el almadrabeto con más razón ya que las almadrabas disponían de barcos de transporte que podían realizar estas labores, si bien en un adecuado equilibrio entre costes y beneficios. Así, por ejemplo, durante el siglo XX la importante almadraba de Santi Petri usaba el transporte carretero al poder disfrutar de unas conexiones viarias adecuadas, a pesar de la cercanía del puerto de Cádiz; mientras que otras instalaciones más lejanas recurrían frecuentemente al transporte de cabotaje como demuestran las estadísticas portuarias.

La mejora de la red de carreteras que significó el plan REDIA en el entorno del Estrecho del Gibraltar acabó con un aislamiento histórico de la costa y de las actividades almadrabetas, consolidó una dinámica de crecimiento poblacional -inicialmente asociado a la pesca y posteriormente a otras actividades industriales y turísticas-, pero sin duda trastocó parte de la mística que durante siglos acompañó a la pesca del atún en el sur peninsular.

Bibliografía

- [1] Florido del Corral, D., "Las Almadrabas Andaluzas: entre el prestigio y el mercado. Economía de Prestigio versus Economía de Mercado", Padilla Libros Editores y Libreros.
- [2] Ríos Jiménez, S., "Evolución de la Gran Empresa Almadrabeto-Conservera Andaluza entre 1919 y 1936: Génesis y Primeros Pasos del Consorcio Nacional Almadrabeto". 2005, Comunicación al VIII Congreso de la Asociación de Historia Económica.
- [3] "Historia de las Almadrabas: Zahara de los Atunes". Artículo
- [4] Azcoytia, C. "Historia de las Almadrabas y Salazones en el Sur de España". 2007, Artículo.
- [5] Fernández Gómez, F., Yáñez Polo, M.A., Hurtado Rodríguez, L., (2007/08), "Las almadrabas. De la antigüedad a nuestros días". Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Consejería de Cultura, Juventud y Deportes. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales
- [6] Ladero Quesada, M.A., González Jiménez, M., "La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer". Departamento de Historia Medieval. Universidad de Sevilla.
- [7] Regueira, J., "Los misioneros de Zahara y los primeros jesuitas andaluces", Cien años de Historia, Zahara de los Atunes, Arcipresbiterato de tarifa-Diócesis Cádiz y Ceuta.
- [8] Gómez Vizcaino, J.A., "Don Antonio Barceló y Pont de la Terra. De Patrón de Jabeque-correo a Teniente General de Real Armada: corsarismo y operaciones marítimas en el Mediterráneo en el S.XVIII". Aglaya, Cartagena, 2007. ISBN 9788495669797
- [9] Patrón Sandoval, J.A., "Milicianos Tarifeños en Las Algeciras: La Compañía de Escopetas de Getares". Revista de Estudios Tarifeños. ISSN 1130-7986, N°46, 2002
- [10] Ludeña Sevillano, L., "Piratas en la costa...a través de los orientes", 2015, ISBN 9786460698777
- [11] Florido del Corral, D., "Las almadrabas andaluzas bajo el Consorcio Nacional almadrabeto (1928-1971): aspectos socio-culturales y políticos". 2013, SEMATA, Ciencias Sociales y Humanidades, ISSN 1137-9669, vol 25, 117-151
- [12] "El Corredor de la Carretera N-340 como eje histórico del litoral Andaluz", 2013, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.
- [13] "Rio Barbate", Agencia Andaluza del Agua. Consejería de Medioambiente, Junta de Andalucía, 2008, ISBN 978-84-96776-76-0. ❖