Las ciudades y los puertos del Estrecho de Gibraltar constituyen un caso muy singular dentro de la problemática en la relación puerto-ciudad y deben tener una consideración especial al tratarse ciudades y puertos históricos en un enclave privilegiado y estratégico desde tiempos inmemoriales. No sólo intervienen y han de considerarse los aspectos propios de la temática general, sino especialmente los relativos al carácter patrimonial tanto de los puertos como de las ciudades. En igual medida, son muy relevantes los aspectos más propios de la sensibilidad contemporánea como los relacionados con el paisaje urbano y territorial y con aspectos medioambientales.

En el seminario de otoño de RETE de 2015, celebrado en las ciudades de Tarifa y Tánger, si bien no se abordaron específicamente estos asuntos, no resultaba difícil entrever que era la cuestión de base, habida cuenta de la importancia patrimonial de las ciudades implicadas y las del resto del Estrecho de Gibraltar, de sus puertos y del enclave geográfico en que se sitúan y que constituyen su razón de ser y que deben ser tenidos en cuenta en la transformación y evolución futura tanto de las ciudades como de sus puertos.

Las ciudades y puertos de Tánger, Tarifa, Algeciras, La línea de la Concepción, Ceuta y Gibraltar, son fundamentalmente históricos y con un valor paisajístico incomparable. Incluso podríamos decir que, trascendiendo lo histórico, son más bien mitológicos en un lugar que lo es igualmente: el Estrecho de Gibraltar.

A nivel físico y geográfico, el Estrecho es un lugar de una impresionante potencia y personalidad donde tienen lugar, por un lado, la unión natural de dos importantes masas de agua: el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico, y por otro, la separación entre dos continentes, Europa y África. A nivel geológico, el Estrecho representa la fisura de las dos placas tectónicas: la Euroasiática y la Africana.

A nivel económico y social, es una de las vías de navegación más importantes del mundo al dar acceso tanto al Océano Atlántico como al Mar Mediterráneo, el cual a su vez comunica con el Oriente Próximo y Asia por el Canal de Suez.

Geográficamente queda definido entre el Mar de Alborán y el Golfo de Cádiz, abarcando

desde la línea Gibraltar – Ceuta hasta la correspondiente a Cabo Espartel – Cabo Trafalgar. En su punto más estrecho, su ancho es de 14,4 kilómetros (7,76 millas náuticas) entre Punta de Oliveros (España) y Punta Cires (Marruecos), y su profundidad varía entre unos 280 metros en el Umbral de Camarinal hasta algo menos de 1.000 metros en zonas próximas a la Bahía de Algeciras. Es además un lugar de paso importante para la fauna, tanto de aves migratorias que viajan estacionalmente entre Europa y África, como de cetáceos entre el Mediterráneo y el Atlántico. Por esta circunstancia, la costa peninsular española está protegida en esta zona mediante la figura legal de Parque Natural del Estrecho.

Estrecho de Gibraltar. Nicolas de Fer, 1705. (© The Hebrew University of Jerusalem and The Jewish National and University Library)

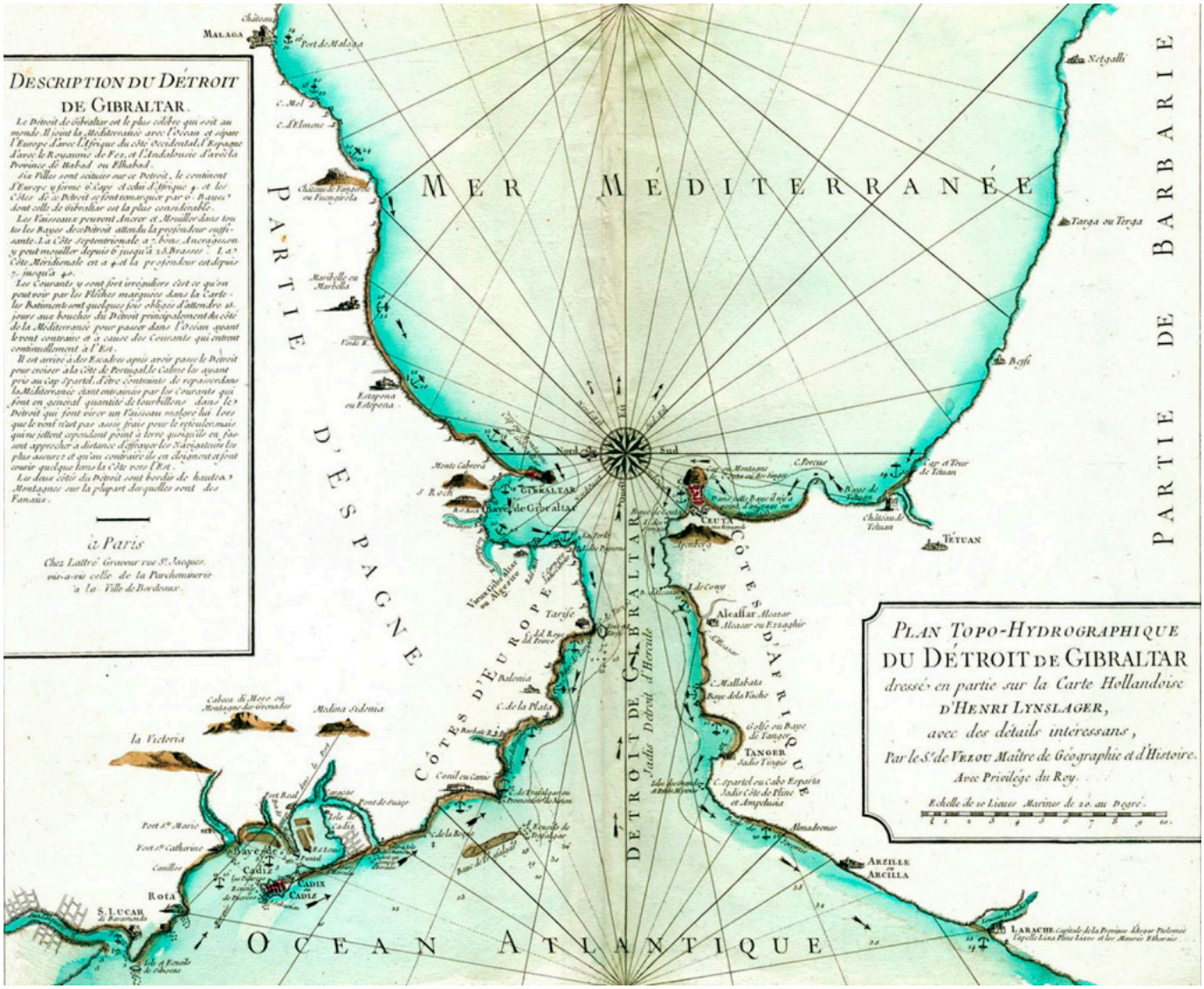
En la época de las colonias fenicias y griegas, el Estrecho era conocido como las Columnas de Melkart por los fenicios, las Columnas de Heracles por los griegos y como las Columnas

de Hércules (nombre romano de Heracles) por los romanos. En esta última también se denominaba Fretum Gaditanum (Estrecho de Cádiz). Su nombre actual procede de la época de Al-Ándalus, tras la conquista musulmana de la península ibérica, y significa Montaña de Tarik (Djebel Tarik). En árabe se conoce como Bab el-Zakat o "Puerta de la Caridad".

Debido a su posición estratégica como salida del Mar Mediterráneo al Océano Atlántico y punto de paso entre dos continentes, ha sido escenario de numerosos intercambios desde la prehistoria y de numerosos episodios bélicos e históricos. En la actualidad representa un importante paso marítimo para el tráfico naval, lo que pone de manifiesto el enorme volumen de tráfico del Puerto de Algeciras y de Tánger MED, dos de los más importantes de Europa y del mundo. No en vano, el Estrecho es atravesado por alrededor de cien mil buques al año, de los que más de dos terceras partes lo hacen en dirección Este-Oeste y algo más de una tercera parte en dirección Norte-Sur, de orilla a orilla.

En este lugar, las condiciones meteorológicas son singulares durante decenas de millas. El accidentado relieve canaliza el viento, ya sea de poniente o de levante, que acelera brutalmente en la zona y puede llegar a alcanzar hasta 40 y 50 nudos cerca del Peñón de Gibraltar. La influencia del enclave y sus condiciones perduran más allá de su delimitación concreta, notorias tanto desde tierra firme como, sobre todo, desde el mar.

Por otra parte y desde el punto de vista medioambiental, el Estrecho de Gibraltar es un punto de paso de numerosas migraciones: de aves terrestres entre Europa y África y marinas entre el Atlántico y el Mediterráneo, de atunes y de otras especies marinas migratorias entre el Atlántico y el Mediterráneo.



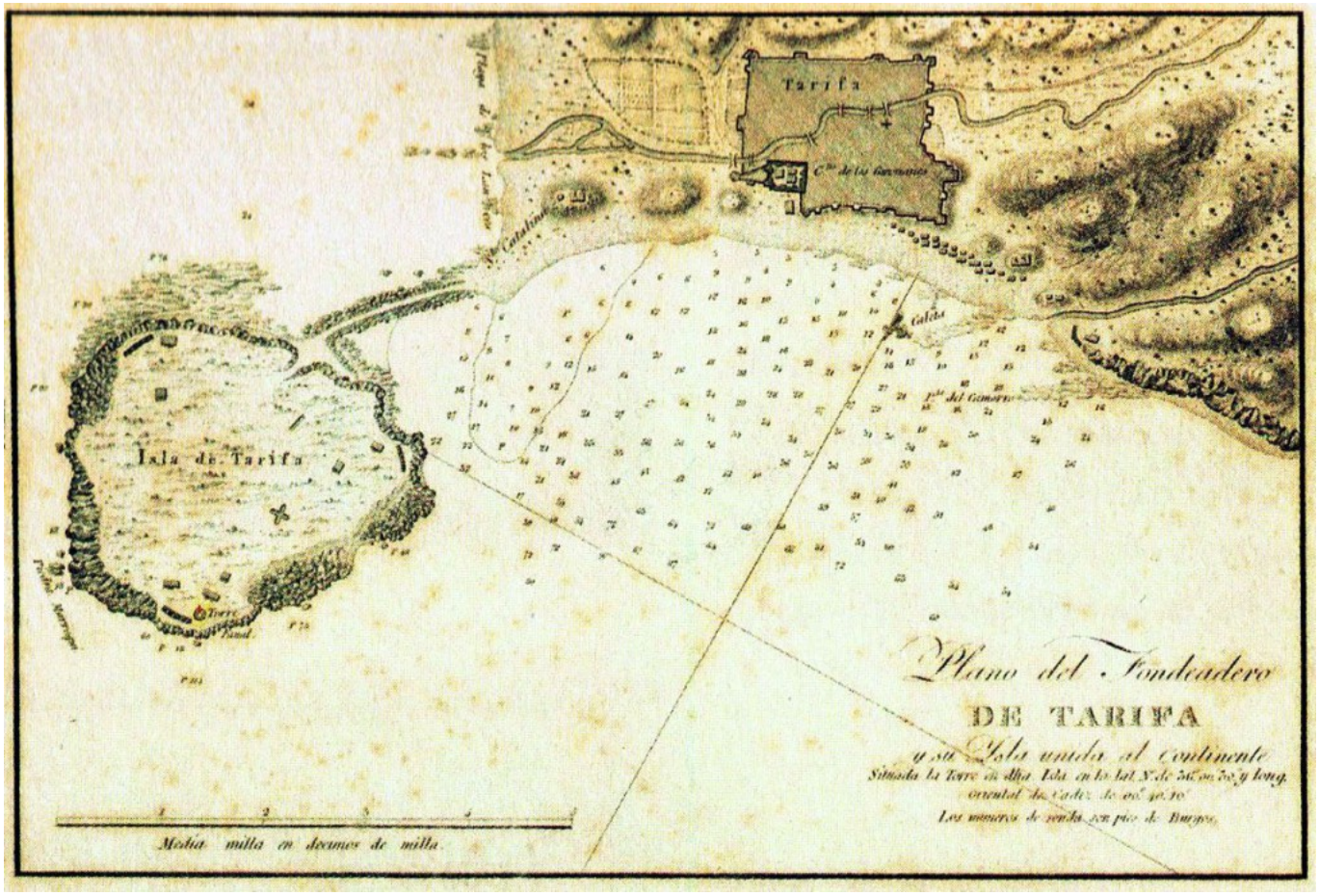
Plano Topo-Hidrográfico del Estrecho de Gibraltar dibujado en parte en la Carta Holandesa de Henri Lynslager. Jean Lattré, 1756. (© Biblioteca Nacional de Francia)

Históricamente, el puerto más importante de la zona ha sido el de Gibraltar, aunque en el siglo XX ha sido ampliamente superado por el puerto de Algeciras, que se ha especializado en punto de escala para los grandes buques que en rutas regulares atraviesan el Estrecho. En los últimos tiempos se ha construido un nuevo puerto en la costa africana, el puerto de Tánger-Med, cuyo objetivo es doble: como competencia y como complemento al de Algeciras como punto de escala y distribución en el tráfico marítimo. El principal puerto en la costa

europea es, por tanto, el puerto de Algeciras, que desde fechas recientes se complementa con el puerto de Tarifa. En la vertiente africana el principal puerto receptor ha sido el puerto de Tánger, aunque gran parte del tráfico ha sido trasladado al de Tánger-Med y el Puerto de Ceuta. Las rutas regulares de ferris unen actualmente Algeciras con Tánger-Med y Ceuta, y Tarifa con Tánger, lo que no supone sino la continuación de lo que viene sucediendo desde épocas remotas.

De todo lo anterior es fácil deducir las características propias de este enclave geográfico y su complejidad de análisis, situándonos ante las particularidades y singularidades del mismo, con toda una serie de factores diversos a considerar.

Estableciendo una comparativa entre ciudades, Tarifa cuenta con 18.011 habitantes en una extensión de superficie de 419,7 km^2, lo que supone una densidad de población de 42,91 hab/km^2. Su núcleo histórico, delimitado por sus antiguas murallas medievales, fue declarado en 2003 como Bien de Interés Cultural por la administración autonómica andaluza en la categoría de Conjunto Monumental. Su origen se supone púnico y situada en la actual Isla de Las Palomas.



Plano del Fondeadero de Tarifa, 1813. Portulano de las Costas de la Península de España, Islas Adyacentes y parte de la Costa Africana. (© Real Observatorio de la Armada, San Fernando, Cádiz)

También de origen púnico, pero sin contrastar mediante restos arqueológicos concretos, sería la cercana *Baelo Claudia*, que se sabe con seguridad fundada en el siglo II a.C., y que desde muy temprano se encuentra relacionada con la pesca y el comercio con el Norte de África, principalmente con la ciudad de Tingis, la actual Tánger, por lo que la relación entre ambas orillas del estrecho se sabe existe desde tiempos inmemoriales. No tan claro es el origen de la actual Tarifa, que algunos suponen la antigua *Mellaria*, importante ciudad y puerto para los vándalos así como para los visigodos y, muy probablemente, los bizantinos.

Fundada con seguridad la actual Tarifa en el siglo VIII, fue inicialmente un pueblo de

pescadores. En el siglo X comienza a fortificarse la ciudad, proceso que finaliza en el año 960. No es hasta 1704, con la toma británica de Gibraltar, cuando recobra de nuevo su importancia estratégica que continuará en el siglo siguiente durante la ocupación francesa de la Península Ibérica.

En 1925 se inicia la construcción en la ciudad de un puerto al abrigo de la Isla de Las Palomas que en los años siguientes continúa con la ejecución de dos diques de abrigo que darían amparo a la flota pesquera y a los barcos que hacían la ruta hacia Tánger, terminándose las obras en 1944. En 1982 el Puerto de Tarifa pasó a depender de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras aumentando de forma significativa su importancia en el tránsito de viajeros hacia las ciudades del norte de África.

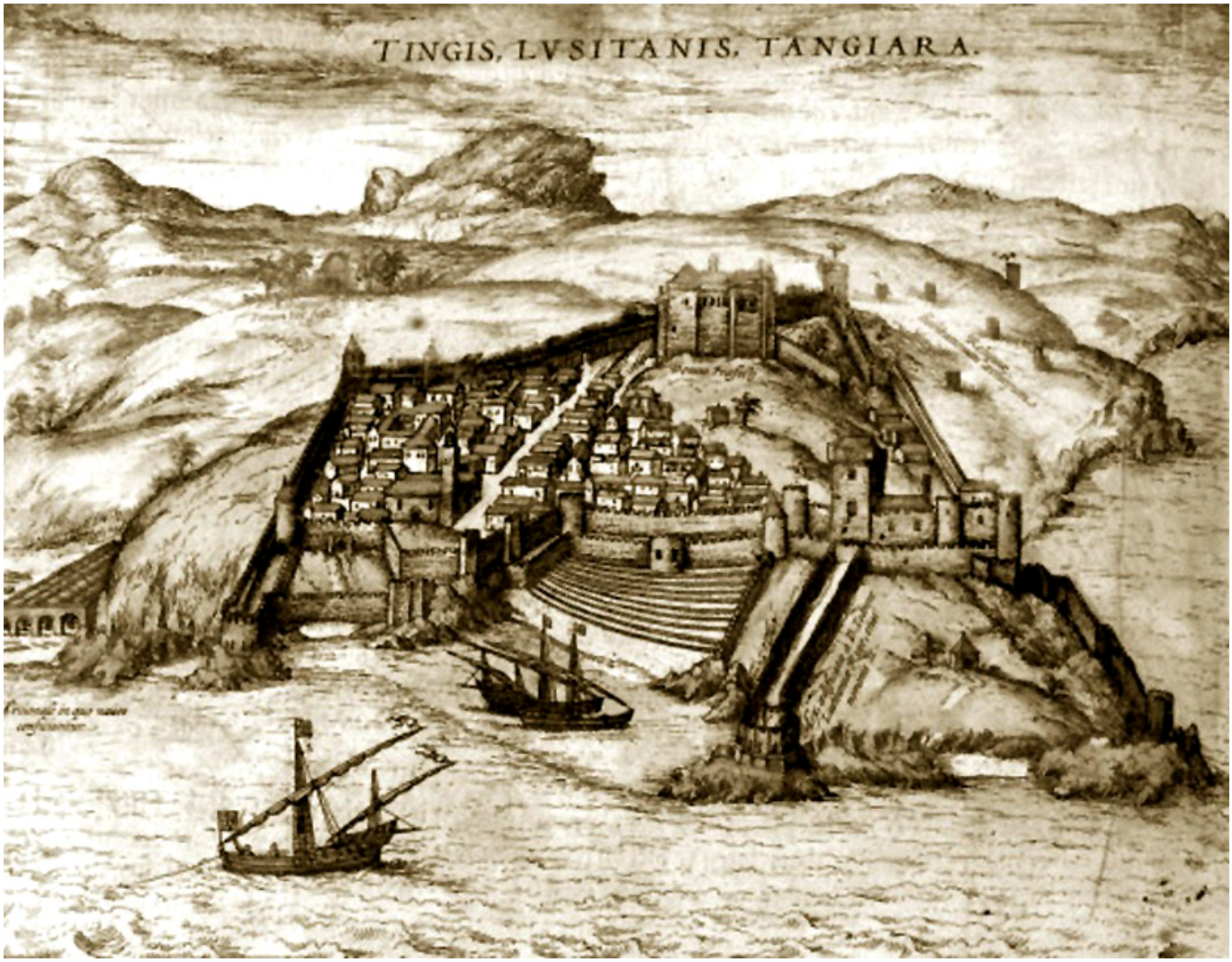
Algeciras es la mayor ciudad del conocido como Campo de Gibraltar y junto al resto de municipios del mismo conforma su área metropolitana y su ubicación es la más estratégica al estar en una bahía natural. Tiene una población de 118.920 habitantes y una densidad de población de 1.386,01 hab/km^2 en un término municipal con una superficie de 85,8 km^2. Los primeros asentamientos conocidos datan del siglo I, si bien se supone también de origen púnico. Fue la primera ciudad fundada por los árabes durante la conquista de la península ibérica, concretamente en el año 711, convirtiéndose desde este momento en punto principal de la comunicación entre Europa y África. Tras un azaroso devenir, como corresponde a una ciudad de frontera, fue totalmente destruida por los nazaríes en el año 1379, pasando sus territorios en 1462 a manos de Gibraltar, recién conquistada, en disputa con Jerez y Tarifa, y no fue hasta 1704 cuando se reconstruye definitivamente. En 1721, el ingeniero Jorge Próspero de Verboom lleva a cabo la ordenación de la nueva ciudad, de planta reticular de la que sólo se conserva parte en la zona nueva de la Villa Norte. A principios del siglo XIX se llevan a cabo de nuevo importantes remodelaciones como la de la Plaza Alta debido al traslado a la ciudad de a Comandancia Militar del Campo de Gibraltar en 1802.

Su puerto comienza a ser relevante en la segunda mitad del siglo XVIII, en el que se convierte además en base de la flota española durante el tercer asedio a Gibraltar. En 1892, con la llegada del ferrocarril a la ciudad hasta el muelle de madera, usado para el atraque de los vapores que cruzaban el Estrecho, se produce un desarrollo importante tanto del puerto como la ciudad, creándose en el año 1906 la Junta de Obras del Puerto de Algeciras,

origen de la actual Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. La declaración en 1966 del Campo de Gibraltar como zona de preferente localización industrial y el desarrollo portuario, han provocado un importante desarrollo urbano y demográfico.

Ceuta tiene 84.692 habitantes y una densidad de 4.294,60 hab/km², ocupando su territorio 20 km². El origen de su nombre puede remontarse a la designación dada por los romanos a los siete montes de la región (Septem Fratres). Los geógrafos e historiadores de la Antigüedad no citan el topónimo de la población, pero uno de ellos, Pomponio Mela, daba noticia de las peculiaridades orográficas del Oeste de la Almina con sus siete montículos simétricos calificados como Siete Hermanos. Por su semejanza fonética se piensa que del numeral Septem (arabizado como Sebta) derivó el topónimo de Ceuta. Ya en el siglo VII a. C. se produjeron asentamientos fenicios en el promontorio de la Catedral y fundaron la ciudad con el nombre de Abyla.

Tánger es la capital de la región de Tánger-Tetuán y está declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Su territorio tiene una superficie de 253,5 km² y una población de 947.952 habitantes, con una densidad de 3.739,46 hab/km². Según lo documentado fehacientemente, se constatan en ella algunos restos de presencia fenicia, posiblemente debidos a su excelente puerto, siendo mencionada ya en el siglo VI a.C. por los navegantes jonios y apareciendo en el siglo IV a.C. como factoría comercial cartaginesa. Su excelente ubicación geográfica ha hecho de esta ciudad a lo largo de la historia un importante centro para la actividad comercial.



Tingis, Lusitanis, Tangiara. Civitates Orbis Terrarum. George Braun y Frans Hogenberg, 1572. (© De sus autores o propietarios)

Por su parte, Gibraltar tiene una población de 29.874 habitantes y una extensión de 6,8 km², lo que supone una densidad de 4.393,24 hab/km². Fenicios y griegos visitaron Gibraltar y la mitología griega identificó el peñón como una de las Columnas de Hércules, denominada Calpe. Gibraltar siguió el devenir histórico de la costa meridional de la Península Ibérica, pasando del dominio romano al vándalo, posteriormente al visigodo, siendo posteriormente parte del Imperio Bizantino y volver de nuevo a manos visigodas, pasando finalmente en 711 a manos musulmanas junto con el resto del reino visigodo. Hasta entonces no se tiene

constancia de ningún asentamiento estable en el territorio. No obstante, la conquista del reino visigodo por los musulmanes conllevó un hecho significativo: la atribución de un nombre que, con algunas variaciones, ha sobrevivido hasta hoy en honor del caudillo musulmán Táriq Ibn Ziyad. El primer asentamiento estable que se conoce data de la época almohade.

Estamos, por tanto, ante un conjunto de ciudades cuyo origen se pierde en el tiempo y con unas características muy particulares, habiendo sido desde sus comienzos lugares de un intercambio frecuente tanto cultural como económico.

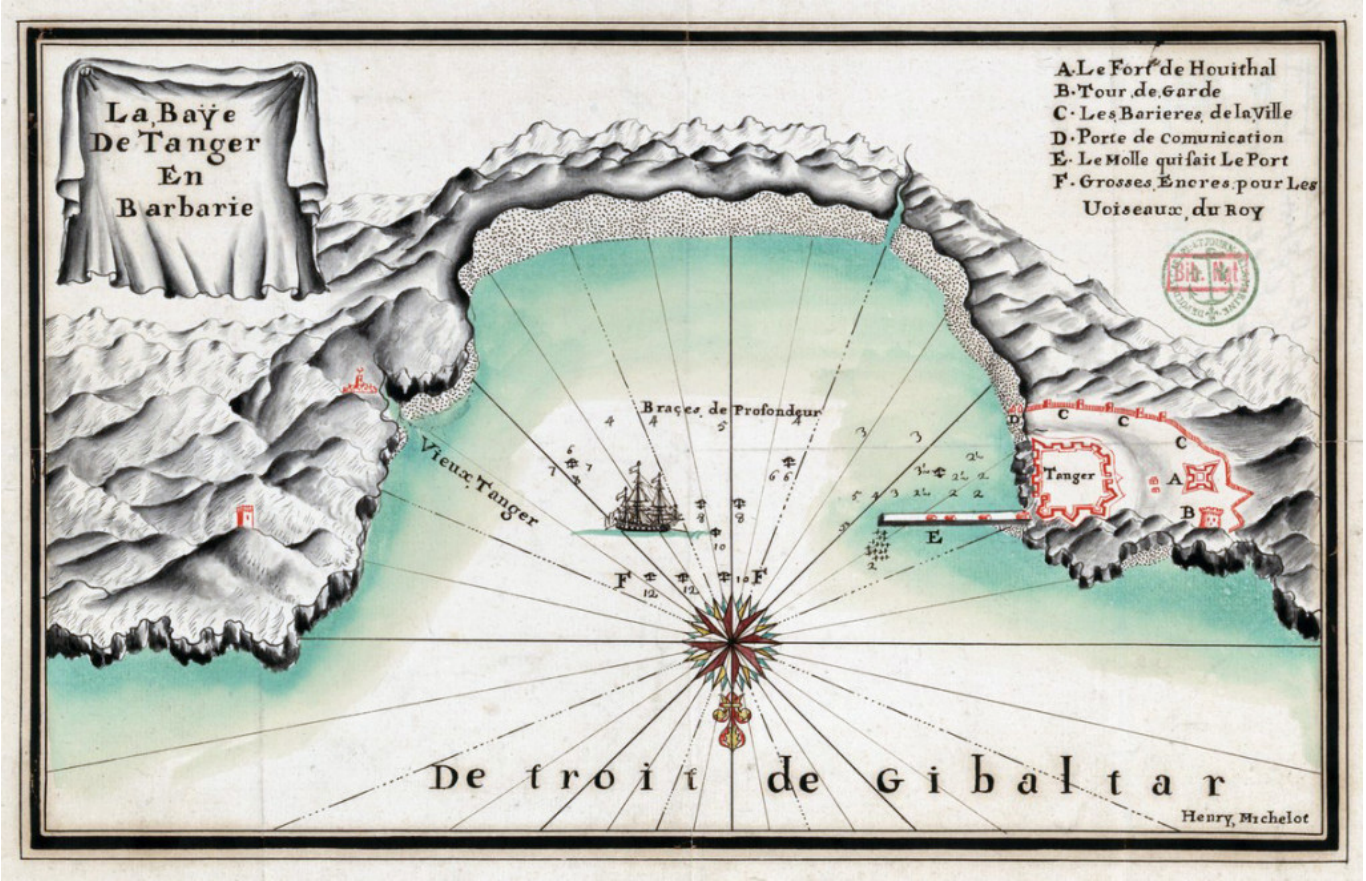
En general, y no sólo en el caso que nos ocupa, las ciudades portuarias constituyen una categoría específica y compleja de estructura urbana, máxime si no son de reciente creación como es el caso. Estas ciudades han nacido y se han desarrollado gracias a su íntima y profunda relación con el mar, siendo su puerto el elemento más relevante en esa relación y muy probablemente, y más en el caso que nos ocupa, fueron en muchos casos antes los puertos que las ciudades.

En la actualidad, lo que otrora fuera una relación estrecha, se encuentra en una situación de bloqueo y dificultad debido en gran medida a la entidad propia de los puertos, adquirida a lo largo del tiempo y fundada en razones de tipo económico, así como por su carácter de frontera, lo que ha obligado a una división radical con objeto de controlar todos los aspectos relacionados con esta problemática.

Los puertos se defienden ahora de las ciudades a las que pertenecen como previamente las ciudades se defendieron de sus puertos y de la que dieron en llamar tierra firme o resto del territorio. Como puede observarse, todas las ciudades del Estrecho fueron en origen ciudades fortificadas, con lo que se añade una característica adicional: su origen militar, con el objeto de controlar el paso por el Estrecho y los posibles ataques al territorio al que pertenecen, dada la posición estratégica de sus emplazamientos.

Todo lo anterior confiere a estas ciudades un carácter propio, más aún, como ya se ha mencionado, por el hecho de estar en posesión de un claro valor estratégico, tanto en lo militar como en lo comercial. Esto lleva igualmente a particularidades a nivel social, cultural

y económico, guardando una fuerte memoria de su relación entre ellas, con el mar y con su evolución histórica, que no puede obviarse en su continua transformación, en la que los puertos han sido y son grandes protagonistas. Podríamos decir que están condenadas a entenderse entre ellas y con sus respectivos puertos y los de las ciudades vecinas, aunque pertenezcan a países diferentes. Es evidente que, aunque sea por necesidad, el Estrecho las relaciona en mayor medida que las cuestiones administrativas puedan separarlas.



La Bahía de Tánger. Henry Michelot, 1679. Cartografía Atlántica Siglos XIV-XVIII. (© Biblioteca Nacional de Francia)

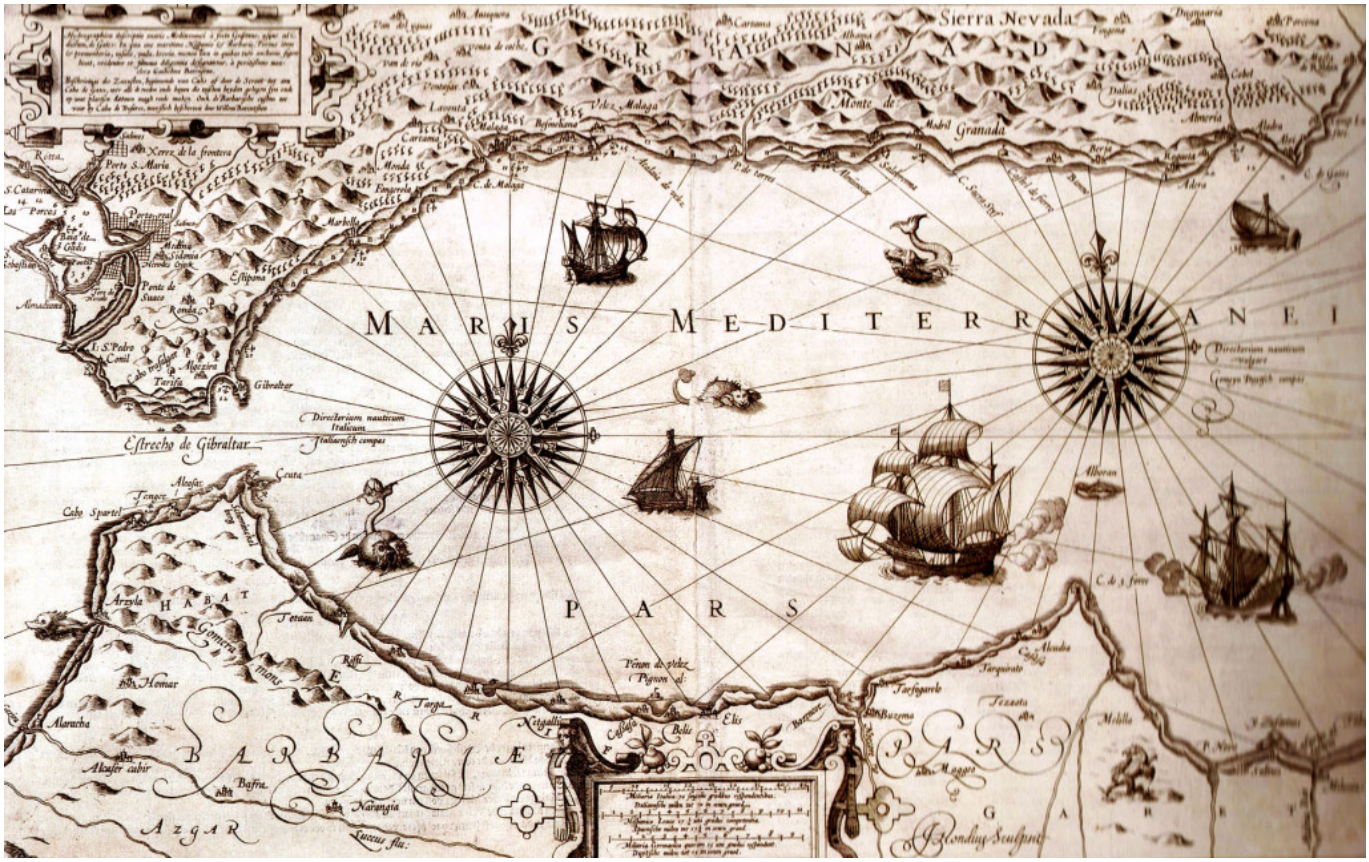
El puerto es, por tanto, el gran elemento distintivo de cada una de ellas, con unos crecimientos y evolución en el tiempo ligados a cada ciudad, ya sea el origen tanto de una como de otro bien militar, bien comercial o bien pesquero.

Actualmente, con el gran desarrollo de la tecnología naval y portuaria, la relación es aún más complicada: los puertos al igual que los barcos son de mayor tamaño, se ha producido un aumento considerable en el tráfico marítimo así como en el número y el porte de la maquinaria necesaria para las maniobras y se han hecho necesarias muchas mas medidas de control de entrada y salida. Lo que en principio pudiera ser una simbiosis se ha transformado en una convivencia difícil.

De todo lo anterior se tiene que en muchos casos se ha llegado a una situación de cierta incompatibilidad, habida cuenta incluso que la zona de crecimiento natural de muchas ciudades se solapa con los terrenos portuarios, que a su vez demandan de la ciudad y su territorio espacios para la introducción de infraestructuras que posibiliten una mejor relación a nivel de transporte, ya que la ciudad se encuentra congestionada en su estructura urbana, y este aspecto presenta numerosas dificultades. Se pone así de manifiesto que a la ciudad no le resulta amable su puerto ni la actividad que se desarrolla en ellos.

A este respecto también hay que añadir la existencia en algunas ciudades de actividades relacionadas con la portuaria, como es el caso de los astilleros y la construcción naval, que a su vez demandan toda una serie de industrias de apoyo que también reclaman su espacio en el territorio, y que en algunos casos, estando ya obsoletas, la ciudad reclama para sí, habiéndose convertido en un problema por su abandono y escasa o nula actividad.

Es necesario entonces un diálogo inevitable entre el puerto y la ciudad en varios aspectos como son la continuidad o congruencia en la estructura urbana, el tratamiento de los accesos y los límites o fronteras entre ambos, la organización de las infraestructuras de transporte y la consideración común del medio geográfico, territorial, del medio ambiente y del paisaje urbano-portuario. Además, mención especial requiere el tratamiento de los diversos espacios que deben recuperarse y regenerarse adecuándose a la escala y tamaño tanto de la ciudad como del puerto, lo que supone una recualificación de los mismos y su correcto tratamiento como espacios de transición o intersticiales.



Cartografía del Golfo de Cádiz y Área del Estrecho de Gibraltar hasta Málaga. Willem Barents, Jodocus Hondius. Amsterdam, 1595. (© Biblioteca Nacional de España)

Todo ello debe suponer la elaboración de un proyecto común, al menos en los aspectos relatados anteriormente, del puerto y la ciudad, con la intención de tratarlos como un solo objeto a nivel territorial, dada su relevancia y si se pretende una aproximación adecuada al problema y una solución coherente. En este sentido, el papel que puedan desempeñar los arquitectos, junto a ingenieros, geógrafos y demás profesionales implicados, tanto dentro como fuera de las instalaciones portuarias, resulta de especial importancia dada su cualificación en este terreno: el proyecto urbano y territorial.

A este respecto, el entendimiento de la ciudad y el puerto como un objeto arquitectónico, con sus propias estructuras y morfologías, que devienen fundamentalmente de sus usos y funciones y que son fruto de su evolución histórica, es un enfoque que puede ayudar a

resolver muchas cuestiones de forma adecuada, habida cuenta de las limitaciones ya sabidas del planeamiento para controlar la forma final, que es la que percibimos y vivimos y que en el caso de las ciudades (incluyendo sus puertos) del Estrecho de Gibraltar es fundamental.

Como ciudades patrimoniales y de un alto valor histórico, hay que tener en cuenta el carácter transformador de las intervenciones tanto de la arquitectura como de la ingeniería, por lo que la sensibilidad con lo existente, el cuidado en las actuaciones, el esmero en la detección, recuperación y puesta al día de los valores patrimoniales, y cierta elegancia -en cuanto que inteligencia aplicada a cualquier disciplina- deben estar presentes para proyectarlas hacia el futuro sin que pierdan su carácter propio, estrechamente relacionado con su pasado.

Head image: Cartografía de la Línea de Costa de Cádiz a Málaga y Estrecho de Gibraltar. J. Stribdeck, Augsburgo, 1716-1720. (© Instituto Geográfico Nacional, Madrid)