



El puerto de Algeciras. Desde el renacimiento de la ciudad a nuestros días

No son frecuentes en la Historia los casos de ciudades perdidas y vueltas a la vida. Algeciras es una de ellas. Destruida y abandonada en la segunda mitad del siglo XIV no volvería a recuperar vecindario, economía, urbanismo e instituciones hasta principios del siglo XVIII como consecuencia de la pérdida de la ciudad de Gibraltar durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) y el desplazamiento de parte de su población a las ruinas de Algeciras.

El factor geográfico jugará un papel determinante en su renacimiento. La bahía de Algeciras, un puerto natural, está situada en una encrucijada en la que se encuentran el mar Mediterráneo y el océano Atlántico y Europa y África en el estrecho de Gibraltar.

En el desarrollo de la ciudad el factor marítimo y portuario fue de gran importancia desde los primeros momentos. Durante el Siglo de las Luces, Algeciras creció: aumentó su población, su plano urbano se hizo más denso, su economía, dependiente del sector primario y de una pequeña burguesía local vinculada en gran medida al comercio marítimo, no dejó de crecer.

Durante toda la centuria no existieron infraestructuras portuarias. Pero el triángulo formado por la Isla Verde, el curso bajo y la desembocadura del río de La Miel y el fuerte de Santiago constituyeron un fondeadero seguro en el que recalaban numerosas embarcaciones de los pabellones más diversos. Sabemos de ellos por la presencia en Algeciras de consulados de las principales naciones europeas y de EEUU y por la importancia que tuvo la ciudad como puerto corsario. Ciudadanos pertenecientes a diversas actividades, desde el gremio de mareantes a los pequeños comerciantes, crearon empresas corsarias, siempre que existieron conflictos internacionales, para defender los intereses de la Corona Española y obtener beneficios económicos que favorecieron la riqueza de la ciudad. Su presencia en el puerto de Algeciras se mantiene activa hasta el primer tercio del siglo XIX.

Las instalaciones portuarias del momento se reducían a algún espigón de madera, a almacenes para guardar materiales y a la presencia de carpinteros de ribera dedicados a la

manufactura y reparación de embarcaciones menores.

El siglo XIX comenzó con un hecho histórico acaecido en las aguas que hoy ocupan las instalaciones portuarias: la Batalla de Algeciras de 1801 enfrentó en las cercanías de la costa algecireña a una flota inglesa contra una francesa apoyada desde tierra por la artillería del fuerte de Santiago, que se saldó, en una primera fase, con una victoria franco-española.

Durante el resto del siglo la ciudad de Algeciras y sus representantes políticos mantendrán un pulso constante con el gobierno de España para conseguir que se dotase a la ciudad de los medios necesarios para la construcción de un puerto que acabase con el aislamiento que padecía la ciudad, ayudará a su crecimiento, hiciera la competencia al puerto de Gibraltar y asegurase la conexión con Ceuta, en la costa de África.

Desaparecida la actividad corsaria hacia 1823, el contrabando desde Gibraltar, iniciado en la centuria anterior, alcanzó en ésta una enorme dimensión. La actividad pesquera, la exportación de productos comarcales como el corcho y el carbón vegetal, así como la construcción de un astillero, a mediados del siglo, y la compra-venta de pequeñas embarcaciones destacaban entre las actividades portuarias.

Ante los silencios de la administración central fueron los propios algecireños, encabezados por el Ayuntamiento y apoyados, a veces, por la Diputación, los encargados de realizar algunas obras menores a partir de donativos ciudadanos. Las mejoras en el puerto a finales del XIX se reducían a un espigón en la desembocadura del río de La Miel y a un pequeño muelle.

El detonante del nacimiento del puerto de Algeciras como tal está estrechamente relacionado con la llegada del ferrocarril, tras años de infructuosas gestiones y proyectos incumplidos. El tren llegó a Algeciras desde Ronda a principios de la década de los noventa. En 1893 un ramal finalizaba en el puerto y a partir de 1894 el vapor *Elvira* prolongaba el trayecto hasta Gibraltar.

El siglo XX dio a conocer la ciudad de Algeciras al mundo debido a la celebración en ella de la Conferencia Internacional sobre Marruecos que, entre otras cosas, puso de manifiesto la importancia estratégica que tendría la construcción de un puerto en la bahía algecireña.

Ese mismo año 1906 nació la Junta de Obras del Puerto de Algeciras encargada de gestionar el desarrollo portuario. Hasta los años veinte, y tras la colocación de la primera piedra del

futuro puerto por el Ministro de Fomento don Miguel Villanueva en 1913, las actuaciones se centraron en la construcción del muelle de La Galera, al que siguió otro transversal a él llamado muelle de Villanueva y, al final de la década, los primeros planes para la construcción de un dique al este con el fin de proteger las obras de los fuertes temporales de este y sudeste que las amenazaban. Las obras comenzarían en 1921.



Barcazas de obras en la construcción del muelle de La Galera, 1917. (Fuente: Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

El dique norte se construyó con materiales procedentes de la cantera de Los Guijos, trasladados hasta la Isla Verde, que se convirtió en el taller base de la construcción del

rompeolas. Sobre él destacaron desde el año 1923 las potentes siluetas de las grúas *Titán* y *Goliat*, encargadas de transportar y depositar los grandes bloques que daban forma al dique norte.

Hasta el estallido del crack del 29 el puerto de Algeciras vio incrementada su actividad comercial y el tránsito de pasajeros hacia Gibraltar y Ceuta, así como el de tropas españolas con destino a la Guerra de Marruecos.

En la década de 1930, a pesar de la crisis, el puerto mantuvo su proceso de crecimiento finalizándose en 1932 el rompeolas o dique norte y entre 1934-35 mejorándose las instalaciones del varadero de la Isla Verde.

Algeciras jugó un papel determinante durante la Guerra Civil Española. Tomada la ciudad por los militares sublevados contra el Gobierno de la II República desde los primeros momentos, el puerto contempló el desembarco de tropas sublevadas procedentes del protectorado marroquí las cuales jugaron un papel determinante en el desarrollo de la guerra.

En los difíciles años de la posguerra el puerto de Algeciras mantuvo sus actividades tradicionales: exportación de corcho, pesca y transporte de pasajeros a través del Estrecho.

Habrà que esperar a comienzos de la década de los cincuenta para que se retome la actividad con la construcción del Paseo Marítimo de Algeciras que dará lugar a una transformación decisiva en la evolución no solo del puerto sino del plano urbano algecireño.

Muelle pesquero del puerto de Algeciras, 1959-1960. (Fuente: Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).



Los años sesenta, años de crecimiento en los que nace el Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar, verán los primeros rellenos de las dársenas interiores, la ampliación de los muelles ya existentes y asistirán a la edad de oro del puerto pesquero de Algeciras, asociado a la pesca en los bancos marroquíes.

Además la creación de la refinería de petróleo *Gibraltar* en la bahía diversificará y aumentará los tráficos de pasajeros, vehículos y graneles líquidos. El crecimiento es tan significativo que en 1966 se construirá una nueva estación marítima y se continuarán sin descanso las obras de ampliación ganándole terreno al mar para lo que sería en un futuro próximo la terminal de contenedores.

Los primeros desembarcarán en el puerto Algeciras-La Línea en 1971 siendo la base del crecimiento portuario en los años futuros. El tráfico de contenedores, de productos siderúrgicos, pasajeros y avituallamiento son las actividades dominantes a lo largo de la década de los setenta en la que la mejora de las instalaciones portuarias es permanente.

El puerto de Algeciras conoce en los setenta el impacto del mayor movimiento migratorio estacional europeo. Miles de trabajadores marroquíes emigrantes en Europa vuelven a sus hogares en los meses de verano. La llegada es tan numerosa que en 1974 se aumentaron los puntos de atraque para transbordadores y comenzó a plantearse la necesidad de la actuación conjunta de las autoridades portuarias con las municipales y estatales en la organización de lo que en los ochenta se bautizó como Operación Paso del Estrecho (OPE).

Década 1980. Operación Paso del Estrecho. (Fuente: Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).



La década de los setenta presenció la desaparición de una de las señas de identidad de la ciudad de Algeciras: el río de La Miel, que en dos ocasiones contempló el nacimiento de la ciudad y fue su puerto natural durante siglos, fue canalizado en aras del desarrollo portuario mientras las siluetas de los grandes portacontenedores comenzaban a hacerse familiares en el horizonte de la bahía.

Los ochenta contemplaron la construcción en la bahía de la Central Térmica y la terminal de Carbón Gibraltar Intercar, con el consiguiente aumento de actividades portuarias, además de la integración del puerto de Tarifa en el puerto Algeciras-La Línea dependiente de la Junta del Puerto.

A finales de la década, el puerto invierte en la mejora de espacios litorales en todo el arco de la bahía, realizando numerosos paseos marítimos en las localidades costeras.

El final del siglo XX contempló la conexión de todos los muelles (Isla Verde-Galera-Navío) por medio de comunicaciones internas, así como el enlace con las carreteras nacionales eliminando el tráfico de camiones por el interior de la ciudad.

En los primeros años del siglo XXI el Puerto de Algeciras se ha convertido en el más eficiente de Europa, según publica The World Bank, y en el más importante generador de riqueza para la comarca del Campo de Gibraltar donde en 2017 generaba 28.170 puestos de trabajo y en 2019 movía 5,1 millones de Teus.

Es un elemento primordial en el proceso de transición energética europea y en el desarrollo del primer corredor marítimo de hidrógeno verde entre el sur y el norte europeo.

Su influencia en el desarrollo urbano de Algeciras sigue siendo significativa. En la actualidad (2023) el proyecto del Lago Marítimo contempla la creación de espacios destinados a actividades universitarias, museísticas, lúdicas, de ocio y deporte que ya forman parte del quehacer diario de muchos ciudadanos y de la ciudad misma.

Hoy es el puerto más importante del sur de Europa y su desarrollo es de interés tanto para la ciudad de Algeciras como para España y Europa.

Mas información

<https://www.apba.es/noticias/>

IMAGEN INICIAL | *Puerto y ciudad de Algeciras, 1859. Grabado a partir de una fotografía de Charles Clifford publicada en The Illustrated London News.*



REFERENCIAS

Aleman, J. Puerto Bahía de Algeciras. Entre dos mares y dos continentes. 100 años de Historia. Ministerio de Fomento-Ayto. Algeciras-Puerto Bahía de Algeciras-Lunweg-2005.

Galán, A. Y Bejarano, J.M. (Coord.): Puerto Bahía de Algeciras. Un siglo de vivencias. Ministerio de Fomento- Puerto Bahía de Algeciras-Colectivo UFCA-Lunweg-2007.

Galán, A. (Coord.): El puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía. Ministerio de Fomento-Ayto. Algeciras-Puerto Bahía de Algeciras-Colectivo UFCAA-Lunweg-2006.

Ocaña, M. (Coord.): Historia de Algeciras. Tomo II. Algeciras Moderna y Contemporánea. Cádiz-Dip. Prov.-2001.

Tornay De Cózar, F.: "Cien años del ferrocarril Algeciras-Jimena". Almoraima, 3, (1999), p.63.

Torremocha Silva, A. Y Humanes Jiménez, F.: Puerto Bahía de Algeciras. Guía catalogo del Archivo Fotográfico- APBA-1994.