

ORIGEN DEL PUERTO DE ALGECIRAS.

María Rosa Sierra Muñoz / Lcda. en Geografía e Historia por la U.N.E.D.

I.- CONTEXTO HISTÓRICO.

La primera década del siglo XX en la historia política española contempla gran parte de la monarquía parlamentaria de Alfonso XIII, basada en la Constitución canovista de 1876, en la que eran soberanos conjuntamente el monarca y las Cortes. Teóricamente comenzaba el siglo XX de la misma forma que había acabado el siglo XIX: los poderes del Estado y su funcionamiento, al menos formalmente, no habían sufrido variación. La realidad era que el sistema de partidos estaba en decadencia y a punto de desintegrarse, pese a los intentos repetidos de reconstruir un partido liberal y uno conservador para poder arrastrar a la opinión pública detrás de ellos.

En 1885 el acuerdo entre los líderes de los partidos gubernamentales Cánovas y Sagasta, llamado *Pacto del Pardo*, llevado a cabo a raíz de la muerte de Alfonso XII, llevaría a la práctica de modo convencional el sistema. Los partidos se turnarían pacíficamente en el poder político y aceptarían básicamente las reformas introduci-

das por el partido anteriormente gobernante. Tanto el régimen de dos partidos (liberal y conservador) como el turno pacífico de los mismos en el poder político, va a ser principio fundamental del régimen.

En períodos electorales los abusos cometidos por el poder central en el cese de ayuntamientos, el nombramientos discrecional de delegados gubernativos y, sobre todo, el enorme poder de los gobernantes civiles que dependían directamente del Gobierno, constituían la lacra permanente del sistema.

En cuanto a la economía española, el período que abarca desde 1898 a 1913 se caracteriza por el fenómeno de la recuperación. Después del último ciclo inflacionista de la Restauración y de la crisis subsiguiente a la pérdida de las colonias americanas y asiáticas, se abre una etapa de reajuste financiero y de regeneracionismo económico, en el que colaboran las nuevas fuerzas económicas surgidas después del desastre del 98 y las que existían en el mantenimiento de la industrialización del país. Se asiste,



pues, a quince años de mejoras notables en las técnicas y los procedimientos agrícolas y a la expansión de las nuevas actividades industriales como la química y la hidroeléctrica.

De todas formas el país seguirá presentando una configuración predominantemente agraria y latifundista. A las malas condiciones sociales y técnicas debemos sumar las condiciones negativas del suelo, y que sobre una superficie de 50.348.200 hectáreas, sólo unos 28 millones parecen susceptibles de cultivo.

La industria experimentará un tirón considerable, pero en todo momento necesitó ser protegida por la ayuda estatal, sin la cual no hubiera sobrevivido.

Otra herencia del siglo XIX, que se seguirá arrastrando, era el débil comercio exterior, basado en la exportación de materias primas y productos agrícolas, lo que ocasionaba una balanza comercial casi continuamente deficitaria. A esto debemos sumar las enormes inversiones extranjeras en España, que si, por una parte, sirvieron para despejar nuestra economía, por otra fueron unas inversiones poco equitativas que no sirvieron para reconvertir el país de la agricultura a la industria.

En general, la política económica de la Restauración gira en torno a un nacionalismo económico y a una mayor intervención estatal. En este sentido, se levantan barreras arancelarias; se acude a estímulos directos, fiscales, crediticios o administrativos; cuando todo ello se considera insuficiente, se dispone la obligatoriedad del consumo de los artículos producidos por la industria nacional; y la obligación de las empresas a atenerse a una autorización previa. Proteccionismo arancelario, proteccionismo administrativo y organización corporativa de la producción se superponen en un proceso que conduce hacia objetivos cada vez más marcadamente nacionalistas, con objeto de conseguir un modelo autárquico que nunca llegará a realizarse.

II.1.- EL MUNICIPIO: PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS.

La ciudad de Algeciras es una de las poblaciones,

junto con los municipios de San Roque, Los Barrios, Tarifa, La Línea, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera, que componen la comarca natural del Campo de Gibraltar, estando situada al sudeste de la provincia de Cádiz.

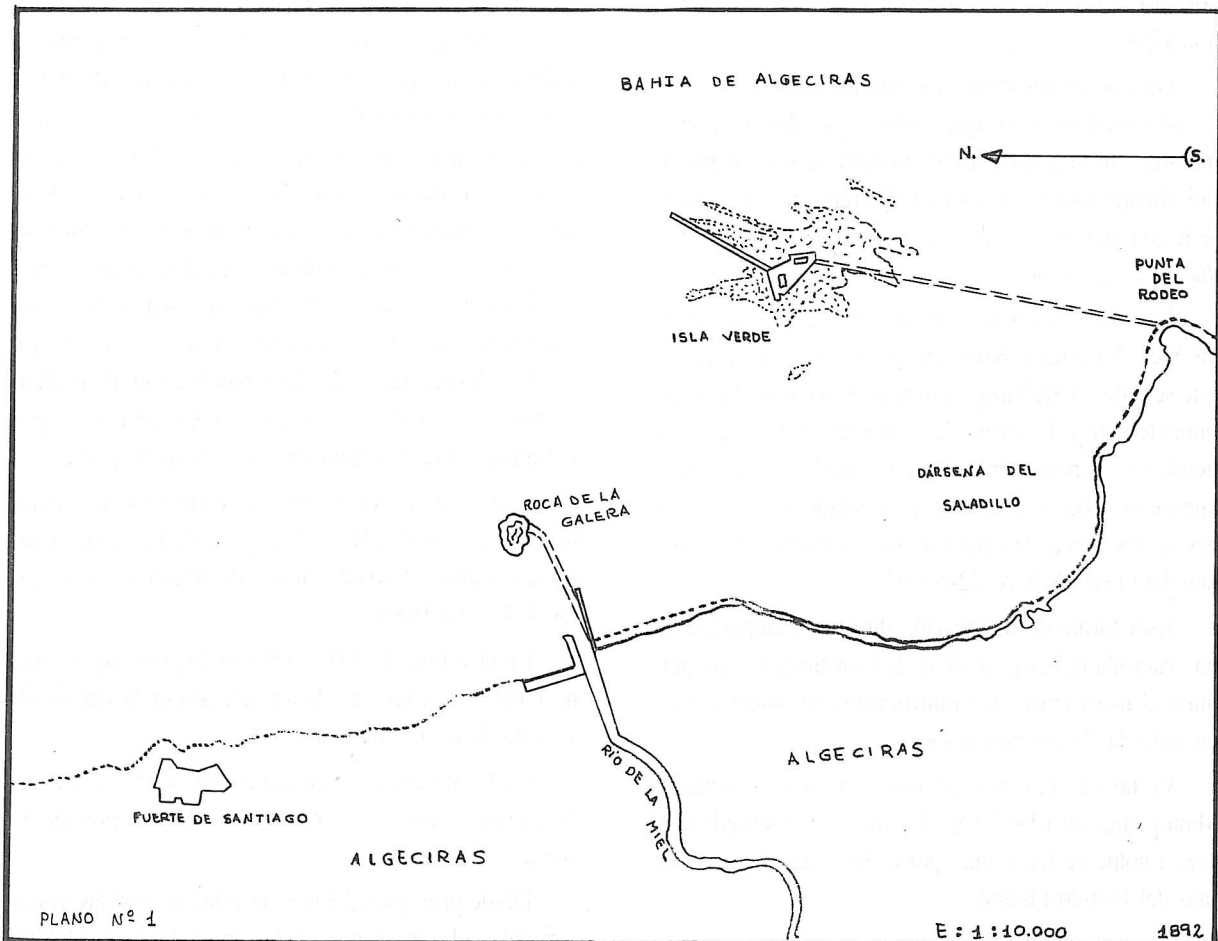
El término municipal de Algeciras limita al norte con el municipio de Los Barrios, al este con la bahía de su nombre, al sur con las aguas del Estrecho de Gibraltar y al oeste con Tarifa. Su extensión es de 83'76 Km², lo que supone un 5'5% de la extensión total de la comarca.

Al comenzar el siglo XX, Algeciras es una ciudad que cuenta con 12.371 habitantes, según el padrón vecinal confeccionado en el año 1906 (A.A.A. 15-3-1907). Y es en ese mismo año cuando tiene lugar en su suelo la Conferencia Internacional sobre Marruecos, como solución al problema de la intervención extranjera en el norte de África, que enfrentaba, sobre todo, los intereses de Alemania y Francia. A la conferencia de Algeciras asistieron representantes de trece potencias. Pero el Acta de Algeciras no llegó a dar la paz a Marruecos y perdió toda su validez, en el orden internacional, al estallar la guerra europea y al liquidarla el Tratado de Versalles, que prohibió a Alemania toda intervención en el Magreb.

En este período, el gobierno municipal era detentado por el Partido Liberal en la persona de D. Emilio Santacana y Mensayas, en correlación directa con el gobierno de la nación, cuyo presidente del Consejo de Ministros era el liberal Segismundo Moret.

Durante el mandato del Sr. Santacana se había autorizado la constitución de la Junta de Obras del Puerto, por R.O. del 10 de Agosto de 1906 y con arreglo al Reglamento General de la misma aprobada por Real Decreto de 17 de julio de 1903. Dicha autorización es recibida con gran alegría por el Ayuntamiento el 24 de Agosto (A.A.A. 24-8-1906).

La referida constitución de la Junta, tendría lugar el 30 de septiembre, sin que los concejales del municipio se enterasen hasta pasados cinco días, cuando se eligieron los representantes del Ayuntamiento en aquella. Hecho



que motivó la protesta de varios concejales (A.A.A. 5-10-1906).

El sistema de bipartidismo, compartiendo el poder de modo alternado en un turno pacífico, que se desarrolla a nivel de gobierno central, tiene un fiel reflejo en la política y la administración local del municipio algecireño.

Los partidos dinásticos están claramente representados en la corporación, siendo sus líderes D. Emilio Santacana por el Partido Liberal y D. Antonio Bonany por el Partido Conservador. Después de analizar las fuentes documentales de este período, se puede decir, que al margen de las dos opciones anteriormente expuestas, existe otra que no se define expresamente pero que, al

menos, ejerce una oposición permanente al turno preestablecido de gobierno. Esta última, que tal vez pudiera representar a una de las facciones republicanas, está encabezada por el Sr. Vázquez y secundada por los Sres. Barberán y Castillo.

A comienzos del año 1907, el Partido Liberal, que gobierna la Nación desde 1905, deja paso al turno conservador en la persona de D. Antonio Maura.

El 22 de Febrero de ese mismo año, se recibe en el Ayuntamiento de Algeciras un telegrama del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia, comunicando el nombramiento de D. Antonio Bonany como alcalde de la ciudad, por mandato de Su Majestad el Rey, restablecién-



dose así la relación directa entre el gobierno nacional y municipal.

Otra de las características reflejadas a nivel local es la colaboración total que ambos partidos dinásticos muestran en su gestión. El Sr. Bonany no sólo elogia enfáticamente a su predecesor en el cargo, sino que solicita se le conceda un voto de gracia y se le nombre *hijo predilecto* de la ciudad.

Las únicas voces discrepantes en este acto son las de los Sres. Vázquez y Barberán que se oponen a ello. En este sentido, el Sr. Vázquez manifiesta su protesta expresamente contra la forma de la designación, ya que entiende que el nombramiento de los alcaldes en los ayuntamientos debe ser conforme al resultado de las votaciones de los concejales que formen los mismos, y no por mandato real (A.A.A. 22-2-1907).

Esta forma de designación directa se amparaba en una cláusula del artículo 48 de la Constitución, que permitía el uso y abuso de la intromisión del poder central en todas las Corporaciones locales.

Como se verá más adelante, cuando el gobierno Maura caiga en 1909, el Sr. Bonany será sustituido a su vez, a golpe de telegrama, por el Sr. Guadalupe, de las filas del Partido Liberal.

Durante el turno conservador, de 1907 a 1909, se va a realizar la visita de sus Majestades D. Alfonso XIII y Dña. Victoria Eugenia al Campo de Gibraltar, siendo Algeciras la ciudad elegida como punto de residencia.

La corporación asiste con gran alegría y emoción a este hecho, del 5 al 8 de Abril de 1909, y se acuerda no escatimar gastos en los actos que a tal efecto se llevan a cabo (A.A.A. 5-3-1909). Los desvelos y atenciones municipales en torno a los reyes se verán reconocidos por un oficio del Gobierno Militar del Campo, felicitando a los alcaldes y a su corporación por el éxito del viaje, haciendo extensiva dicha felicitación a los demás alcaldes de las poblaciones del Campo de Gibraltar (A.A.A. 12-3-1909).

Al mes siguiente de la visita real, el Ayuntamiento

acuerda su adhesión a una manifestación, que se celebrará en Cádiz el 25 de Abril de 1909, en apoyo de la pronta aprobación del proyecto de Comunicaciones Marítimas presentado en las Cortes por el gobierno Maura, ya que la corporación considera será muy beneficioso para el puerto y la industria local. De nuevo aquí el Sr. Vázquez, secundado por los Sres. Barberán y Castillo, se oponen rotundamente a ello porque entiende que el proyecto sólo beneficiará a determinadas compañías y a determinadas poblaciones, y en nada lo hará a esta ciudad, ni a la industria nacional. El Sr. Sánchez Gil, de tendencia liberal, se abstiene, en vez de votar en contra, por haber impugnado su partido en las Cortes dicho proyecto.

El acuerdo es tomado por mayoría de votos, designándose al Senador Real D. Ramón de Carranza como representante del Ayuntamiento de Algeciras en el acto (A.A.A. 23-4-1909).

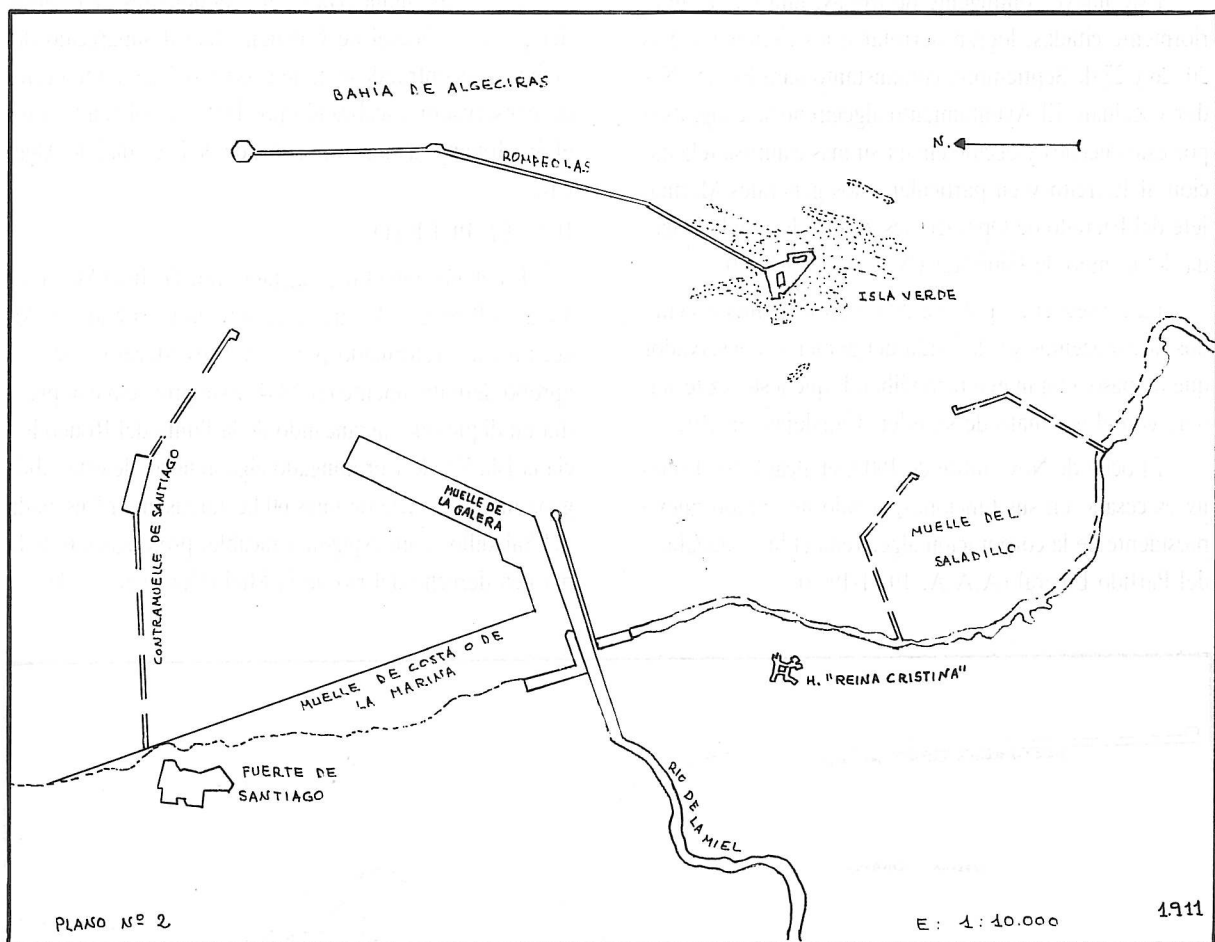
En el verano de 1909 un hecho de gran importancia nacional va a tener una clara incidencia en la vida local: se trata de la cuestión marroquí.

La Conferencia de Algeciras no logró una de sus principales aspiraciones que era la pacificación de la zona.

Desde principios del mes de Julio de 1909 las tropas españolas, de guarnición en los alrededores de Melilla, son atacadas por los rifeños hasta desembocar en la derrota de las mismas en Ait-Aisa el 23 de Julio y en el Barranco del Lobo el 27 del mismo mes, en cuya batalla muere el comandante en jefe de las mismas, el General Pintos.

Estos sucesos desencadenarán los acontecimientos de la *Semana Trágica* barcelonesa y traerán consigo la caída del gobierno Maura. La decisión de llamar a filas a los reservistas, que en su mayor parte estaban ya casados, fue el detonante de los graves disturbios populares iniciados el 27 de Julio en Barcelona.

En Algeciras, en el pleno municipal del 28 del mismo mes, se hace referencia a la situación de guerra en la que se encuentran las tropas españolas en Marruecos,



y se acata la decisión gubernamental, en cuanto a la llamada de los reservistas, sin hacer constar que en la ciudad se produjesen disturbios por ese hecho.

El Ayuntamiento acuerda hacerse cargo del mantenimiento de las familias que quedasen sin medios, al tener que incorporarse los cabezas de familia a la guerra. Asimismo, y dado el emplazamiento estratégico de la ciudad, se decide hacer las gestiones necesarias para establecer locales donde se atienda a los posibles heridos de la contienda. Para ello se ofrece, en primera instancia, la utilización de los medios disponibles del Hospital Civil existente y se accede al establecimiento de la Cruz Roja en la ciudad.

También se hace referencia al posible embarque de las tropas de guarnición en el Campo de Gibraltar, hecho que aún no se ha producido, corroborando la afirmación que a tal efecto realiza Fernández Almagro cuando dice que fue un grave error político de Maura y de su Ministro de Guerra el no haber utilizado estas fuerzas con anterioridad (A.A.A. 28-7-1909). De todas formas, el embarque con destino a Melilla de la Brigada que guarnecía el Campo de Gibraltar se produce pocos días después, siendo despedida en el puerto por la mayoría de los concejales de la corporación con todos los honores, haciéndosele entrega de una donación consistente en mil cigarrillos puros y dos reses vacunas (A.A.A. 2-8-1909).



Este nuevo contingente de tropas, junto a las anteriormente citadas, logran derrotar a los rifeños los días 20, 26 y 27 de Septiembre, conquistando para España Nador y Zeluán. El Ayuntamiento algecireño se congratula por estos hechos y decide enviar su más calurosa felicitación al Ejército y en particular a los generales Marina, jefe del Ejército de Operaciones, y Morales, de la Brigada del Campo de Gibraltar (A.A.A. 29-9-1909).

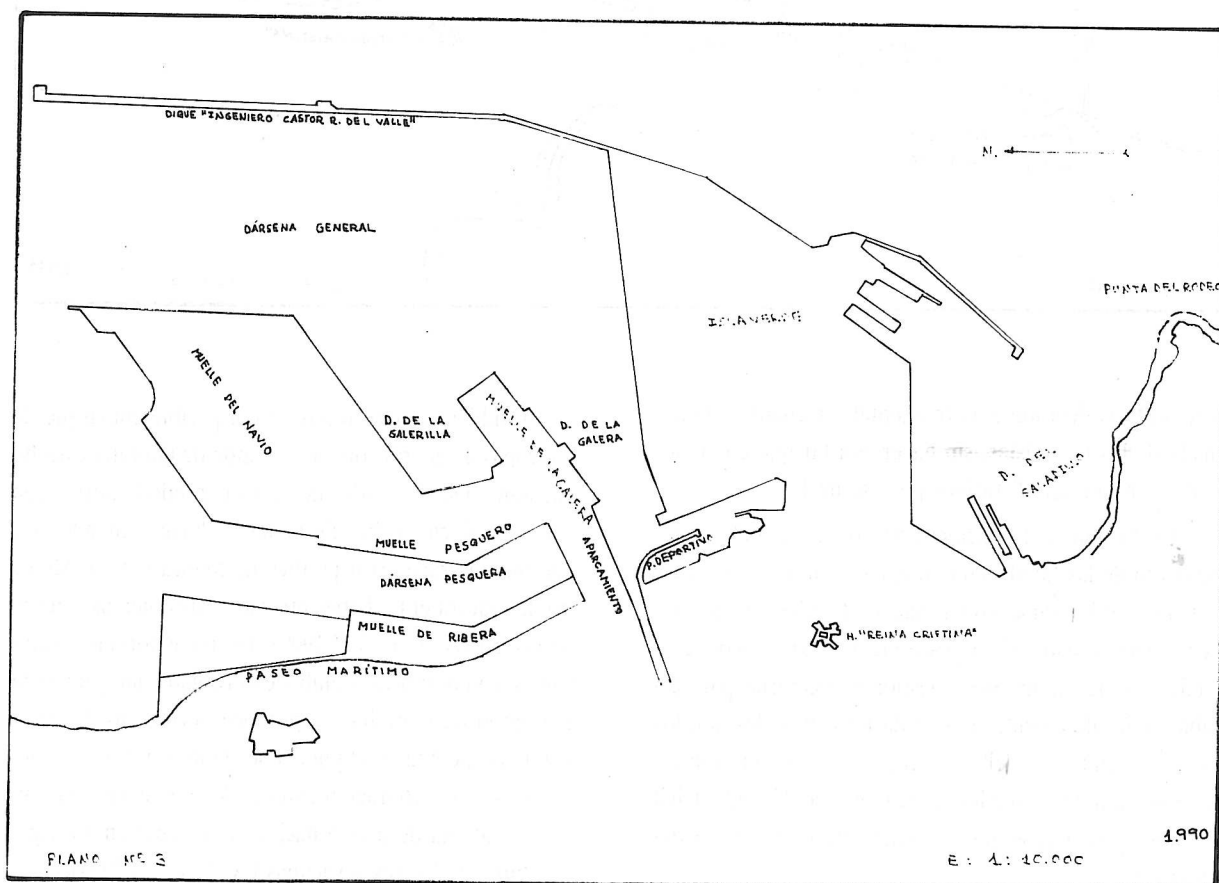
La consecuencia política de los acontecimientos citados la conocemos ya: la caída del gobierno conservador que da paso a un nuevo turno liberal, que a su vez terminará con el asesinato de su líder, Canalejas, en 1912.

El ocho de Noviembre de 1909, el alcalde Sr. Bonany es cesado en sus funciones, siendo nombrado nuevo presidente de la corporación algecireña el Sr. Guadalupe del Partido Liberal (A.A.A. 10-11-1909).

Las actas municipales correspondientes al período del gobierno liberal de Canalejas han desaparecido del archivo, encontrándose de nuevo las del siguiente período conservador encabezado por Dato, y volviendo a ser el Sr. Bonany, de nuevo, el alcalde de la ciudad de Algeciras.

II.2.- EL PUERTO.

En el año 1860 fue redactado, por D. Juan Martínez Villa, el Proyecto de puerto de refugio y arribada en Algeciras que, reformado por D. Carlos María Cortés, se aprobó definitivamente en 1864. Este proyecto comprendía un dique que, arrancando de la Punta del Rodeo hacia la Isla Verde y prolongado algo al norte de ésta, abrigaba una superficie de unas 60 hectáreas en la Ensenada del Saladillo, y un espigón atracable, prolongación de la margen derecha del río de la Miel (Ver plano nº 1).



A pesar de la necesidad e importancia de un Puerto de refugio en la bahía de Algeciras, no se llegó a iniciar la realización de dicho proyecto, por lo que la Dirección General de Obras Públicas ordenó en 1881 que se estudiaran de nuevo las obras más urgentes, y con arreglo a esta disposición, tratando más bien de satisfacer el tráfico local que los intereses de la navegación en general, se redactó en 1887 el proyecto de D. Luis de la Orden, que comprendía solamente un espigón atracable de sólo 12 metros de anchura, que arrancando del que existía en la margen izquierda del río terminaba con un morro en la piedra de la Galera.

La Jefatura de Obras Públicas, al informar este proyecto, opinó que era mejor la solución propuesta en el primitivo proyecto del Sr. Martínez Villa, que dejaba el río al abrigo del espigón, impidiéndose así la formación de la barra en su desembocadura. Con motivo de esta discrepancia se devolvió sin aprobar el referido proyecto, ordenando se estudiaran de nuevo las cuestiones que se relacionaban con el aterramiento acusado por el río, y con el ancho del espigón que ya parecía exiguo.

Pendiente este estudio, la Jefatura de Obras Públicas solicitó de la superioridad en 1895 que el proyecto no se limitase a las obras interiores, considerando que las exteriores debían anteponerse a aquellas, por cuanto facilitaban la ejecución de las interiores y permitían proyectarlas con más acierto y economía.

La Dirección General autorizó este estudio, y para realizarlo aprobó un presupuesto el 11 de Marzo de 1896, y otro adicional a principios de siglo.

Con cargo a estos presupuestos y con el personal de la Jefatura de Obras Públicas, a las órdenes del entonces Ingeniero Jefe de la Provincia, D. Enrique Martínez, se realizaron los trabajos del levantamiento detallado del plano de la parte de la bahía donde se había de proyectar el puerto, con sondeos de calado y exploraciones del subsuelo y se estudiaron las soluciones más ventajosas para el Puerto de Refugio en Algeciras.

Organizada la Junta de Obras del Puerto de Algeciras por R.O. de 10 de Agosto de 1906, se hizo cargo de

las obras existentes el 31 de Diciembre de 1907, así como de los datos reunidos para el estudio del Puerto.

II.2.2.- LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO.

La constitución de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras tuvo lugar el 30 de Septiembre de 1906 en la Casa Consistorial de la ciudad. Ocupó la presidencia el Sr. Alcalde D. Emilio Santacana, estando presentes también quince personas de las citadas por el propio Alcalde, probablemente entre las dedicadas al comercio y el transporte marítimo en la ciudad.

El Sr. Santacana leyó, en primer lugar, la R.O. de 10 de Agosto de la Dirección General de Obras Públicas autorizando la constitución de la misma. A continuación se procedió al nombramiento, por unanimidad, del Presidente provisional D. Manuel González Vilches y de los vocales: Francisco Vicente (naviero), Antonio Gil (consignatario de buques), Juan Forgas (banquero-comerciante), José Reberdito (comerciante) y Manuel González (comerciante).

Por último el Sr. alcalde ofreció a la Junta recién constituida su total colaboración (Ver A.J.O.P.A. 30-9-1906. Anexo 1).

Posteriormente, el 5 de Octubre fueron designados, como delegados del Ayuntamiento en la Junta, los concejales Sres. Bonany y García Reina.

Siendo ya alcalde de la ciudad de Algeciras el conservador Antonio Bonany, convoca una reunión de la Junta para el 28-2-1907. Esta reunión fue presidida por el Gobernador Militar del Campo y trató de la elección del nuevo presidente de aquella. Se presentan como candidatos los Sres. Forgas y Bonany, siendo elegido el segundo por seis votos contra uno, con lo que vuelve a recaer la presidencia de la Junta en la misma persona del alcalde (A.J.O.P.A. 28-2-1907). El Sr. Bonany conservaría el cargo, junto con el de alcalde, hasta finales de 1909.

Una de las primeras acciones de la Junta es encargar a una comisión el estudio de un proyecto de las posibles

tarifas a cobrar en el puerto de Algeciras, como principal forma de recabar fondos para la misma.

El 8 de Mayo del mismo año, dicha comisión presenta el informe. Éste había sido elaborado basándose en datos recabados por la Administración de Aduanas de la ciudad y de la Dirección General del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, arrendataria de la Compañía de Vapores del Sur de España, así como en la legislación vigente y en los reglamentos de otras juntas portuarias anteriormente constituidas.

De los mencionados datos se deduce que, en general, el volumen de mercancías descargadas es sensiblemente mayor al de las cargadas en las instalaciones del puerto, así como la notable cantidad de tráfico de pasajeros que se calculaba en una media anual de 380.000 personas. Hay que tener en cuenta que en esta época las instalaciones portuarias de Algeciras se limitaban a un muelle sobre pilotes en la margen derecha del río de la Miel (perteneciente a la Compañía del Ferrocarril, cuyo trazado, así como el del propio muelle, data de 1892), un espigón en la margen izquierda y un pequeño muelle de costa perpendicular a dicho espigón, llamado muelle de La Marina o Comercial. (Ver plano nº 1).

En el cuadro de las tasas propuestas se advierte claramente que las que gravan el embarque de mercancías eran netamente inferiores a las que gravaban el desembarque de las mismas. Esto refleja la política proteccionista del gobierno frente al exterior, materializada en los aranceles de 1904 y 1906.

Estas tasas fueron aprobadas unánimemente por la Junta y enviadas a la Dirección General de Obras Públicas (A.J.P.A. 8-5-1907). Ésta contestó a la Junta con una R.O. de 21 de Junio aprobando las tarifas, pero exceptuando del pago de ellas al tráfico con Gibraltar, por estar dicha localidad en la misma bahía, así como a la exportación de vinos, aceites, frutas y legumbres frescas. De esta forma se favorecían las exportaciones de las materias primas más características de nuestro país, con lo que se trataba de equilibrar el déficit de la balanza comercial.

Las exenciones para el tráfico con Gibraltar provocaron el malestar de varios miembros de la Junta, por considerar que se les privaba de su mayor fuente de ingresos, por lo que pidieron se les concediera como impuesto transitorio por un plazo de cinco años (A.J.O.P.A 11-7-1907).

En los años siguientes se iniciaron los preliminares de un nuevo intento de llevar a buen término las obras del puerto, pero esta vez desde la propia localidad.

El 12 de Noviembre de 1907 el Ministerio de Fomento nombró Director de las obras del puerto a D. José Rodríguez de Rivera. A partir de aquí ya se pudieron proyectar las primeras obras, y así, el 8 de Octubre de 1908, la Junta queda enterada de la aprobación por el Gobierno del presupuesto de ampliación del Muelle Comercial (R.O. 14-9-1908) y de las condiciones para el dragado por contrata del río de la Miel (R.O. 28-9-1908). (A.J.O.P.A. 8-10-1908).

El 3 de Marzo de 1909, la comisión ejecutiva de la Junta hizo los preparativos, junto con el Ayuntamiento, para recibir a Alfonso XIII con motivo de su visita a Algeciras del 5 al 8 del corriente. El día 10 del mismo mes, por haber cumplido los dos años en el cargo los directivos de la Junta, se procede a nueva votación, siendo reelegido el Sr. Bonany como presidente de la misma.

El mismo día 10, el Ingeniero Rodríguez de Rivera y el Ingeniero Comandante Adolfo García Cabezal presentaron el dictámen económico-administrativo del nuevo proyecto de obras del puerto.

En dicho dictámen se plantea la urgente construcción de un rompeolas, a partir de la Isla Verde, para proteger el resto de las obras, así como el encauzamiento del río de la Miel. En cuanto a los muelles proyectados se asigna el del Saladillo para embarcaciones menores; el de la Galera para los barcos de pasajeros; el muelle de la Costa para el tráfico con Marruecos, tanto civil como militar y la explanada de la Isla Verde para las instalaciones de carboneo.

El coste total de estas obras, más las complementa-



Vista panorámica del Puerto de Algeciras.

rias, se evalúa en 9.803.319'14 pesetas. Para cubrir estos gastos y realizar este plan en 9 años, se propone pedir empréstitos avalados por una subvención estatal de 500.000 pesetas anuales durante treinta años, teniendo en cuenta la progresiva subida de los precios. Asimismo, con el mismo fin se vuelve a solicitar el establecimiento del arbitrio al tráfico entre Gibraltar y Algeciras, sin conseguirlo, y el recargo del impuesto de transporte a la carga o descarga en cualquier punto de la bahía. (Ver A.J.O.P.A. 10-3-1909. Anexo 2 y plano nº 2).

El 23 de Abril la Junta recibió un telegrama del Senador por la provincia de Cádiz Ramón de Carranza, en el que convocaba una manifestación para el domingo 25, a fin de apoyar el proyecto de Protección Industrial y Comunicaciones Marítimas presentado por el gobierno conservador a las Cortes. Por unanimidad la Junta se suma a la convocatoria, dirigiendo telegramas de felicitación al jefe del Gobierno y al ministro de Hacienda y delegando en el Ingeniero y en dos vocales residentes en Cádiz para

que asistan a la manifestación.

En la sesión del 2 de Octubre de 1909, el Ingeniero Jefe informa a la comisión ejecutiva del resultado de su estancia en Madrid.

Rodríguez de Rivera da cuenta de que el 27 de Septiembre último el Consejo de Obras Públicas ha aprobado técnicamente el proyecto, aunque autorizando solamente el inicio del rompeolas de la Isla Verde, debido a las dificultades económicas de la Nación. También hace saber a la Junta que el Director General de Obras Públicas le ha preguntado si es posible construir en pocos días un embarcadero para las expediciones militares que se están efectuando a Ceuta, a lo que le respondió negativamente. Nótese que en el mes de Julio —y contando sólo con unas incipientes obras portuarias— se había efectuado el embarque de la Brigada de guarnición, para las operaciones en Melilla. Asimismo el Ingeniero hizo hincapié en aunar esfuerzos de todos, incluidos la Cía. Trasatlán-



tica y la de Ferrocarriles, y la necesidad de aumentar los recursos de la Junta con la concesión del arbitrio sobre el tráfico de Gibraltar. El 9 de Diciembre se recibe la R.O. de 26 de Noviembre aprobatoria del trazado general del puerto y en la misma sesión se lee un oficio del Sr. Bonany presentando su dimisión como presidente de la Junta, un mes después de haber sido cesado como alcalde, sustituyéndole el Sr. Forgas provisionalmente. Cuatro días después es confirmado en su cargo por ocho votos contra uno.

A finales de enero de 1910 se decide iniciar el dragado de la desembocadura del río de la Miel, así como dotar de alumbrado eléctrico, iniciando para ello contactos con varias compañías eléctricas de la zona.

El doce de Mayo se lee el informe económico-administrativo del proyecto del Rompeolas "Isla Verde" y obras complementarias, reiterándose las peticiones hechas anteriormente el tres de Marzo de 1910, solicitando que se acorten los plazos de ejecución de las obras. Para influir en las autoridades a favor de este proyecto, se acuerda enviar a Madrid una comisión constituida por el presidente, un vocal y el secretario de la Junta. (A.J.O.P.A. 12-5-1910).

Las gestiones de esta comisión en Madrid fueron aplazadas, en espera de concertar sus acciones con el senador Carranza, hecho del que se da cuenta el 11 de Julio. En la misma sesión se trató lo referente al artículo 18 de la Ley de Protección de las Industrias Marítimas, estándose de acuerdo con la reducción de los aranceles del tráfico con las posesiones españolas en el norte de África, excepto en lo que se refiere a la exportación del corcho en plancha, que se juzga perjudicial para la industria taponera local. (A.J.O.P.A. 11-6-1910).

El 9 de Septiembre se aprueba la construcción en el puerto de una estación sanitaria y otras medidas de salubridad, a fin de evitar el contagio del cólera, para lo cual se piden fondos al Gobierno de la Nación. (A.J.O.P.A. 9-9-1910).

Por Real Orden del 27 de Octubre de 1910 se manda redactar un proyecto reformado del puerto de Algeciras,

que es presentado a estudio de la Junta el 26 de Noviembre. (A.J.O.P.A. 26-11-1910).

El 10 de Febrero de 1911, el Sr. Ingeniero Rodríguez de Rivera da cuenta a la Junta del resultado de las gestiones de la comisión enviada a Madrid. Según aquél los comisionados, gracias a la intervención del diputado por Algeciras José Luis Torres, obtuvieron una audiencia real en la que, informado el monarca del proyecto portuario, mostró interés por el mismo y su intención de interceder en su favor ante el gobierno. También fueron recibidos por el presidente del gobierno, Sr. Canalejas, y por el ministro de Fomento Sr. Villanueva, que recibió una carta en el mismo sentido del senador Carranza. Ambas personalidades se mostraron partidarias del proyecto. (A.J.O.P.A. 10-2-1911).

Estos esfuerzos dieron como resultado, finalmente, la aprobación del proyecto del Rompeolas "Isla Verde" y obras complementarias, por R.O. de 13 de Septiembre de 1911, que fue recibida por la Junta el 7 de Octubre del mismo año, el mismo día que el Ingeniero José Rodríguez de Rivera presentó los primeros presupuestos y planos de obras para el año 1912. (A.J.O.P.A. 7-10-1911. Ver plano nº 2).

Este mismo proyecto se siguió hasta llegar a la inauguración oficial del puerto, el domingo 25 de Mayo de 1913 a las cinco de la tarde, rebautizándose el muelle de la Galera con el nombre de "Rey Alfonso XIII" y el muelle secundario que, partiendo de aquél, iba paralelo al de la Marina, con el del ministro de Fomento D. Miguel Villanueva. (Ver A.J.O.P.A. 23-5-1913. Anexo 3).

Este acto fue el punto de partida del crecimiento del Puerto de Algeciras, que aún hoy no se ha terminado. Es en la actualidad el tercero de España en tráfico total y el primero en tráfico de pasajeros. Emplea en la actualidad unas 33.600 personas, de las cuales 14.000 realizan funciones directamente enlazadas con el puerto y 19.600 funciones indirectas. En total suman prácticamente la mitad de la población activa del Campo de Gibraltar, desempeñando un papel primordial en el desarrollo socioeconómico de la zona. (Ver plano nº 3).

BIBLIOGRAFÍA

Las fuentes documentales utilizadas para la realización del trabajo, han sido las actas del ayuntamiento de Algeciras y las de la Junta del Puerto de la misma ciudad correspondiente al período 1906-1913. Asimismo, también se han consultado los proyectos del puerto de los años 1860, 1908 y 1911.

Este estudio se ha podido realizar gracias a la colaboración del Ayuntamiento y de la Junta del Puerto de Algeciras, que de forma desinteresada me prestaron toda la ayuda necesaria para la realización del mismo.

- AVILÉS FERÁNDEZ, et alii. *El Siglo XX. Los primeros treinta años*, Nueva Historia de España T. 17, Ed. Edaf. Madrid 1981.
- CORZO SÁNCHEZ, et alii. *Algeciras*, Los pueblos de la provincia de Cádiz, Diputación provincial de Cádiz. Cádiz 1983.
- DELGADO, Cristóbal. *Pasado y presente de la ciudad de la bella bahía*, impreso en Graficasal Alcalá y Castillo S.L. Algeciras 1971.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor. *Historia del Reinado de Don Alfonso XIII*, Biblioteca de la Historia de España, T. I, Ed. Sarpe. Madrid 1986.
- GALLEGO, José andrés. *Historia Contemporánea de España*, U.N.E.D. Madrid 1985.
- GARCÍA DELGADO, J. Luis et alii. *La modernización económica de España 1830-1930* (compilación de Claudio Sánchez albronzoz), Alianza Editorial S.A. Madrid 1985.
- MARTÍNEZ CUADRADO, Miguel. *La burguesía conservadora (1874-1931)*, T. VI de la Historia de España Alfaguara, 5ª edición, Alianza Editorial. Madrid 1979.
- SECO SERRANO, Carlos. *Alfonso XIII y la crisis de la Restauración*, 2ª edición, Ed. Rialp S.A.. Madrid 1979.
- SECO SERRANO, Carlos et alii, *La España de Alfonso XIII*, Cuadrenos de Historia 16, 1ª edición, Ed. Grupo 16. Madrid 1985.
- TORREMOCHA, Antonio y HUMANES, Francisco. *Guía escolar de Algeciras*, 1ª edición, Excelentísimo Ayuntamiento de Algeciras, Delegación de Cultura. Algeciras 1985.
- VICENS VIVES, J. *Historia económica de España*, 7ª edición, Ed. Vicens Vives. Barcelona 1982.



ANEXOS

Sesión inaugural de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras del 30-9-1906.

Asistentes: Sres. Juan Forgas, José Gil Pineda, Francisco Gil Pineda, José Reberdito, Manuel González, José Vento Jiménez, Isaac Díez Blanco, Francisco Maldonado, Leonardo Ferreiro, Manuel Benítez, Pablo Toledo, Antonio Roca Calderón, José Pecino Arana, Manuel García Benítez Y Manuel López Linares.

Punto único: Preside la sesión el alcalde que lee a los asistentes la Real Orden del 10 de Agosto de 1906, donde se concede autorización para la creación de la Junta de Obras del Puerto. Se organizan provisionalmente los cargos de ésta.

A.J.O.P.A. Tomo 1. Págs. 3-5.

"Sesión Inaugural"

"En Algeciras a los treinta días del mes de Septiembre de mil novecientos seis, reunidos en el salón de actos del Excmo. Ayuntamiento los Señores anotados al margen (al margen: Forgas, José Gil Pineda, Francisco Gil Pineda, Reberdito, González, Vento, Díez, Maldonado, Ferreiro, Benítez, Toledo, Roca, Pecino, García y López), previa citación hecha por el Señor Alcalde Constitucional D. Emilio Santacana y Mensayas, dió cuenta a los concurrentes del siguiente particular.

Dió las gracias a los Señores presentes por su asistencia, lamentando no lo fueran en el número de los citados, por tratarse de asunto de tanto interés para la población.

Seguidamente leyó la Real Orden de 10 de Agosto comunicada por la Dirección General de obras públicas, que copiada a la letra es como sigue.

"Hay un sello en seco que dice: Ministerio de Fomento = Dirección General de obras públicas = Puertos.

Ilustrísimo Señor = Vista una solicitud del Ayuntamiento de su digna presidencia, en la cual en nombre de dicha Corporación y en el de todos los Comerciantes = Vista una solicitud del Ayuntamiento de su digna presidencia, en la cual en nombre de dicha Corporación y en el de todos los Comerciantes e industriales de esa Ciudad, solicitan autorización para constituir una junta de obras que deben realizarse, para las de ese puerto con la creación de arbitrios que afectarán al Comercio y la navegación, en esa realidad, habrán de beneficiarse los intereses generales y más especialmente los de la región. De conformidad con los informes del Gobierno Civil de la Provincia y de la Diputación provincial e Ingeniero Jefe de las obras públicas de la misma, y con lo propuesto por esta Dirección General; Su Majestad el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien disponer: que se autorice la constitución de la Junta de obras que como delegada del Estado habrá de dirigir y administrar las obras y servicios del puerto de esta Ciudad, dándosele cuenta de

dicha constitución y una vez efectuada la misma, para lo cual se le remiten doce ejemplares del reglamento vigente para la organización y régimen, aprobado para dichas corporaciones = Lo que de Real Orden comunicada por el Señor Ministro, digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes = Dios guarde a V. I. muchos años = Madrid 10 de Agosto de mil novecientos seis = El Director General = Por Orden = Ricardo Serant = Señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento de la Ciudad de Algeciras =" En vista de ella, manifestó que se estaba en el caso de proceder a la elección de los vocales electivos en la forma y por los conceptos que establece el artículo 5º del Reglamento general para la organización y régimen de la Junta de obras de puertos, aprobado por Real Decreto de 17 de Julio de 1903 y al efecto procedía que uno de los Señores concurrentes tomara la presidencia hasta la constitución definitiva de la Junta; que en la próxima sesión del Ayuntamiento, quedarían nombrados los dos concejales que dispone el artículo 4º como vocales electivos y pondrá en conocimiento de la autoridad local de Marina y del Ingeniero nombrado para las obras, el momento en que celebre sesión la Junta elegida, para los efectos de lo que dispone el artículo 21.

Por unanimidad fue nombrado entre los concurrentes para el cargo de Presidente, hasta la constitución definitiva de la Junta, D. Manuel González Vilches, procediéndose seguidamente a la elección de los cinco vocales electivos para lo que puestos de acuerdo los asistentes, fueron elejidos por unanimidad.

D. Francisco Vicente Montero, como naviero.

D. Antonio Gil Pineda, como consignatario de buques.

D. Juan Forgas, como Banquero comerciante.

D. José Reberdito, como Comerciante.

D. Manuel González, como Comerciante.

El Señor Alcalde manifestó que creía terminada su misión, pero que antes de retirarse, ofrecía a la Junta nombrada, no sólo su cooperación personal para cuanto pudiera servir de ayuda y consejo, sino la muy eficaz del Ayuntamiento en la pronta resolución de cuantos asuntos dependieran del mismo. Instó a todos a tomar con empeño la realización de la obra empezada, haciendo votos porque en breve tiempo puedan principiarse los trabajos.

Y terminando el acto, se disolvió la reunión, firmando todos los concurrentes (firmado).

E. Santacana = Manuel González = Juan Forgas = José Reberdito = Isaac Díez = Pablo Toledo = José Vento Jiménez = Antonio Roca = L. Ferreiro = José Gil Pineda = José Pecino Arana = Manuel García = F. Maldonado = M. Benítez = Manuel López = Francisco Gil Pineda = Antonio Gil Pineda = Antonio Bonany

El acta que antecede es copia íntegra del original que obra en el Minutario de las sesiones que celebra esta Junta por no haber sido reintegrado a su debido tiempo el presente libro.

El Presidente

El Secretario accidental
Manuel González Vilches

Sesión ordinaria de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras del 10-3-1909

Asistentes: Sres.: Bonany, Forgas, Gil Pineda, Reberdito, Oncala, Delgado, Comandante de Marina, Ingeniero Director y Administrador de Aduanas.

Puntos tratados:

- 1º) Se lee y se aprueba el acta de la sesión anterior.
- 2º) Se da cuenta de los acuerdos tomados por la Comisión Ejecutiva en sesión del día 3 del actual.
- 3º) Se procede a la nueva elección de Presidente, Vicepresidente y Vocal interventor.
- 4º) Provisión de la plaza de Secretario Contador de la Junta.
- 5º) Se estudia y discute el dictamen económico-administrativo que acompaña al Proyecto del Puerto realizado por el Ingeniero Director Sr. Rodríguez de Rivera.
- 6º) Se da lectura a varios comunicados:
Oficio de la D.G. de Obras Públicas remitiendo ejemplares de impresos de estadística, para que sean cumplimentados.
Oficio del Administrador de Aduana comunicando recaudación de arbitrios.
Nota de existencia de Fondos de la Junta en el día de ayer.
- 7º) La Junta autoriza al Ingeniero Director a realizar cuantos viajes a Cádiz sean necesarios.
- 8º) Se leen y aprueban las cuentas de las oficinas administrativas y facultativas del mes de Febrero último.
- 9º) El Presidente justifica la ausencia de los Sres. García Cabeza e Iriarte.

A.J.O.P.A. Tomo 1. Págs. 184-194.

Entre los temas que se acordaron se transcriben a continuación los puntos números 2, 3 y 5.

2º) *"Seguidamente dióse cuenta de los acuerdos tomados por la Comisión Ejecutiva en sesión del día 3 del actual, referentes a los actos que la Junta había de realizar durante la permanencia de S.M. el Rey (q.D.g.) en esta población, así como también al envío de un ejemplar completo del Proyecto de puerto a la Comandancia de Marina, para su informe y finalmente respecto a la presentación a la Junta del expediente para la provisión por concurso de la plaza de Secretario, ya concluso, por haber terminado el plazo señalado.*

La Junta se dió por enterada de dichos acuerdos, prestándoles su conformidad".

3º) *"Se dá cuenta a la Junta que procede la nueva elección de los cargos de Presidente, Vice y Vocal Interventor, por haber ya cumplido en el desempeño de los mismos los Sres. los dos años que el Reglamento general preceptua manifestando el Sr. Presidente, que el no haber procedido antes a esta elección, ha sido a causa de esperar una Junta General que por motivos del viaje regio a esta población, ha estado aplazada.*

Para los efectos de la elección ocupa la presidencia como vocal electivo de más edad el Sr. Reberdito.

Una vez terminada la votación secreta se procede a la lectura de las papeletas depositadas, resultando elegido Presidente por nueve votos de los diez existentes, Don Antonio Bonany Vargas Machuca, Vicepresidente Don Juan Forgas Estraban por igual número de votos y vocal Interventor Don Antonio Gil Pineda por los mismos nueve votos, habiendo tenido el vocal Sr. Reberdito, un voto para cada uno de los expresados cargos, de los que posesiona la Junta en el mismo momento a los Sres. designados.

Cedida la presidencia por la mesa de edad, al Presidente elegido Sr. Bonany, expuso éste en su nombre y en el de los otros dos Sres. lo muy reconocido y obligado que queda la Junta por la reiterada confianza que en ellos depositan, contrayendo ante la misma, formal compromiso de contribuir con todos sus desvelos a la prosperidad y engrandecimiento de ella y por ende de los intereses del puerto que están bajo su custodia.

El Sr. Ingeniero Director en representación de los demás Sres. Vocales expuso que la seguridad en las intenciones y sentimientos expresados ha sido el móvil que los ha guiado al depositar sus votos en favor de los Sres. elegidos y que espera de su gestión el éxito más lisonjero en la realización del Proyecto pendiente de aprobación.

El Sr. Presidente reitera sus ofrecimientos".

5º) *"En cumplimientos a acuerdos de esta Junta por los que una Ponencia compuesta de los vocales Sres. Ingeniero Comandante Don Adolfo García Cabezal e Ingeniero Director, se encargaba del estudio del dictamen económico-administrativo que acompañando al Proyecto del puerto, ha de elevarse a la Superioridad, presenta dicha Ponencia un adelanto del citado dictamen en varias bases que después de examinadas atentamente y discutidas en varios detalles de redacción, quedan aprobadas por unanimidad en la forma siguiente:*

1º Refugio.- *Para que preste seguro fondeadero a toda clase de embarcaciones, es necesario el Rompeolas de Isla Verde, es decir, la 1ª Sección completa. Es opinión unánime que a esta obra primordial, se subordinan todas las demás.*

2º Saneamiento.- *Para proteger al puerto contra los aterramientos del río "La Miel"; para llevar a punto conveniente el desagüe de las Alcantarillas de la población; para enlazar ésta con los muelles proyectados; y para satisfacer al mismo tiempo el tráfico local, se precisa la ejecución de los trozos 2º y 3º de la 2ª Sección Encauzamiento del río.*

3º Embarcaciones menores.- *Para proporcionar desde el primer momento, segura estancia y medios de preparación a las embarcaciones que exija la ejecución de las obras y para satisfacer amplia y cumplidamente el tráfico de la pesca, del gabarrage y demás embarcaciones menores del puerto, conviene mucho la construcción del Trozo 1º de la 3ª Sección o Rompeolas del Saladillo.*

4º Pasajeros.- *Este servicio que es ya importantísimo crecerá mucho con las facilidades que proporcionará el muelle de la Galera, en cuyo trozo 1º puede y debe concentrarse todo el movimiento de pasajeros del puerto. Interin se dota a este muelle de los elementos necesarios, debe subsistir el actual embarcadero del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras; pero para que se complete el encauzamiento del río, dicho embarcadero de madera ha de reemplazarse por el de fábrica constituido por los trozos 4º y 5º de la 2ª Sección.*



5º Escala de trasatlánticos.- Estando llamado el puerto de Algeciras a ser punto de recalada de las líneas más importantes de navegación por el Estrecho, debe proporcionarse fácil atraque a los grandes Trasatlánticos y para ello está indicado el trozo 2º de la 6ª Sección (Muelle de la Galera).

6º Tráfico con Marruecos.- Para fomentar este tráfico, bastará proporcionar grandes facilidades al establecimiento de depósitos de mercancías nacionales y extranjeras, que permitan la importación en las épocas convenientes en grandes cantidades y la exportación a los diferentes puertos marroquíes según sus necesidades. Para ello es adecuada la amplia zona de servicio del muelle de Costa, especialmente el trozo 3º que es atracable para barcos de pequeño cabotaje.

7º Servicios Militares.- El aprovisionamiento rápido y seguro de nuestras fuerzas en África, queda ampliamente satisfecho con los Solares reservados para Factorías Militares en el Trozo 2º del mismo muelle de Costa que están contiguos a los actuales edificios y terrenos del Ramo de Guerra, a la futura Estación marítima y de los muelles.

La Marina de Guerra, aparte el refugio y aprovisionamiento que encontrará en el puerto de Algeciras, exigirá servicios de otra índole, que encontrarán más propia situación en el puerto de Ceuta en vías de ejecución y en Tarifa. Esta última queda a menos de 25 km. de Algeciras y quizás fuera conveniente se hiciera cargo la Junta de Obras de Algeciras del Estudio y ejecución de las Obras que fueran necesarias en Tarifa, para completar los servicios marítimos del Estrecho. El estudio podría realizarse desde luego en Comisión Mixta con el personal y material de esta Junta. Para la ejecución se encontrarían recursos con las mismas obras del puerto de Algeciras, y así la Subvención del Estado, encontraría más motivo para ser aumentada.

8º Carboneo.- Siendo éste uno de los servicios de más rendimiento en el puerto, será probable que grandes empresas carboneras y navieras, soliciten establecer sus depósitos en él. Para éste están indicados los terrenos de la Explanada de Isla Verde, que podrían concederse por limitado número de años, y al ser revertidos a la Junta sin aumento de gastos, producirían grandes recursos, que servirían de garantía y de medios de amortizar los empréstitos que se contraten.

PLAN DE OBRAS QUE SE PROPONE

Con arreglo a las bases antes expuestas; se propone realizar las obras siguientes:

1ª Sección.- Rompeolas de Isla Verde. Trozos 1º y 2º	4.825.572'90
2ª Sección.- Encauzamiento del río. Trozos 2º, 3º, 4º y 5º	461.171'01
3ª Sección.- Dársena del Saladillo. Trozo 1º	506.677'10
5ª Sección.- Muelle de Costa. Trozos 1º, 2º y 3º	1.276.115'25
6ª Sección.- Muelle de la Galera. Trozos 1º y 2º	1.858.908'89
Total de Obras	8.931.445'15

DRAGADOS

10ª Sección.- Voladura de la Caridad.	73.284'07
11ª Sección.- Canal del Saladillo	477.789'53
13ª Sección.- Dragado de la Dársena Comercial	320.799'39
Total	9.803.318'14

Para realizar este Plan en nueve años, bastaría contar con una subvención de quinientas mil pesetas por 30 años. El gasto se elevaría así un 50 por ciento sobre el presupuesto. Para ello la Junta ha de obtener la aprobación del Proyecto y subasta de las obras, deberá solicitar autorización para concertar los empréstitos que sean necesarios por medio de obligaciones a la par con el 5 por ciento de interés, garantizadas con la subvención referida.

Estos empréstitos tendrán a la vez grandes garantías en los terrenos ganados al mar con el muelle de Costa, y en los que se pudiera conceder en la explanada de Isla Verde, y en el sobrante de los recursos que produzcan los arbitrios del puerto, derechos de muelle, etc.

Por último, para que la Junta cuente desde luego con recursos para sus gastos de administración y Dirección facultativa, solicita: 1º se establezca el impuesto de viajeros de Gibraltar a Algeciras y vice-versa, y 2º que se imponga el recargo del impuesto de transporte a las mercancías que se carguen o descarguen en cualquier punto de esta bahía (desde Punta Carnero a Punta Mala) a fin de que todos contribuyan a la creación del puerto donde debe encontrarse todo el tráfico de la misma".

Sesión ordinaria de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras del 25-5-1913.

Asistentes: Sres.: Gil, Reberdito, Martínez de Campos, Dueñas, Yurest y Bonany.

Puntos tratados:

- 1º) Se leen y aprueban los acuerdos de la comisión Ejecutiva del día 20 del actual.
- 2º) Se acuerda por unanimidad dar al nombre de "Rey Alfonso XIII" al muelle de la Galera, y de "Don Miguel Villanueva" al muelle de Costa que ha de construirse.
- 3º) Se acuerda que la inauguración de dichos muelles tenga lugar a las cinco de la tarde del día 25 del corriente, previa invitación de autoridades.
- 4º) Se decide que las reuniones de la Comisión Ejecutiva tengan lugar los martes y se acepta la excusa del Sr. Mónaco por su ausencia.



A.J.O.P.A. Tomo 2. Págs. 286-297.

JUNTA GENERAL

Sesión extraordinaria de 1ª citación

"En Algeciras a veintitrés de Mayo de mil novecientos trece, reuniéronse en el domicilio de la Junta bajo la presidencia del Sr. Gil, los Señores Vicepresidente Don José Reverdito García, Comerciante, Vocales natos, Don Ramón Martínez Campos, Ingeniero Director, y Don Manuel Dueñas, Comandante de Marina, Vocales electivos, Don Juan Yurest, Comerciante y Don Antonio Bonany, Concejal, con el fin de celebrar sesión extraordinaria de 1ª citación, convocada por el Sr. Presidente para tratar de las obras ya autorizadas del muelle de la Galera e inauguración de las mismas.

1º Seguidamente se da cuenta de los acuerdos tomados por la Comisión Ejecutiva en sesión extraordinaria celebrada el día 20 del actual, los cuales son aprobados por la Junta.

2º Se dió lectura a los telegramas cruzados relativos a las obras del muelle de la Galera, acordándose por unanimidad dar a éste el nombre de "Rey Alfonso XIII" y al muelle de costa que ha de construirse el de "Don Miguel de Villanueva".

El Sr. Ingeniero Director explica los motivos que le han inducido a proyectar este último muelle o espigón de cien metros de longitud, con el que formará una pequeña dársena que aunque en el día de mañana pudiera desaparecer ha de ser de gran utilidad durante las obras, como medio auxiliar de las mismas, para refugio del material flotante por no contar éste con otro fondeadero más adecuado.

La Junta queda enterada.

3º Asimismo se acuerda que la inauguración de las obras de estos muelles se celebre a las cinco de la tarde del domingo 25 del corriente, previa invitación a las autoridades. Anunciándose públicamente para que concurra el vecindario y que se adopten además todas las medidas más convenientes a fin de dar mayor esplendor a tan fausto acontecimiento.

4º La Junta acuerda que los martes se reúna la Comisión Ejecutiva para celebrar la sesión ordinaria que preceptúa el artículo 40 del Reglamento General.

Aceptada la excusa del Sr. Mónaco por ocupaciones urgentes y no habiendo más asuntos de que tratar se levanta la sesión, firmando la minuta de esta acta, los Sres. Concurrentes, conmigo el Secretario que certifico.

Manuel Gil

Antonio García Reyna