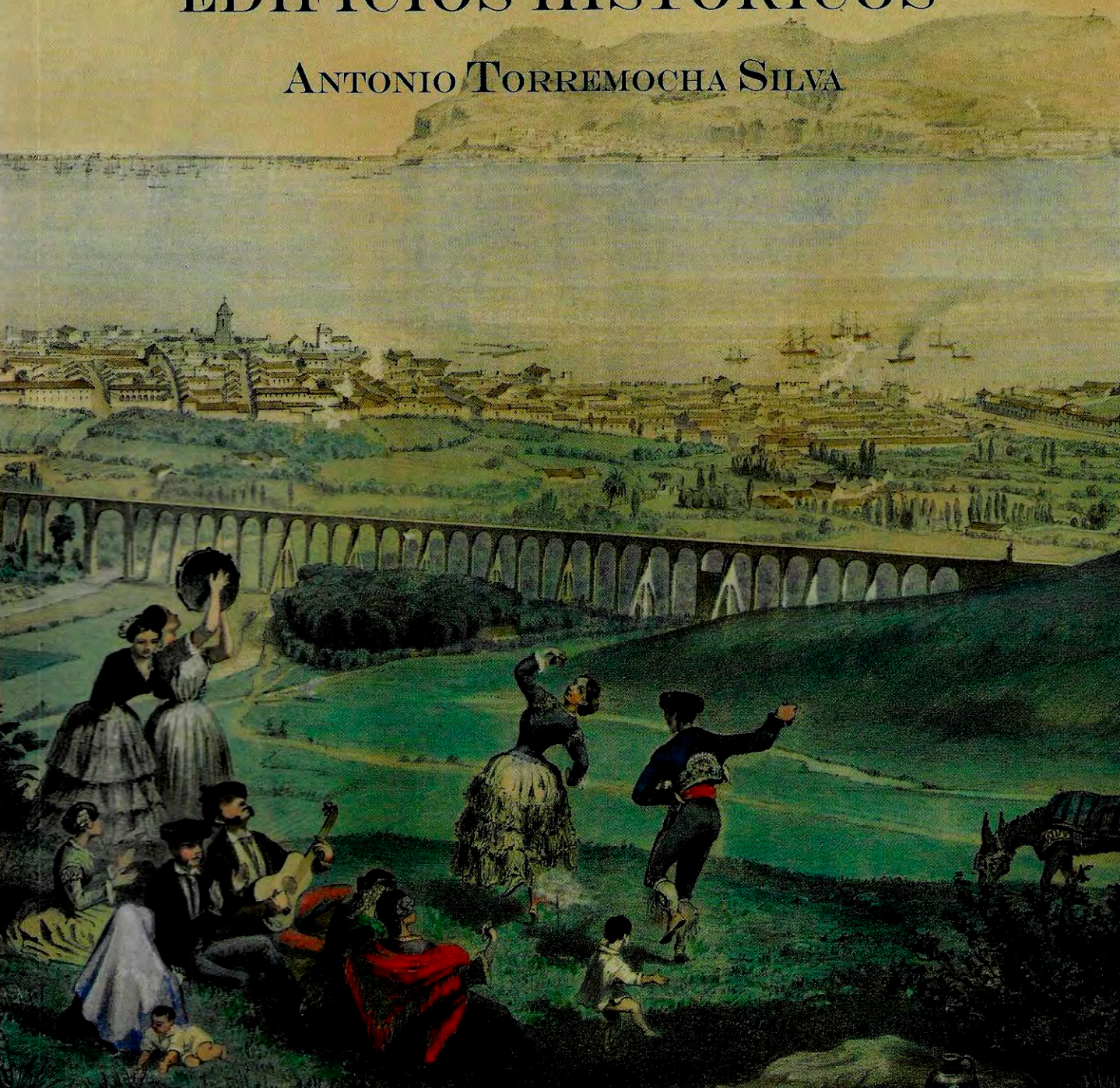


ALGECIRAS

MONUMENTOS Y EDIFICIOS HISTÓRICOS

ANTONIO TORREMOCHA SILVA



ALGECIRAS

*Monumentos
y
Edificios Históricos*

ANTONIO TORREMOCHA SILVA

© Prohibida la reproducción total o parcial sin expreso consentimiento del autor.
Imprime: Incografic, S.A.L.
I.S.B.N.: 978-84-616-1539-1
Depósito legal.....
Impreso en España / Printed in Spain

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi agradecimiento por su colaboración a la hora de aportar ilustraciones y datos, facilitarme el acceso a archivos o edificios históricos o por sus generosos consejos y recomendaciones a:

Isabel Bandrés Gállego
Sebastián Caballero Merino
Carmen Carrillo Gómez
Javier Castro Gálvez
Remigio García Cueto
Manuel García Gálvez
Roberto Godino Hurtado
Inés Lara Rubio
Ana López Pomares
Manuel J. Martínez Selva
Pedro Martínez Torremocha
Manuel Morón Ledro
Pepita Orellana Marín
Fernando Ruiz Parias
Ángel J. Sáez Rodríguez
Ricardo Silva Vázquez
Manuel Tapia Ledesma
Rafael Vacas Santos
Agustín del Valle Pantojo
Eduardo Villalba Gil
José Juan Yborra Aznar

PRESENTACIÓN

De un tiempo a esta parte, el interés por conocer el pasado reciente de Algeciras ha experimentado un desarrollo espectacular. Al resurgir de este afán por recuperar la memoria de aquellos que nos precedieron en el solar de esta antigua y noble ciudad, de sus viejos y emblemáticos edificios —muchos de ellos ya desaparecidos— y de los monumentos que aún se conservan en la trama urbana, han colaborado la publicación de libros sobre nuestras tradiciones y nuestra historia, algunos de ellos enriquecidos con numerosas fotografías de calles, edificios, eventos destacados, personajes célebres, fiestas, etc., y también y quizás de una manera que hace tan sólo una decena de años hubiera parecido inimaginable, la red de redes: Internet, por donde circulan miles de fotografías antiguas de Algeciras y comentarios sobre las mismas realizados por especialistas, coleccionistas o simples aficionados, pero en muchas ocasiones por personas interesadas en los temas que, por su edad o por sus antiguas dedicaciones u oficios, de alguna manera vivieron en primera persona y conocieron los episodios o escenas que muestran las viejas imágenes rescatadas del olvido y colgadas en la red. Con su capacidad expansiva y democratizadora de las ideas y de las imágenes, Internet ha permitido que un patrimonio que antes era accesible sólo a unos cuantos estudiosos, coleccionistas o aficionados, hoy se halle al alcance de todo aquel que se interese por la rica historia de la ciudad en la que ha nacido y reside.

Hace ahora cinco años publiqué el libro “Algeciras antigua en imágenes”, en el que exponía trescientas veintisiete fotografías realizadas a finales del siglo XIX y primeros setenta años del XX, acompañadas a sus pies de amplios comentarios sobre las mismas, su aproximación cronológica —cuando era posible—, los diferentes elementos arquitectónicos o monumentales que en ellas aparecían y los eventos o sucesos que posibilitaron el que algún fotógrafo las tomara.

Dividí el contenido de aquella publicación —actualmente a la espera de una tercera edición— en seis capítulos. El primero lo dedicaba a las calles, plazas y jardines históricos de Algeciras; el segundo a los monumentos y edificios destacados que aún se mantenían en pie; el tercero a la Algeciras perdida, es decir, a aquellos monumentos y aquellas edificaciones que una vez formaron parte de la trama urbana de la ciudad y que han desaparecido por la desidia de quienes tenían la obligación de conservar aquellos testimonios de nuestro patrimonio monumental o fueron sacrificados por un erróneo concepto del desarrollo urbanístico o una deficiente planificación de quienes debieron legislar para lograr su preservación.

El cuarto capítulo trataba sobre el río de la Miel, la arteria que en el medievo dio fama a Algeciras y que, entre 1972 y 1973, desapareció acusado de insalubre cuando en otras ciudades españolas, aquejadas de similar problema, en vez de hacer desaparecer sus emblemáticos ríos, los sanearon para poder habilitar una refrescante lámina de agua en pleno centro de sus poblaciones. El quinto capítulo lo dediqué al Puerto, un elemento que, aunque ha coexistido adosado al casco urbano, se ha de considerar una parte fundamental del desarrollo de la ciudad de Algeciras sin el cual no sería posible entender lo que es hoy la gran urbe que un día llamó el que fuera cronista oficial de la ciudad, Cristóbal Delgado Gómez: “La ciudad de la Bella Bahía”. El último capítulo trataba de los alrededores de Algeciras y de algunas vistas panorámicas de la misma.

El libro que ahora tiene, amigo lector, en sus manos, “Algeciras. Monumentos y edificios históricos”, quiere ser una continuación de aquella obra que vio la luz en el año 2007. Pero en esta ocasión, el análisis de los numerosos monumentos y edificios relevantes de la ciudad —que he dividido en los conservados y los desaparecidos— está avalado por una intensa y profusa labor de investigación realizada en archivos locales y nacionales, además de la consulta de una exhaustiva bibliografía —como se puede comprobar en el apéndice documental y bibliográfico que se incluye al final del libro—. Numerosas noticias que se recogen en los diferentes capítulos proceden de la consulta de la documentación histórica realizada en los siguientes archivos: Archivo Municipal de Algeciras, Archivo Documental y Fotográfico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Archivo General de Simancas, Archivo General de la Administración, Archivo Histórico Nacional, Archivo Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, Biblioteca Nacional, Archivo de la Real Chancillería de Granada y Archivo del Astillero-Varadero del Rodeo. También se han utilizado abundantes noticias recogidas en los siguientes periódicos editados en los siglos XIX y XX: “Diario ABC”, “El Clamor Público”, “El Eco del Comercio”, “El Eco Patronal”, “El Heraldo de Madrid”, “El Imparcial”, “El Liberal”, “El Sol”, “La Correspondencia de España”, “La Crónica”, “La Época”, “La España”, “La Libertad”, “La Revista Española”, “La Voz”, “Nuevo Mundo”, “Boletín de Loterías y de Toros”, “El Clarín” y “El Duende de la Comarca”. De lo hallado en la prensa escrita consultada es necesario destacar las noticias referentes al gran incendio del Hotel Reina Cristina ocurrido el 11 de enero de 1930, la construcción de las plazas de toros “La Constancia” y “La Perseverancia”, la creación del Paseo de Cristina por el General Canterac, el incendio del Teatro de “Variedades” el 12 de junio de 1912, la vida social en el palacio de la marquesa de Marzales, etc.

Especialmente reveladora y rica ha sido la documentación consultada en el Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en el que se han revisado tanto las Actas de las Sesiones celebradas por la Junta de Obras del Puerto, como los proyectos de obras, redactados por los Ingenieros Directores o sus sustitutos entre los años 1908 y 1970 y que han proporcionado novedosos datos sobre la construcción del muelle de la Galera, la Marina, el muelle Pesquero, el muelle de Ribera, el Rompeolas de la Isla Verde, la construcción del Paseo Marítimo, el fracasado muelle de Pasajeros o de “la Peseta”, los edificios oficiales del Paseo de la Conferencia, las lonjas de pescado, la Estación Marítima, el Ferrocarril de la Cantera de los Guijos, el Puente de la Conferencia, etc.

La documentación consultada en el Archivo Municipal de Algeciras, en el que se han revisado las Actas Capitulares y legajos referentes al Pósito, al Mercado de Abastos, a los molinos harineros, al Asilo de Ancianos, al palacio de la marquesa de Marzales y al antiguo edificio de la Pescadería, ha aportado, igualmente, novedosos datos que han servido para profundizar en el conocimiento que ya teníamos de estas destacadas edificaciones de la ciudad, especialmente en lo referente a la datación cronológica de las mismas.

He incorporado, también, capítulos relativos a los más importantes hallazgos arqueológicos realizados en la ciudad en los últimos quince años (el recinto defensivo medieval de la Avenida Blas Infante, la factoría de salazón de pescado romana de la calle San Nicolás, los restos califales de la Marina, etc.), muchos de ellos excavados durante la etapa en que estuve al frente del Museo Municipal de la ciudad.

Se trata, pues, de una obra con la que he querido poner al día los conocimientos que ya poseíamos de los diferentes monumentos y edificaciones históricas de la ciudad, aportando nuevos capítulos y entradas relativas a edificios que, hasta ahora, no se habían analizado con la suficiente profundidad, como son la mayor parte de las estructuras portuarias de las que se conservan interesantes y reveladoras noticias en el Archivo de la Autoridad Portuaria que, en ocasiones, las vinculan con acontecimientos de carácter nacional —las crisis económicas y políticas de los años veinte y treinta del siglo XX— o internacional, —las repercusiones que tuvieron las dos Guerras Mundiales y la Guerra Civil Española en el desarrollo de las obras del Puerto de Algeciras—.

Si con la publicación de este trabajo he conseguido ampliar los conocimientos que se tenían sobre nuestro patrimonio arquitectónico, arqueológico y monumental y facilitar su difusión entre los ciudadanos de Algeciras, el esfuerzo habrá valido la pena.

Antonio Torremocha Silva
12 de octubre de 2012

I
MONUMENTOS
Y
EDIFICIOS CONSERVADOS



LAS FACTORÍAS DE SALAZÓN DE PESCADO ROMANAS DE LA CALLE SAN NICOLÁS

En los últimos quince años, diversas intervenciones arqueológicas, algunas de ellas auspiciadas por el Museo Municipal de Algeciras entre los años 1996 y 2002, han permitido exhumar importantes restos materiales de la ciudad que las fuentes clásicas denominaron *Iulia Trauducta* o *Iulia Iosa* que situaron en la costa del Estrecho, entre *Carteia* y *Baelo Claudia*. Se trata de una colonia fundada por Octavio Augusto en el litoral occidental de la bahía de Algeciras, en la meseta ubicada al sur de la desembocadura del río de la Miel, con población norteafricana traída de *Tingi* y *Zilis* y con colonos llegados de Roma. Las citadas intervenciones arqueológicas se han centrado, sobre todo, en torno a su barrio industrial (*cetariae*) localizado en la zona norte y oriental de dicha meseta. Las excavaciones realizadas han sacado a la luz numerosos testimonios materiales, estructuras y objetos muebles, que abarcan desde la época altoimperial hasta el Bajo Imperio y la etapa bizan-

tina (siglos I al VII d.C). Lo cierto es que en el año 29 o 28 a.C., Augusto estableció, en la desembocadura del río de la Miel, una colonia con soldados veteranos de la vecina *Tingi* y con legionarios itálicos como parte de su programa de romanización de un territorio que, tradicionalmente, se había mostrado proclive a Pompeyo y hostil a su causa.

La nueva fundación se dotaría de los elementos característicos de una *urbs*, entre ellos la acuñación de moneda con la doble finalidad de favorecer las transacciones comerciales y servir de propaganda al nuevo régimen. La ceca de *Iulia Trauducta* comenzó a acuñar monedas entre los años 13 y 12 a.C. Los valores emitidos fueron el dupondio, el as, el semis y el cuadrante. Se han hallado monedas de *Trauducta* en la zona de Sevilla, en Granada, Almería, Galicia, Asturias y Portugal, lo que indica la gran proyección económica que logró la nueva fundación en los mercados hispanos.

Las monedas con la figura de un atún y el reciente hallazgo de varias factorías casi completas de salazón de pescado en la calle San Nicolás, con la aparición de anzuelos de bronce, agujas para reparación de redes y conchas de moluscos en los niveles de actividad de las mismas, vienen a demostrar que, como en las restantes ciudades del “Círculo del Estrecho”, la pesca y los procesos industriales para su conservación y posterior comercialización eran las actividades básicas sobre las que giraba la economía de la ciudad.

Los atunes, pescados por medio de jábegas en las almadrabas de la costa del Estrecho, eran conducidos hasta la factoría algecireña donde se llevaban a cabo los procesos de selección, despiece, salazón y envasado durante los meses de verano. Las especies que se capturaban en las almadrabas o desde embarcaciones con caña o al cerco eran el atún rojo (*Thunnus thynnus*), la caballa (*Scomber scombrus*), el bonito (*Sarda sarda*) y la melva (*Auxis rochei*), variedades que han destacado siempre por su importancia para el aprovechamiento industrial.

El garum y los salsamenta

Una vez en la factoría de salazón, los diferentes tipos de pescado eran sometidos a procesos diversos para lograr su conservación y obtener *salsamenta* y *garum*. Los grandes atunes se troceaban para ser colocados, a continuación, en tandas alternadas con sal en las piletas de salazón. De este modo se elaboraba lo que en latín se denomina *salsamenta*. Peces de menor tamaño, mezclados con vísceras de atunes, servían para elaborar la apreciada salsa de pescado conocida como *garum* o *liquamen*, muy cotizada en Roma y en las provincias orientales del Imperio.

Después de dos décadas de investigaciones arqueológicas, *Iulia Traducta* se ha manifestado, hasta el momento, como una extensa zona industrial colindante a la desembocadura del río de la Miel, en su orilla derecha, constituida por varias fábricas de

salazón de pescado de las que se ha conservado una de ellas casi completa con más de treinta piletas, conocido como Conjunto Industrial I (c/ San Nicolás, nº 3 y 5) y otras en las que se han documentado varias balsas salsarias en el número 1 de la misma calle (una decena de piletas) y número 7 (dos), en el cercano Paseo de la Conferencia (otras dos) y en el Hotel Reina Cristina (otras dos).

Estos espectaculares descubrimientos de estructuras industriales relacionadas con la fabricación y comercialización de salazón de pescado, vienen a confirmar la creencia de que una parte de la meseta situada al sur de la desembocadura del río de la Miel estaba ocupada, en época romana, por un conjunto de fábricas dedicadas a la producción de *salsamenta* y *garum* obtenidos de los túnidos que se pescaban en la cercana costa del Estrecho y que utilizaban el cauce bajo del río como puerto natural para el atraque de las embarcaciones que transportaban los atunes capturados o partían con destino a los más diversos puntos del Imperio con la producción de las citadas factorías.

De los materiales hallados en los niveles de colmatación de las piletas se puede asegurar que el complejo fabril comenzó a funcionar en el siglo I d.C y estuvo activo, con algunas remodelaciones, hasta las primeras décadas del siglo VI d.C., cuando es definitivamente abandonado y amortizado por un nivel de ocupación bizantina. En opinión de los arqueólogos que intervinieron en la excavación, y uniendo estas factorías a los vestigios localizados en el Hotel Reina Cristina, en los números 1 y 7 de la misma calle, El Chorruelo y el Paseo de la Conferencia, la zona industrial abarcaba una extensión próxima a los 87.500 metros cuadrados. Entre los materiales muebles recuperados en las intervenciones de la calle San Nicolás, destaca un lote de más de mil monedas que se hallaron en los niveles de relleno de las piletas y en otras zonas de trabajo. El lote monetario estaba constituido básicamente por numerario del siglo IV d.C. Estas mo-

nedas de poco valor nominal debieron utilizarse de manera cotidiana en las pequeñas transacciones derivadas de la vida diaria de los trabajadores de la industria conservera.

Labores de despique y salazón del atún

Una vez desembarcado el pescado y trasladado a la factoría, se procedía a su limpieza y despique en la sala destinada a ese fin. En el centro de dicha sala se situaban robustas mesas de madera o poyetes cubiertos con tablazones sobre los que se depositaban los atunes y se cortaban en trozos de forma tendente a cúbica por medio de grandes cuchillos. La cabeza, sangre, agallas, vísceras y aletas se depositaban en vasijas situadas junto a los poyetes. En este proceso se necesitaba abundante agua dulce, que en el caso de la factoría algecireña, se obtenía del pozo ubicado en el centro de la sala.

Como el objetivo era salar el pescado para poder conservarlo durante mucho tiempo y posibilitar su comercialización por mar a lugares lejanos, el siguiente paso consistía en colocar los trozos de atún cortados en el fondo de los saladeros o piletas alternando las tandas de pescado con tandas de sal que, procedente de las salinas cercanas, se guardaba en los almacenes de la factoría. En Algeciras se han hallado restos de pescado en el fondo de algunas piletas compuestos de sardinas, boquerones y caballas. Probablemente estas especies se usaban para elaborar salsa de pescado.

Después se dejaba macerar el producto durante uno o dos meses, dependiendo del tamaño del pescado procesado, de la temperatura y humedad ambiental y de los tipos de *salsamenta* que se quisieran obtener. Era necesario que las piletas se hallaran a cubierto, no sólo para evitar la acción directa del sol, sino para que la salmuera no se estropeará a causa de una lluvia inesperada.

Envasado de las conservas

Una vez completado el proceso de salazón, se procedía al envasado del producto



Monedas de cobre halladas en la factoría de salazón de la calle San Nicolás (Museo Municipal).

en recipientes habilitados para la contención de los *salsamenta*. Desde la época fenicia, el envasado de las salazones y de otros productos alimenticios como el vino o el aceite, y previo a su comercialización, se realizaba en envases cerámicos denominados ánforas de transporte, generalmente de forma fusiforme y que disponían de cuello y dos asas largas situadas entre la boca y el dorso del recipiente, lo que no impedía que para el envasado y transporte de salsas semilíquidas de alto precio (*garum*) se utilizaran recipientes de vidrio o de barro cocido de pequeño tamaño. Existían contenedores especiales para el envasado de pescado, que se denominan ánforas *salsarias* y de las que se han hallado numerosos ejemplares en pecios submarinos localizados en los entornos de las factorías y en los alfares excavados en el arco de la Bahía.

Una vez colmada el ánfora del producto, se procedía a cerrarla de manera hermética mediante el sellado de la boca utilizando una tapadera u *operculum* de cerámica sobre la que se vertía cal (*puζζολana*). Antes de que la cal fraguara se le aplicaba un sello metálico donde iban incluidos datos de la identidad de los comer-

cientes. Luego, y antes de ser entregadas a los mercaderes en las naves onerarias que debían distribuir las, se pintaban rótulos (*tituli picti*) sobre la zona alta de la panza o el cuello alusivos al tipo y calidad del producto envasado y a los agentes responsables de su distribución. Estos *tituli picti* se referían a la identidad de los *mercatores, naviculari* o *negotiatores* que comercializaban la salazón, presentando su *tria nomina* al ser ciudadanos romanos de pleno derecho, al tipo y a la calidad del producto envasado, al tiempo de maceración de la conserva y, en ocasiones, a su lugar de procedencia.

Transporte y comercialización de las salazones

Los *mercatores* y *naviculari* que formaban parte de poderosos consorcios industriales y comerciales que tenían delegados o representantes en las principales ciudades costeras del Mediterráneo, distribuían las ánforas por los diferentes puertos de destino por medio de naves onerarias diseñadas para este tipo de transporte. Se han hallado centenares de ánforas salarias de talleres del “Círculo del Estrecho” en Italia (Pompeya y Ostia), *Britannia*, Palestina, Grecia, Siria, costa de Anatolia, Líbano, Israel y Egipto. Estos mercados florecieron, sobre todo, en época tardorrepublicana y en los siglos I y II d.C., decayendo el nivel de producción durante el Bajo Imperio, a tenor del abandono detectado desde el siglo II d.C. de los alfares de El Rinconcillo, Villa Victoria (San Roque) y Venta del Carmen (Los Barrios).

Las naves cargadas con las ánforas salarias, que se disponían al tresbolillo en las bodegas separadas con capas de paja para

evitar la rotura de los envases con los movimientos bruscos producidos por las olas, partían desde los puertos situados en *Car-teia, Iulia Traducta* o *Caetaria* (ensenada de Getares), donde atracaban en embarcaderos de madera situados en los estuarios o en los cursos bajos de los ríos.

En una intervención arqueológica realizada en el año 2002 en la calle Méndez Núñez de Algeciras, en la orilla derecha del desaparecido río de la Miel y al pie de la meseta donde se localizan las factorías de salazón de pescado de la calle San Nicolás, se localizó un espacio pavimentado en desnivel que, en opinión de los investigadores que realizaron la excavación, pudo ser parte de la rampa de embarque que unía la zona portuaria, en el cauce bajo del río, con las factorías citadas. Los restos de actividad metalúrgica hallados también en la rampa pudieron corresponder a labores de fundición asociadas con la reparación y aprovisionamiento de las embarcaciones.

M. Martín Bueno, en los estudios subacuáticos que llevó a cabo en la década de los setenta y principios de los ochenta en el litoral de la Bahía, halló restos de estructuras portuarias (maderas) y lugares de fondeo, así como fragmentos de ánforas. En aguas de la Bahía se han hallado numerosos cepos de ancla de gran tamaño y zunchos de plomo romanos de variada tipología que debieron pertenecer a barcos mercantes que se hundieron en estas costas, algunos de los cuales se exponen en el Museo Municipal.

Los bizantinos en Iulia Traducta

Entre los años 1998 y 2000, en el transcurso de las intervenciones arqueológicas



Cepo de ancla romana hallado en la bahía de Algeciras (Museo Municipal).

ya mencionadas, realizadas en la calle San Nicolás, nº 1, 3 y 5, se documentó un nivel de ocupación de época bizantina con una cronología que abarcaba desde mediados del siglo VI a principios del siglo VII d.C. Este excepcional descubrimiento ha servido para alargar en casi dos siglos el conocimiento que se tenía sobre la Algeciras tardoantigua, al mismo tiempo que ha venido a confirmar los planteamientos teóricos sobre los asentamientos bizantinos en el área del Estrecho realizados, entre otros, por L. A. García Moreno.



Ánfora oriental del siglo VI d.C. hallada en la factoría de la calle San Nicolás (Museo Municipal).

De forma resumida, se puede decir que en los solares de la calle San Nicolás, nº 1, 3 y 5 se localizó un nivel arqueológico que amortizaba las abandonadas estructuras de la factoría de salazón de pescado halladas en el citado lugar y compuesto por un depósito con abundante ceniza que contenía materiales muebles cerámicos y numismáticos. En concreto se recuperaron restos de elementos constructivos (*tegulae*, ímbrices, ladrillos y mampuestos calizos de tamaño medio), ánforas fragmentadas del tipo Keay LXI —contenedor de aceite de procedencia norteafricana—, fragmentos de ánforas originarias del Mediterráneo oriental (Keay LIII) y un ejemplar completo del tipo *late roman unguentaria*, procedente de la zona sirio-palestina.

En lo que se refiere a cerámica de mesa, se exhumaron numerosos fragmentos de *terra sigillata* africana D de las formas Hayes 99 y 104, y cerámica de cocina. La cronología que aporta este tipo de cerámica remite a la primera mitad del siglo VI, dato que viene reforzado por la presencia de varios *nummi* (monedas), entre los que destaca uno perteneciente a Justiniano I, acuñado en Cartago. De gran interés fue el hallazgo, unos años antes y en el transcurso de las obras de construcción del edificio Cristina II, situado en la misma meseta donde se halla ubicada la referida factoría

de salazón, de un vaso de bronce de uso litúrgico fechado en el siglo VII d.C. que es necesario poner en relación con rituales cristianos evidenciados por las numerosas lucernas norteafricanas recuperadas en la misma zona. También se recuperaron los restos de una tumba de inhumación en el solar del edificio Cristina IV, cuyo ajuar estaba compuesto por dos puntas de lanza, un regatón, una hojita de cuchillo y un plato de *terra sigillata* africana D. Más reciente es el hallazgo de una necrópolis tardorromana realizado en la calle Doctor Fleming.

Estos datos aportados por la arqueología en los últimos decenios del siglo XX, hay que ponerlos en relación con los re-



Terra sigillata africana D con un león impreso hallada en la factoría de la calle San Nicolás. Siglo VI d.C. (Museo Municipal).



Ungüentario del siglo VI d.C. de procedencia sirio-palestina hallado en la factoría de la calle San Nicolás (Museo Municipal).

cogidos por las fuentes y con los estudios que, sobre la presencia bizantina en los entornos del Estrecho de Gibraltar, se han realizado hasta el momento y que vinculan de una manera evidente la *Septem* bizantina (Ceuta), en la costa africana, con *Iulia Traducta* (Algeciras) en la costa española. En opinión de L. A. García Moreno, en *Iulia Traducta* podría encontrarse uno de los puertos de concentración naval de los Imperiales, cuya misión sería la vigilancia del tránsito del Estrecho.

La importancia que para Bizancio tenía el control del Estrecho queda patente cuan-

do Mauricio acomete la formación de un único distrito militar y administrativo con Ceuta, las posesiones imperiales en suelo ibérico y las Baleares, como provincia de Mauritania II y bajo el mando de un nuevo *magister militum*. En la zona del Estrecho, *Septem* e *Iulia Traducta* constituirían —como lo constituyen hoy— el gran eje portuario sobre el que giraba la actividad comercial de la zona y se ejercía el control militar del brazo de mar situado entre ambos enclaves.

Las estructuras exhumadas en la calle San Nicolás, uno de los testimonios de la industria salazonera romana más importante hallados en la Comunidad Autónoma Andaluza, han sido cubiertas y protegidas a la espera de que las autoridades competentes en patrimonio cultural decidan volver a excavarlas y ponerlas en valor.



Lucerna paleocristiana con crismón hallada en la factoría de la calle San Nicolás. Siglo VI d.C. (Museo Municipal).



HORNOS ROMANOS DEL RINCONCILLO

La gran demanda de envases de las factorías de salazón de pescado existentes en la bahía de Algeciras, localizadas en los entornos de *Carteia*, *Traducta* y *Caetaria*, para el envasado y transporte marítimo de los *salsamenta* y el *garum*, sirvió de incentivo a la creación de una pujante industria auxiliar centrada en la fabricación de materiales cerámicos que, aunque producía objetos de diversa tipología (ladrillos, tégulas, ollas, pesas de telar y de red, orzas, tinajas, terracotas, etc.), se dedicaba preferentemente a la fabricación de las llamadas ánforas salarias, lo que viene a demostrar la importancia que tuvo la industria salazonera y el comercio de productos derivados de ella en la bahía de Algeciras en época romana.

Los romanos impondrán poco a poco la tradición griega en la producción de ánforas, aunque se mantuvieron modelos fenicio-púnicos hasta tiempos muy avanzados del Imperio. Estas ánforas romanas, que se fabricaron a partir del siglo III-II a.C., se caracterizan por tener las asas verticales muy desarrolladas, altos cuellos cilíndricos

y panzas piriformes o globulares rematadas en apéndice de botón. A partir del siglo I a.C. se documenta la producción de ánforas romanas, de manera generalizada, por toda la costa del Estrecho, siendo el alfar del Rinconcillo el paradigma mediterráneo, en palabras del profesor Darío Bernal Casasola. Sin embargo, sería a partir del reinado de Augusto, cuando la tipología de las ánforas salarias se diversificaría, agrupándose en familias y apareciendo tipos nuevos.

La producción de ánforas para el envasado de salazón de pescado en la región del Estrecho continuó durante los siglos II y III d.C., aunque a partir de la segunda centuria su tamaño disminuyó y sus formas se hicieron más globulares, lo que indica que, aunque la producción de salazones en la zona se mantuvo durante el Bajo Imperio, el volumen de productos que se elaboraba y comercializaba era sensiblemente menor.

En las proximidades de *Iulia Traducta* se han localizado restos de un taller romano de alfarería en la calle San Quintín. Pero el centro industrial más importante



Ánfora salsaria tipo Dressel 7 hallada en los hornos romanos del Rinconcillo (Museo Municipal).

fue el hallado en las cercanías de la playa del Rinconcillo, en la actual Avenida de la Diputación.

En el verano de 1965, un grupo de jóvenes, entre los que se encontraba Juan Antonio Matas Serrano, dirigidos por el farmacéutico José Rivera Aguirre, encargado por aquellos años de la vigilancia arqueológica en el término municipal, recogió algunos fragmentos de ánforas y de tégulas romanas en unos solares situados en el acceso a la playa del Rinconcillo, a unos trescientos metros

de la misma. Uno de los solares pertenecía al padre del citado Juan Antonio Matas y el otro a don Ubaldo López Trujillo.

En 1966 aparecía en el mismo lugar un ánfora completa, pero con un defecto de cocción en la boca, lo que hizo pensar en la presencia de un alfar de época romana en las inmediaciones. Aprovechando una visita a la ciudad de Manuel Sotomayor, éste se comprometió a excavar en lo que parecía una colina artificial donde, previsiblemente, se podrían encontrar los hornos. La Dirección General de Bellas Artes, órgano al que correspondía por entonces el control arqueológico, le concedió el pertinente permiso de excavación el 17 de agosto de 1966 y unos días más tarde se iniciaron las labores de excavación.

Al cabo de varias jornadas de trabajo se lograron exhumar dos hornos de planta circular que formaban una unidad, cada



Marca S.C.E.T. (*Societas Cetariorum*) en un ánfora hallada de el Rinconcillo (Museo Municipal).

uno de ellos con un diámetro de 4,43 m, y que estaban protegidos, por el Sur, Oeste y Norte por un muro. El hogar se cubría con una bóveda-parrilla de ladrillos sostenida por una columna central del mismo material y formada por ocho arcos que se abrían en forma de palmera. Sólo se pudo excavar parte de la parrilla y del hogar de uno de los hornos, pues la cámara de cocción se encontraba arrasada en los dos casos. La parte externa no pudo ser documentada, desconociéndose cómo era el *praefurnium* y la entrada a la cámara de cocción. Hornos de similares características se han hallado en Puerto Real, Jerez de la Frontera y Reus; fuera de España, en Trípoli. En el año 2000 se excavó la cámara de combustión de un tercer horno en las inmediaciones de los dos anteriores, aunque éste presentaba una planta rectangular.

En el transcurso de la excavación de los dos primeros se recuperaron ejemplares completos de varios tipos de ánforas, abundando los de las formas Dressel 7 y 12, que parece que estuvieron destinadas preferentemente al transporte de *garum*, así como numerosos fragmentos anfóricos, opérculos, ollas, tapaderas y pesas de telar. Algunas de las ánforas tenían impresas las marcas S.C.G. y S.CET, según F. Mayet, pertenecientes a un importante consorcio industrial establecido en el área del Estrecho y *Gades* constituido por los llamados *S(ocii) C(etarii) G(aditani)* o el nom-



Fragmento de cazuela hallado en los hornos romanos del Rinconcillo (Museo Municipal).

bre de la asociación industrial, la *S(ocietas) C(etariorum) G(aditanorum)*.

Los tipos anfóricos recuperados y los materiales asociados (fragmentos de *terra sigillata* y un cuadrante de Claudio) nos llevan a situar el período de actividad del alfar desde finales del siglo I a.C. hasta las postimerías del siglo I d.C., con un momento de auge en torno al reinado del emperador Claudio (41 a 54 d.C.).

Una vez acabada la excavación y la recogida de materiales muebles para su estudio (actualmente se hallan depositados en el Museo Municipal de Algeciras), se procedió a cubrir de nuevo los hornos para preservarlos de la acción de los fenómenos atmosféricos y de posibles expoliadores. Es probable que algún día puedan ser sacados de nuevo a luz y procederse a su definitiva excavación, estudio y restauración.



Opérculo para el cierre de las ánforas y pesas de red y de telar halladas en el transcurso de la excavación de los hornos romanos del Rinconcillo (Museo Municipal).



LAS RUINAS DE CAETARIA (GETARES)

Desde mediados del siglo XX se tiene constancia de la existencia de una villa rústica o complejo industrial dedicado a la fabricación de salazones en la playa de Getares, sobre una colina situada en la orilla derecha del río Pícaro y a poca distancia de su desembocadura, hoy día colmatada y cerrada por una barra de arena.

En la cima del cerro existente junto a la Venta Marcos afloran restos de piletas de salazón, de un aljibe y de los muros de una vivienda o dependencia de carácter industrial. En obras de edificación de viviendas realizadas hace algunos años en la parte baja de la colina, junto al río Pícaro y a unos cincuenta metros de la playa, donde se ubicaría el embarcadero de la factoría, han aparecido materiales diversos de época romana.

Este establecimiento aparece mencionado con el nombre de *Cetraria* en el Anónimo de Rávena, itinerario recopilado con datos de épocas anteriores en el siglo VII

d.C., que lo sitúa entre *Traducta* (Algeciras) y *Mellaria* (Tarifa), ubicación que repite la Geografía de Guido. Isaac Vosio, a finales del siglo VII d.C., creyó que *Cetraria* era un calificativo de *Traducta*, lo que hizo que uniera los nombres de ambas poblaciones. Para L. Lagóstena, se trataría de una población dedicada a actividades pesqueras, cuyas instalaciones dieron nombre al enclave (*Cetraria* o *Cetaria*, lugar donde se llevaban a cabo los tratamientos de limpieza y troceado del pescado y los procesos de salazón y envasado del mismo). Según Michel Ponsich se han localizado en los entornos de la factoría restos de ánforas, fragmentos de *terra sigillata* y materiales latericios (ladrillos) que prolongan la vida del asentamiento hasta el siglo VI d.C.

La aún sin excavar factoría romana de salazón de pescado de *Caetaria* debió estar vinculada al cercano complejo industrial de la calle San Nicolás y a la ciudad de *Iulia Traducta*. El topónimo actual, Getares,



Ánfora de época bajoimperial hallada en la ensenada de Getares (Museo Municipal).

aunque de origen medieval (aparece en la Crónica de Alfonso XI y en el Libro de la Montería de este mismo rey), presenta una clara e indudable relación etimológica con el de época romana (*Caetaria*).

En la playa de San García y en el fondo de la ensenada situada cerca de la colina donde se halla ubicada la factoría, el arqueólogo de la Universidad de Zaragoza, Martín Bueno, pudo recuperar varios ce-

pos de anclas romanas, algunos zunchos de plomo y fragmentos de ánforas, lo que, en su opinión, refuerza la hipótesis de la existencia en la ensenada de Getares de un importante trasiego de naves de comercio romanas.

En el Museo Municipal de Algeciras se custodia una veintena de fragmentos anfóricos de fabricación norteafricana o procedentes del sur de *Hispania* recuperados en los entornos submarinos del puerto y de San García y datados entre los siglos IV y VI d.C. Estos testimonios sumergidos evidencian la existencia de un fondeadero —frecuentado también en la Edad Media— y de un probable embarcadero de ánforas salsarias de época tardoantigua que eran transportadas hasta las naves onerarias desde de la vecina factoría de *Caetaria*. El curso bajo del río Pícaro presentaría, en aquella época, una especie de estuario donde se localizaba el puerto fluvial de la citada factoría.



Maqueta de una nave oneraria o de comercio romana (Museo Municipal de Algeciras).



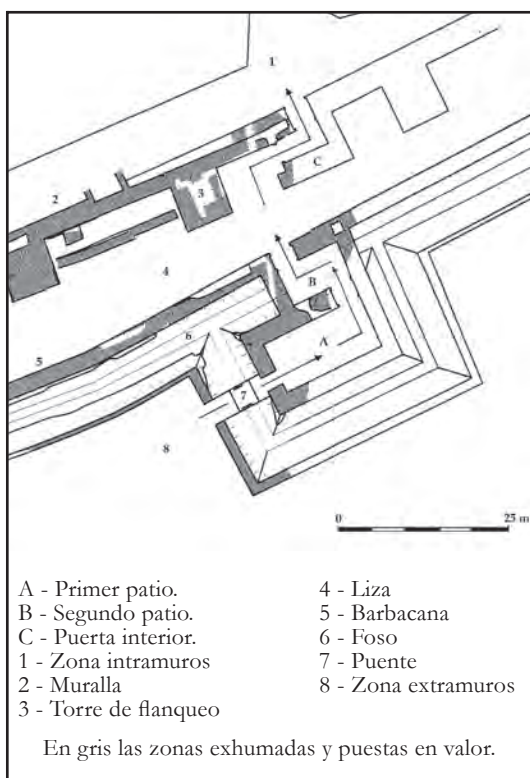
LA PUERTA DE GIBRALTAR O DEL CEMENTERIO

De las puertas de la Algeciras musulmana de las que se tienen noticias a través de las fuentes árabes y cristianas medievales y de los detallados planos levantados por J. Próspero de Verboom en la tercera década del siglo XVIII, una de ellas, aunque muy reformada en el siglo XIV, ha podido ser excavada y puesta en valor entre los años 1998 y 2006. Me estoy refiriendo a la llamada puerta de Gibraltar o del Fonsario (cementerio), nombre que recibió por abrirse en el flanco de la muralla que daba al Norte y al cementerio musulmán que ocupaba el espacio existente entre la actual calle Fuerte de Santiago y la Escuela de Artes y Oficios.

Se trata de un espectacular ingreso de doble codo abierto en el seno de una torre adelantada con planta en "L", rodeada por un profundo foso defensivo y comunicada con la zona extramuros (donde se hallaba la citada necrópolis) por medio de un puente de mampostería que servía para salvar dicho foso. El conjunto, verdaderamente inexcavable, se localizaba, sin embargo en la

zona más débil del recinto urbano que era la que miraba al Norte, lugar llano por donde le podría venir a la ciudad los posibles ataques de sus enemigos, como se demostró entre los años 1342 y 1344. En la Crónica de Alfonso XI se refiere que Íñigo López, que era el encargado de las máquinas de asedio, viendo que la parte del Fonsario era la más débil de la ciudad y por donde los musulmanes podrían recibir más daño, mandó hacer una torre de madera o bastida para que se guarecieran en ella los artilleros y arqueros que asediaban aquel tramo.

Desde el verano de 1342 a marzo de 1344, el rey Alfonso XI de Castilla y León mantuvo cercada Algeciras con un poderoso ejército constituido por las tropas reales, las mesnadas nobiliarias, las milicias concejiles y numerosos cruzados que acudieron desde Alemania, Francia, Italia e Inglaterra. En los veinte meses que duró el enconado asedio, descrito con gran minuciosidad por la Crónica castellana, buena parte de los ataques de los sitiadores se concentró sobre el



flanco septentrional de la muralla y la puerta del Cementerio o del Fonsario. La muralla, la barbacana y la misma puerta sufrieron tan graves desperfectos (aunque resistieron los diversos ataques y los efectos de los bolaños lanzados por los cristianos) que tuvieron que ser reconstruidas en los años que siguieron a la rendición de la ciudad y la entrada de los castellanos el 28 de marzo de 1344.

Un ingreso inexpugnable

La puerta constaba de dos sectores. El primero consistía en un ingreso en forma de doble codo que se abría en el interior de una monumental torre adelantada y exenta de planta en “L” y muros de sillares con unas dimensiones de 21,10 metros en su lado mayor y 20 metros en el menor. Se hallaba rodeada en sus cuatro frentes por el foso con escarpa y contraescarpa de calicanto y sección en “V” (véase el plano y la fotografía adjunta). El vano exterior se abría en el muro oriental de la puerta, de manera que estaba desenfilada de los tiros de los asaltan-

tes. A través de este vano se accedía a un patio de planta rectangular a cielo abierto al final del cual se abría un segundo vano que permitía acceder a un segundo patio más pequeño que el anterior. En el flanco sur de este patio se localizaba un tercer vano que daba a la liza, delante de la muralla principal de la ciudad. En caso de que los sitiadores lograrán derribar la puerta y acceder a cualquiera de los dos patios, desde el adarve que los rodeaba eran atacados con piedras, flechas o líquidos hirvientes. Ambos patios actuaban como una verdadera ratonera para los posibles agresores.

El segundo sector de la puerta estaba constituido por un pasadizo en codo simple que se abría en el interior de una de las torres de flanqueo de la muralla. En caso de que los agresores lograran acceder a la liza, aún tenían que abatir esa puerta para poder entrar en la ciudad. Tanta confianza inspiraba en los defensores de la Algeci-



Vista parcial del foso.



Parte del puente, el vano de entrada a la torre-puerta y el primer patio después de la restauración.

ras este fortísimo ingreso, que no dudaron en construir un puente permanente de mampostería entre la torre-puerta y la zona extramuros, cuando lo acostumbrado era, en este tipo de fortalezas rodeadas por un foso, que éste se salvara por medio de un puente móvil o levadizo de madera.

El puente, que tiene una longitud de 7,80 metros y una anchura de 3,20, presenta un sólo ojo formado por una bóveda de medio punto de mampostería encofrada, conservando, a la altura de la línea de imposta, los mechinales que sirvieron para sostener la cimbra sobre la que se vertió el mortero de calicanto. En sus frentes norte y sur, la bóveda está reforzada con sendos arcos de ladrillo que descansan sobre dos ménsulas con molduras de media caña. Sobre su fachada sur se conservan los restos de la cornisa que debió sustentar el pretil. Sus frentes están decorados con una serie de arcos de ladrillo, que cabalgan unos sobre otros, de clara tradición almohade.

Sin embargo, aunque las labores de excavación y posterior restauración del encla-

ve ha logrado poner en valor una parte del conjunto que constituye la torre-puerta, el foso, la barbacana, la muralla y cuatro torres de flanqueo, aún queda por exhumar y poner en valor la mitad de la torre-puerta y del foso que se halla enterrada debajo de la calzada que discurre entre la Avenida Blas Infante y la Avenida Capitán Ontañón. Es de esperar que un día no lejano podamos contemplar la torre-puerta de Gibraltar o del Cementerio al completo y el tramo de foso que la circunda por su lado occidental.



El segundo patio con parte del empedrado original conservado. Obsérvense los muros con núcleo de calicanto y revestimiento de sillares.



TORRE DEL ARROYO DEL LOBO

Se halla situada en un abrupto promontorio, aproximadamente a un kilómetro de la playa de Getares y en la margen izquierda del curso de agua conocido como arroyo del Lobo, topónimo que ha dado nombre a la torre, puesto que se ignora el nombre oficial que pudo tener en el pasado. Otra denominación popular de esta fortificación es Torre de Regino, por hallarse en terrenos que pertenecieron a la finca del músico local Regino Martínez.

Desde su terrado se tiene una limitada visión de la embocadura de la bahía de Algeciras, aunque no así de la ensenada de Getares que se aprecia en toda su extensión, dominando el otero donde se localizan los restos de la villa romana o factoría de salazón de pescado de *Caetaria*. Su forma y dimensiones y el no estar situada en la línea de costa, como sucede con la Torre de los Adalides (aunque ésta, de clara cronología medieval, difiere de ella tipológicamente), dificultan el poder saber cuál era su función. Se ha especulado con la posibilidad de que fuera una “turris” de origen romano

y que su existencia estuviera vinculada a la vigilancia y defensa de la cercana factoría de salazón, pero nada permite confirmar esa hipótesis. En opinión de Ángel J. Sáez, estaría relacionada, más bien, con la ruta terrestre que comunicaba Algeciras con Tarifa por el sur de la actual Carretera Nacional 340 (siguiendo el valle del arroyo Marchenilla). Algunas prospecciones superficiales realizadas en los entornos del edificio han proporcionado diferente material cerámico medieval, lo que unido a la noticia recogida en la Crónica de Alfonso XI de que, en la primavera y el verano de 1342, la flota castellana estuvo fondeada en la ensenada de Getares, avalan la idea de que la torre en cuestión pudo ser utilizada por los mandos de las tropas castellanas en los meses previos al inicio del cerco de Algeciras.

Aparece reproducida en planos de 1786, 1875, 1877 y 1889, en los tres últimos se la menciona como “torreón arruinado” o simplemente “torreon”, sin constar ninguna denominación específica. Aunque no es posible asegurar cuando



Restos de la bóveda de ladrillos que cubría la escalera que daba acceso al sótano.

fue construida, recientes investigaciones realizadas a finales del siglo XX por personal del Museo Municipal de Algeciras, permiten señalar una fecha “post quem” que sería la segunda mitad del siglo XIII, pues se halló, incrustado en la argamasa que une los sillarejos del muro, en una de las esquinas, un ataífor que, por su forma, se pudo datar en la citada centuria. Este dato pone en relación esta torre con la presencia meriní en Algeciras en el último cuarto del siglo XIII y con el sistema de defensa y vigilancia que necesariamente

establecieron en torno a la ciudad que era su base de operaciones en al-Andalus.

Se trata de un edificio de planta rectangular de 8,20 metros de lado mayor, construido con aparejo de mampostería regular elaborado con piedras y lajas de similares tamaños recogidas de las afloraciones rocosas de los alrededores unidas con argamasa de buena calidad.

Aunque en la actualidad está muy arruinada, aún se pueden observar los restos de la escalera que tuvo para permitir el acceso al terrado o a la segunda planta, así como evidencias de la bóveda que cubría el primer cuerpo del edificio. También tuvo sótano al que se bajaba por medio de una escalera de la que se conservan algunos peldaños.

Es probable que la torre alcanzara los doce o trece metros de altura. Sólo se conserva un alzado máximo de seis metros. Su estado de abandono, la vegetación parásita que ha crecido en las fisuras de la mampostería y el efecto del viento y la lluvia auguran poca vida a los restos que aún se mantienen en pie.



Panorámica de la Bahía observada desde la Torre del Arroyo del Lobo.



La Torre del Fraile en el año 1994 (Fotografía cedida por Ángel J. Sáez Rodríguez).

TORRE DEL FRAILE

Se halla situada en la costa suroccidental del término algecireño, entre Cala Arena y la Ensenada del Tolmo, sobre un promontorio cubierto por matorrales cuya cima se halla a 100 metros sobre el nivel del mar y a 200 metros de distancia de la playa. A lo largo de su existencia, en documentos diversos, se la ha mencionado como Torre del Fraile, topónimo que también sirve para señalar la punta de tierra que cierra la cala por su lado occidental; de los Canutos, por la presencia de algunas de estas profundas gargantas con un especial microclima en sus inmediaciones; de Fontanillas por los arroyos y fuentes que brotan en sus cercanías; de Cala Arena o de San Diego, por el fuerte costero que se construyó a sus pies en el año 1730.

Su función principal era actuar como atalaya o puesto de vigilancia aprovechando la amplia panorámica que del Estrecho se divisaba desde su terrado para explorar el horizonte del mar y avisar de la presencia de barcos enemigos. Visualmente enlazaba con la Torre de Guadalmesí y la de Punta Carnero, con las que mantenía contacto mediante señales ópticas (humo durante el día y fuego en la noche) para comunicar a las autoridades de Tarifa o de Algeciras la presencia de navíos corsarios o de barcos de naciones hostiles.

La torre se edificó hacia el año 1588, debiéndose su proyecto al ingeniero Juan Pedro Livadote. Consta que en 1616 estaba servida por tres guardas que percibían cuarenta reales al mes cada uno. En 1667 continuaba contando con tres guardas cu-

yos nombres eran Pedro Aguilar, Thomas Aguilar y Juan Solís. Con el paso de los años sufrió un desgaste que intentó paliarse cuando, en 1821, se destinaron cuatro mil reales para su reparación. No obstante, se sabe que hacia 1832 se hallaba muy deteriorada y sin uso.

Se trata de una torre de planta cuadrada que sigue los esquemas constructivos de las torres almenaras medievales, aunque por aquellos años se estaba imponiendo el modelo de torre cilíndrica o troncocónica. Dispone de acceso elevado al que se accedía mediante una escala de cuerdas. Una vez en su interior los guardas, se retiraba dicha escala quedando a resguardo su pequeña guarnición. Presenta los muros en talud para mayor estabilidad del edificio con ladroneiras en sus cuatro frentes. Dispone de una sola estancia cubierta con bóveda vaída de ladrillos. También dispone de dos garitas en la azotea, una cubierta con losas de pizarra por donde emerge la escalera helicoidal y la otra destinada a proteger al centinela o vigía en las horas de guardia. En su frente sudeste se abría una ventana de cara al mar.

En los primeros años del siglo XXI sufrió un severo derrumbe que arruinó casi el cincuenta por ciento del edificio, lo que sin duda incrementará el inevitable proceso de deterioro de la torre y su ruina definitiva en pocos años. En 2009 los profesores Ángel J. Sáez y Pedro Gurriarán presentaron, en el nº 39 de la revista *Almoraima*, un proyecto de restauración que hasta el momento no se ha puesto en ejecución.



La Torre del Fraile vista desde el Norte.



La Capilla de Nuestra Señora de Europa en 1930. Véase, en la parte izquierda de la imagen, la fachada del Café "La Taurina" demolido en 1954. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DE EUROPA

En las últimas décadas del siglo XVII, algunos personajes destacados de Gibraltar eran dueños de cortijos situados en los terrenos que habían ocupado en el Medievo las antiguas “Algeciras” y sus alrededores y que tenían arrendados a otros vecinos. Entre ellos se documentan los cortijos de San y de la Arrejanosa que pertenecían al conde de Luque, el de las Algeciras a las monjas del convento de Santa Clara y, dentro de los muros de la arruinada ciudad, el de los Gálvez, también llamado de Varela. Estos núcleos rurales estaban habitados de manera permanente por agricultores y personal de servicio cuyo número se había ido incrementando con el paso de los años. En 1690 existía en el cortijo de los Gálvez un oratorio particular, dedicado por aquellos años a San Bernardo, patrón de Gibraltar, destinado a cubrir las necesidades religiosas de

los habitantes del citado cortijo. Se había erigido, sufragado por los propios vecinos, con autorización del por entonces obispo de Cádiz, Martín de Barcia Zambrano.

Cuando en el año 1704 la escuadra anglo-holandesa se apoderó de Gibraltar, la mayor parte de sus vecinos, fieles al rey Felipe V, abandonó la ciudad y se instaló, pensaban ellos que provisionalmente, en torno a las ermitas de San Roque, de San Isidro —en Los Barrios—, y de San Bernardo en Algeciras. La imagen de la Virgen que se veneraba en el santuario gibraltareño de Nuestra Señora de Europa fue llevada por los exiliados al oratorio del cortijo de los Gálvez para evitar su profanación por las tropas invasoras. Así fue como el oratorio de San Bernardo se convirtió en capilla o santuario de Nuestra Señora de Europa, como aparece mencionado en algunos documentos de la época. La imagen de la virgen gibraltareña permaneció en la capilla de Algeciras hasta el año 1864 cuando los católicos de la colonia británica solicitaron su devolución, a lo que accedió el obispo de Cádiz. La imagen que hoy ocupa el camarín de la Capilla de Nuestra Señora de Europa es copia de la original que se venera en la ciudad de Gibraltar.

En 1717 el obispo de Cádiz, Lorenzo Armengual de la Mota, estableció sendas parroquias con sus correspondientes curas en la zona para atender a la creciente población del Campo, una de ellas en Los Barrios y la otra en Algeciras, en la iglesia de Nuestra Señora de Europa, que ejerció como primera parroquia de la nueva ciudad entretanto se construía un nuevo y más amplio templo al otro lado de la plaza que, algunos años más tarde, diseñaría Jorge Próspero de Verboom.

Una vez inaugurada en 1738 la nueva parroquia, dedicada a Nuestra Señora de la Palma en recuerdo de la primera iglesia-catedral que se erigió en Algeciras bajo esta advocación mariana en 1344, la capilla de



La Capilla de N^{ra} S^a de Europa hacia 1962.



Los doce apóstoles pintados, dentro de óvalos, sobre la cúpula semiesférica y las cuatro pechinas.

Nuestra Señora de Europa se readaptó para la realización de diversas actividades asistenciales (atención a pobres y enfermos) como afirma Ana María Aranda en su documentada obra “Historia Urbana de Algeciras”.

Cuando la ciudad logró por fin su independencia de San Roque, en el año 1756, el templo donde se veneraba la imagen gibraltareña se hallaba en un avanzado estado de ruina, lo que hizo que la Hermandad del Rosario de Nuestra Señora de Europa, que tenía su sede en la pequeña iglesia, decidiera edificar una nueva en otro lugar o reconstruir la existente. En 1769 la vieja capilla se acabó arruinando y se iniciaron las obras para la edificación de un nuevo templo sobre el solar que había ocupado el oratorio de San Bernardo y luego la capilla o iglesia de Nuestra Señora de Europa, que es el edificio que ha llegado hasta nuestros días.

En 1804 el obispo de Cádiz, Francisco Javier Utrera, concedió licencia para que la

Capilla pudiera disponer de Sagrario, asumiendo un vecino de Algeciras, Carlos Carvalho, el mantenimiento del culto, aunque pocos años después la iglesia sólo se usaba para los actos a celebrar durante la Semana Santa. En mayo del año 1931 fue saqueada, como sucedió con otros templos de la ciudad, su mobiliario e imágenes destruidas y su campana abatida. En 1936, el Obispado vendió la Capilla a un particular por la cantidad de diez mil pesetas, según refiere Cristóbal Delgado, pero con la condición de que si en diez años se le reintegraba esa cantidad la Capilla retornaría a propiedad de la Iglesia. En 1943 el Ayuntamiento de Algeciras donó al Obispado las diez mil pesetas necesarias para su recuperación. Como se hallaba en muy mal estado, se realizaron unos primeros trabajos de restauración en el año 1947. En 1961, mediante las gestiones realizadas por José Rivera Aguirre, se le colocó la campana de la desaparecida capilla protestante del



Angelote inacabado sobre la clave de la puerta.

Hotel Cristina bautizada con el nombre de Salud y José. En 1989 se completó la restauración del edificio con un proyecto redactado por el arquitecto Enrique Salvo Medina.

Hasta el año 1954 el templo sólo contaba con una puerta, la que se abría en su fallada principal. En ese año, con el fin de conectar la Plaza Alta con la recién construida Escalinata, se demolió el Café “La Taurina” que estaba adosado al muro norte de la Capilla, dando lugar a la calle del Murillo y permitiendo la apertura de una segunda puerta de la iglesia en el citado muro. En el exterior del edificio y cerca de la cabecera se erigió una hornacina o capilla rematada por un frontón curvo partido en la que se colocó un crucificado que procedía de la Capilla del Cementerio, conocido como “Cristo de las Flores”, que fue suprimida cuando se derribó la manzana adjunta. Diez años antes, en 1945, se había fundado en esta iglesia la Cofradía de Penitencia de Nuestro Padre Jesús Atado a la Columna y María Santísima de las Lágrimas, asumiendo la tradicional y antigua Hermandad de Nuestra Señora del Rosario de Europa, cuyas imágenes titulares fueron talladas, la del Cristo, en 1946 por el artista local José Román y la de vestir de la Virgen, en 1948 en los talleres salesianos de Sevilla.

En cuanto a su descripción, el templo consta de una sola nave con camarín incorporado en la cabecera donde se halla entronizada la imagen de Nuestra Señora de Europa, réplica de la talla original realizada,

como ya se ha referido, en 1864. Se cubre con una bóveda de cañón con lunetos en los que se abren óculos con forma de elipse; los que se localizan cerca de la cabecera muestran elegantes molduras barrocas. La bóveda descansa sobre una cornisa corrida que remata un friso con metopas ciegas y triglifos en la zona del presbiterio. En esta parte de la Capilla el entablamento está sostenido mediante pilastras de moldura. El presbiterio se cubre con una cúpula semiesférica sobre pechinas. A los pies se dispone un sobrio coro al que se accede por medio de una escalera de caracol con balaustrada de hierro. La fábrica del templo, excepto la fachada, es de mampostería encalada.

La decoración pictórica consiste en la representación de los doce apóstoles sobre la media naranja de la cúpula y las cuatro pechinas, además de elementos decorativos pintados en el techo del camarín.



Talla de Cristo Atado a la Columna, obra del artista José Román realizada en 1946.

En una hornacina abierta en medio del muro del Evangelio se halla una imagen de vestir de la Virgen de las Lágrimas y en el muro de la Epístola otra que contiene la referida talla de Cristo Atado a la Columna.

La fachada, realizada con sillares y elementos tallados de piedra arenisca, se organiza en dos cuerpos con una sola calle, a modo de un retablo, rematados por la espadaña. El cuerpo inferior está constituido por dos anchas pilastras de sección polilobulada que descansan sobre un ancho basamento y que enmarcan un amplio vano en el que se localiza la puerta principal del edificio. Las jambas de este vano están reforzadas por gruesos baquetones y el dintel con una original decoración a modo de alas de mariposa. Sobre la clave de la puerta se sitúa un angelote con las alas inacabadas. Este cuerpo bajo se halla separado del superior por una cornisa muy saliente que reposa sobre un friso similar al existente en el interior de la iglesia. La cornisa y el friso



Imagen de la Virgen entronizada en la iglesia algecireña réplica de la conservada en la ermita de Gibraltar.



La cabecera de la Capilla de Nuestra Señora de Europa. Fotografía tomada entre los años 1947 y 1954. Véase el púlpito en el lado de la Epístola (Colección fotográfica de Ricardo Silva).

se rompen en el centro para enmarcar una hornacina que, actualmente, contiene una imagen de San Bernardo, patrón del Campo de Gibraltar y de Algeciras.

El segundo cuerpo, más sobrio en cuanto a elementos decorativos, está flanqueado por dos columnas a cada lado, las exteriores retranqueadas, que muestran el fuste acanalado en sus dos tercios superiores y que sostienen capiteles de orden jónico. Este cuerpo está rematado por una cornisa menos saliente que la del primero que corona un friso y un arquitrabe clásicos. En el centro de este cuerpo se abre un óculo ciego con moldura. La espadaña es de mampostería con los bordes alabeados presentando un solo vano para la campana. La ejecución de la obra se debe al círculo del maestro Torcuato Cayón, al que se debe también la fachada de la iglesia de San Mateo de Tarifa.



IGLESIA PARROQUIAL DE NUESTRA SEÑORA DE LA PALMA

Hacia el año 1720 el incremento de la población de la nueva Algeciras hizo que se quedara pequeño el oratorio de Nuestra Señora de Europa que, a falta de una iglesia de mayor amplitud, hacía las funciones de improvisada parroquia. Las autoridades civiles y religiosas del lugar vieron la necesidad de construir un nuevo templo que estuviera acorde con la importancia que estaba adquiriendo la ciudad.

En el citado año, el obispo de Cádiz, Lorenzo Armengual de la Mota, hizo una donación de 1.000 reales para que se comenzaran las obras de la nueva iglesia, cuyos trabajos se acometieron, además de con las aportaciones libradas por el Obispado, con las limosnas de los vecinos, rifas benéficas y la recaudación obtenida mediante la celebración de espectáculos públicos.

El 11 de enero de 1724 el obispo emitió un decreto por el que se erigía como parroquia “la iglesia del sitio de Algeciras” separada de la iglesia de Los Barrios. En ese año ya aparece la planta del nuevo templo en algunos planos. En su primer diseño estaba

compuesto por tres naves, la central de doble anchura que las laterales, presentando el testero curvo. Sin embargo, en 1727 aún no se había levantado la obra de cimientos. El lugar elegido para su construcción era el frente occidental de la Plaza Alta, lugar frontero a la fachada de la Capilla de Nuestra Señora de Europa.

Hacia 1736 los trabajos estaban casi finalizados, existiendo constancia de que el obispo consideraba que ya se hallaba la iglesia en estado de poder celebrarse misa. No obstante, por causas diversas, no siendo la menor de ellas la falta de recursos, el nuevo templo no pudo ser inaugurado hasta el 6 de junio de 1738.

En la última década del siglo XVIII se le añadieron dos naves más. En 1790 se construyó una en el lado de la Epístola, diseñada por el Maestro Mayor de Fortificaciones Isidro Casaus. Este arquitecto dirigió también las obras, que fueron ejecutadas por el maestro alarife Alonso Barranco el Menor. La quinta nave, añadida junto a la del Evangelio, se edificó en el año 1793 costeadas por

el capitán de la Milicia Urbana y regidor del Ayuntamiento Marcos Vivas. En este caso las obras también fueron dirigidas por el maestro Casaus. La construcción del campanario se demoró en el tiempo hasta el año 1791, cuando se redactó el proyecto, aunque fue rechazado en un principio por la Real Academia de San Fernando, según refiere Ana María Aranda. Al fin se acometieron los trabajos bajo la dirección, de nuevo, de Isidro Casaus. El campanario estuvo totalmente terminado en el año 1829 cuando se procedió a la consagración oficial del templo, ceremonia oficiada por el obispo de Cádiz, Fray Domingo de Silos Moreno.

En 1845 Pascual Madoz se refiere a esta iglesia con las siguientes palabras: *El edificio es de regular arquitectura; sus paredes, bóvedas y figuradas columnas que sostienen la nave del centro son de ladrillo y argamasa; se divide en tres naves principales y otras dos laterales...; de sus quince altares, con otros tantos retablos de varia arquitectura, el mayor se halla situado en el centro de la*

cruz que forman las naves, y sobre él se ha colocado recientemente un templete de madera de buen gusto figurando jaspe...

En los tristes sucesos del 12 de mayo de 1931 la iglesia fue asaltada, siendo destruido el citado templete del altar mayor, el coro y el órgano, así como las viejas imágenes que se veneraban en sus altares y capillas, entre ellas la del Cristo Crucificado y la de la Virgen de la Palma que sufrió importantes daños, aunque pudo ser reparada y entronizada de nuevo en su altar. En opinión de Juan Carlos Pardo, el rostro actual no es el original, que fue destruido en el transcurso del asalto. Se salvó un busto de principios del siglo XIX, conocido como Cristo de la Caña, que recibía culto en la Capilla del Ecce Homo situada en la parte trasera de la iglesia y que fue destruida durante la revolución de 1868, pasando la imagen al interior del templo.

En el año 1934 llegaron a Algeciras los Padres Salesianos, encargándose del culto



La iglesia de Nuestra Señora de la Palma y la Plaza Alta en el año 1935.



Vista del interior de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma y de la nave principal con el altar que actualmente preside el templo con la imagen de la Virgen de la Palma sobre su pedestal.

de la iglesia el padre Andrés Yun Encinas, artífice de la reconstrucción del templo y de la regularización del culto en ésta y otras parroquias de la ciudad.

La iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma es sede canónica de la Real, Antiquísima y Venerable Cofradía del Santo Entierro y María Santísima de la Soledad, fundada en el año 1752 bajo el título de Santo Cristo de la Expiración y Santo Entierro, aunque consta que ya existía en la perdida ciudad de Gibraltar desde el siglo XVII. Sus dos imágenes titulares son, en la actualidad, un Cristo Yacente, obra del escultor algecireño José Román Corzánego, realizada en 1944, y la talla de candelero de María Santísima de la Soledad, del sevillano Juan Pérez Calvo —según Pilar Pintor Alonso—. También tiene su sede canónica en esta iglesia la Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno, cuya obra escultórica se debe a Carlos Bravo Nogales que la realizó en 1941, así como el Santo Cristo de la Fe y María Santísima de la Amargura.

Sobre los muros que separan las naves del Evangelio y de la Epístola de las del



Nave del Evangelio y muro primitivo del templo.

Sagrario y de Ánimas, se localiza un Vía Crucis de cerámica sevillana en azul y blanco enmarcado por medias columnillas salomónicas de loza dorada.

Descripción del edificio

La iglesia, que es de testero plano y presenta planta rectangular, se articula en cinco naves, la del Sagrario y la de Ánimas erigidas, como ya se ha referido, a finales del siglo XVIII. El transepto sólo se distingue en altura. La nave central se cubre con una bóveda de cañón rebajada con lunetos ciegos y está decorada con cuatro falsos arcos fajones de moldura. Las dos naves laterales situadas junto a la central —la del Evangelio y la de la Epístola— se cubren con bóvedas de arista y las dos exteriores con bóvedas de cañón y lunetos.

La bóveda de la nave central descansa sobre cuatro pilares de orden jónico en su cruce con el transepto y sobre pesadas columnas de orden dórico con grandes cimacios y collarín en el resto de la nave hasta los pies del templo. Un gran arco toral separa la nave principal del crucero.

Las bóvedas de las naves del Evangelio y de la Epístola descansan sobre las citadas columnas y sobre el antiguo muro exterior de la iglesia en los que se han abierto grandes vanos con arcos de medio punto y ventanas rectangulares con el fin de comunicar las naves entre sí y proporcionarles luz. El transepto se cubre con tres cúpulas de media naranja sobre pechinas: la central, de mayor altura, se eleva sobre los cuatro pilares citados y las otras dos sobre la prolongación de las naves laterales.

En la fachada, la puerta principal del templo está flanqueada por dos grandes contrafuertes rematados en curva con cornisas y la portada se halla enmarcada por sendas pilastras y dintel se sillería. Las pilastras se



Fachada de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma. Obsérvense las pilastras de piedra arenisca que enmarcan la portada de fábrica similar a las utilizadas en la construcción del campanario.

apoyan sobre basamentos también de buena cantería. Por encima del dintel y del entablamento hay una hornacina que, en la actualidad, contiene una imagen de la Virgen de la Palma. En la parte superior de la fachada se abre un óculo de forma ovalada.

La torre, exenta y situada en el lado del Evangelio, se erigió sobre un potente basamento de cantería en el que se aprovecharon sillares extraídos de las murallas medievales, como demuestran las marcas de cantero conservadas similares a las halladas en el tramo del recinto exhumado en la Prolongación de la Avenida Blas Infante. Sobre este basamento se eleva el cuerpo principal del campanario, de aspecto muy macizo, de mampostería encalada con refuerzos de si-



Imagen de la Virgen de la Palma entronizada sobre el altar de la iglesia. Véase a sus pies una réplica del bastón de mando del alcalde de la ciudad de Algeciras.

llares en las esquinas. En su fachada principal se abren tres vanos rectangulares, el central con balcón. La parte superior de la torre, con el cuerpo de campanas, también se apoya sobre un basamento de sillares. Muestra esquinas achaflanadas, con el objeto de dar mayor esbeltez a la edificación, cuatro grandes vanos para las campanas y reloj en la cara que da a la plaza. El campanario está rematado con una cornisa muy saliente y una bóveda semiesférica rebajada que acaba en una especie de chapitel moldurado.

La imagen de Nuestra Señora de la Palma

La nueva iglesia parroquial de la ciudad que se inauguró en 1738 y se consagró en 1829 tiene como titular a Santa María de la Palma, advocación que aparece recogida en la Crónica de Alfonso XI cuando se describe la consagración de la mezquita mayor

de Algeciras como templo cristiano una vez conquistada la ciudad a los musulmanes en el mes de marzo del año 1344. De la primitiva imagen que se entronizó en la iglesia en aquel año nada se sabe. Es probable que una vez tomada la ciudad en 1369 por los nazaríes fuera llevada a Tarifa, Cádiz o Jerez por los miembros del cabildo catedralicio.

La imagen actual de la Virgen de la Palma, sin duda alguna la obra escultórica más destacada de las que se veneran en la iglesia, es obra de la segunda mitad del siglo XVIII. Por la voluptuosidad de los pliegues se ha venido aceptando como una talla barroca de procedencia italiana. Lo cierto es que no se tienen noticias de cómo ni cuándo llegó al templo.

La Virgen de la Palma ostenta el título de Patrona de la ciudad junto al patrón que es San Bernardo. También ha sido nombrada alcaldesa perpétua de la ciudad de Algeciras.

(En la página 36 se muestra una postal coloreada de la Iglesia de Nuestra Señora de la Palma y de la Plaza de la Constitución realizada hacia 1900).



IV Estación del Via Crucis de cerámica sevillana en azul y blanco existente en la iglesia.



FUERTE DE LA ISLA VERDE

Cuando en el mes de agosto del año 1704 la escuadra anglo-holandesa se apoderó de Gibraltar en nombre del Archiduque Carlos, pretendiente a la Corona de España, pero, sobre todo, después de firmado el Tratado de Utrech en 1713 que reconocía la posesión de aquella ciudad portuaria para Inglaterra, el litoral de la Bahía adquirió unos valores militares que hasta esa fecha, habían pasado desapercibidos. Desde que en 1721 el ingeniero militar Jorge Próspero de Verboom, como consecuencia de la visita que hizo a las ruinas de Algeciras y, unos años más tarde, en 1725, Juan Lafitte, elevaron al rey Felipe V sendos proyectos para la repoblación y fortificación de la derruida ciudad medieval y de sus entornos, la posibilidad de erigir fortalezas costeras en el arco de la Bahía se fue haciendo una realidad al mismo tiempo que las tropas españolas se preparaban para atacar la plaza usurpada por los británicos.

Entre los proyectos de artillado de puntos destacados de la costa, desde Punta Carnero a Campamento, destacó por su importancia y su privilegiada situación

frente a Gibraltar, el de la Isla Verde de Algeciras. Como acertadamente refiere Ángel J. Sáez, el emplazamiento de esta isla reunía varias virtudes que la hacían especialmente apta para el establecimiento de un fuerte artillado. La primera, que una vez fortificada serviría de protección a las embarcaciones que pudieran ser hostigadas por otras enemigas; la segunda, que, en conjunción con otras posiciones artilleras cercanas, podía batir un amplio espacio marítimo; y la tercera, que el islote podría actuar como elemento avanzado del complejo defensivo abaluartado que se preveía erigir en Algeciras. En su informe, elevado al rey en 1726, Verboom, señalaba que *del islote de que he hecho mención, que hace cabeza al puerto siendo éste el que se había de fortificar primero, porque defiende los frentes de las dos Algeciras a la parte del mar y asegura todo su puerto, además de apartar de él y de las costas vecinas los navíos enemigos...*

El proyecto, elaborado en 1734, y la dirección de las obras se debieron al ingeniero Juan de Subreville, de servicio en la Comandancia General del Campo de Gi-



Fotografía de la Isla Verde y de la ciudad de Algeciras tomada en el año 1925. En primer plano, en el centro de la imagen, el polvorín en buen estado de conservación. Véanse los arruinados muros del fuerte en la parte izquierda de la foto y el Dique Norte en construcción (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

braltar en San Roque en los años 1734 y 1735. El fuerte contaba con tres baterías:

a) La principal o de la Bahía, también conocida como del Rinconcillo o del Mediodía y, desde 1745, de Santa Bárbara, estaba orientada hacia el Este. Contaba con trece cañones de 24 que dirigían sus tiros hacia la entrada de la Bahía y que podían cruzar su fuego con el Fuerte de San García.

b) La denominada de Algeciras, de la Almiranta o del Norte y, a partir de 1745, de San Cristóbal. Estaba orientada hacia el norte de la Bahía con el fin de batir a los posibles navíos que atacaran la ciudad desde ese punto cardinal. Tenía veinte metros de longitud y capacidad para 4 ó 5 cañones.

c) La Batería de San García, de Poniente y, desde 1745, de San Francisco, apuntaba en dirección sudoeste, hacia el canal existente entre la Isla y la Punta del Rodeo. Era

la más pequeña, admitiendo tan sólo dos piezas de artillería.

Las tres baterías se hallaban situadas sobre el borde rocoso de la isla, estando unidas entre sí por un muro con escarpa que impedía el desembarco de gente hostil. Cerca de la Batería de Algeciras se ubicó el cuartel principal con capacidad para 70 hombres, aunque en caso de necesidad podía admitir hasta 100, compartimentado en tres espacios: el alojamiento de oficiales, el dormitorio de la tropa y un almacén de víveres. Entre la batería principal y la de San García se edificó el cuartel de artilleros y el almacén de artillería. En el centro de la isla y algo al sur del recinto se localizaba el polvorín, edificio de planta cuadrada rodeado de un fuerte muro con tambor o galería que actuaba de cortafuego y que, al mismo tiempo, protegía la puerta que se abría hacia el Norte. Tenía capacidad para 200 barriles de pólvora. También se había dotado al fuerte de un pozo para el abastecimiento de agua, aunque es opinión que ya existía con antelación a la construcción de la fortificación. La puerta de ingreso se abría en la esquina noroeste, estando protegida por un rastillo o antemuro. Las obras se ejecutaron entre los años 1734 y 1735. En el transcurso de las mismas se añadieron las letrinas que no habían sido contempladas en el proyecto original.



Plano de la Isla Verde y del fuerte que se estaba construyendo. Julio de 1734, por Juan de Subreville. (Archivo General de Simancas).

Durante el Gran Asedio de Gibraltar, entre los años 1779 y 1783, el Fuerte de la Isla Verde, junto a los demás emplazamientos artilleros permanente y las baterías establecidas en el arco de la Bahía, fue reforzado militarmente con vistas a las acciones de guerra que se habrían de desarrollar en torno a la Roca. Unos años más tarde, en 1796, Ramón de Villalonga describía con las siguientes palabras las fuerzas con que contaba el enclave: *Tiene tres baterías capaces de 20 cañones de grueso calibre. En el día tienen montados 15 cañones y 6 morteros. Este puesto debe contener la artillería de que es capaz, para lo que se hace preciso rebacer sus explanadas y, provisionalmente, los parapetos como se ejecutó en la guerra pasada con los ingleses (el Gran Asedio). En este punto debe construirse un horno para bala roja. Tiene también alojamiento para 50 hombres con sus oficiales correspondientes y para los artilleros necesarios, cuya guarnición se considera suficiente. En el día la guarnice un oficial, un cabo, 8 hombres y 3 artilleros.*

Existe constancia de que a mediados del siglo XVIII el fuerte se utilizó como presidio. En esos años las dependencias que servían de almacén de víveres fueron usadas como cárcel para presos de Estado. En 1810, con motivo de unas reformas que se acometieron, se añadió una estructura de ingreso de planta triangular en el lado norte de la isla y se desmontó la Batería de San García, al mismo tiempo que se reforzaba la artillería que miraba al Norte y al Este. Du-

rante la invasión francesa, el Ayuntamiento de Algeciras trasladó al fuerte de la Isla Verde sus caudales y los documentos del archivo para salvarlos del saqueo. En 1811 fueron los propios habitantes de la ciudad los que buscaron refugio tras los muros de la fortificación insular. A partir de esa fecha el Fuerte de la Isla Verde, casi abandonado, y sin recursos para llevar a cabo las necesarias reparaciones se fue arruinando. En el año 1823, Josep de Sierra señalaba que todas las murallas del fuerte estaban inutilizadas. En 1825 se desprendieron dos lienzos por el azote de las olas. En 1826 contaba todavía con 7 cañones de bronce, 8 de hierro y 7 morteros, aunque desmontados.

En 1919 las necesidades de expansión portuaria hicieron que la isla y el fuerte fueran cedidos por el Ministerio de Guerra a la Junta de Obras del Puerto de Algeciras que procedió a instalar en la explanada suroeste el taller de bloques para la construcción del Rompeolas de la Isla Verde o Dique Norte.

Actualmente la isla ha perdido su condición insular al ser absorbida por las ampliaciones portuarias. Recientemente los restos del fuerte han sido restaurados y se han colocado tres viejos cañones de hierro sobre sus cureñas en las troneras que miran a la Bahía como recuerdo de la función que una vez tuvieron aquellas desgastadas murallas.

(La fotografía de la página 41 fue realizada por G. W. Wilson entre 1872 y 1880).



El Fuerte de la Isla Verde. Fachada nordeste en la actualidad con las troneras restauradas y los cañones.



FUERTE DEL TOLMO

En la década de los años treinta del siglo XVIII, después del fracasado asedio español a Gibraltar en 1727 y a pesar de la firma, dos años más tarde, del Tratado de Sevilla entre España, Inglaterra y Francia, se temía el acoso de los buques de guerra ingleses desde el puerto de Gibraltar a los mercantes que hacían la travesía entre Algeciras y Ceuta si las hostilidades con los británicos volvían a reanudarse.

Este temor se materializó en 1740 cuando estalló una nueva guerra con Inglaterra. Entonces se pensó habilitar un puerto de embarque alternativo a los de Algeciras y Tarifa en la costa del Estrecho para asegurar el abastecimiento de Ceuta. Ese lugar debería hallarse cerca de la ciudad norteafricana y fuera del control de los navíos ingleses que fondeaban y actuaban desde el puerto de Gibraltar. De esta manera podría servir de punto de embarque de las vituallas y el armamento necesarios para el abastecimiento y la defensa de una posesión española que se hallaba aislada por la parte de tierra.

En el lugar de la costa elegido existía una batería y un muelle que había sido destruido por los ingleses en 1739.

Como refiere Correa da Franca, *para que tuviesen acogida nuestras embarcaciones y se libertasen de los corsarios ingleses, fue preciso fortificar la cala del Tolmo.*

A comienzos del siglo XVII, un informe militar proponía la construcción de una torre almenara en aquel punto de la costa con tres guardas encargados de dar la alarma y avisar a los habitantes de la zona de la presencia de corsarios berberiscos.

En el mes de enero año 1740 el gobernador de Ceuta, Pedro de Vargas Maldonado, comenzó a hacer las gestiones para el restablecimiento de la batería y el muelle inhabilitado y la construcción de un nuevo muelle en la ensenada del Tolmo que permitiera el atraque de los buques que habrían de abastecer la plaza norteafricana. En el mes de septiembre viajó al Campo de Gibraltar el ingeniero comandante de Ceuta Lorenzo de Solís con el cometido de levantar los planos de lo que sería el Fuer-

te del Tolmo. En octubre se aprobó el proyecto con un presupuesto de 18.375 reales más otros 900 para la reconstrucción del muelle que era un elemento fundamental para que se cumplieran los objetivos de la obra. Éstas se llevaron a cabo por los algecireños Joseph de Molina y Francisco de León. Los trabajos quedaron casi finalizados en el verano de 1741.

El fuerte se edificó sobre un promontorio rocoso, al suroeste de Punta Carnero, que se adentraba en el mar dejando a cada lado dos pequeñas calas o ensenadas.

El conjunto defensivo abarcaba unos 500 metros cuadrados ocupando la cumbre del promontorio costero. Disponía de dos baluartes que lo cerraban en sus ángulos norte y sur unidos por una muralla de cuatro metros de altura con una puerta centrada y un foso que se salvaba por medio de un puente levadizo.

La fachada que daba al mar, donde se situaban las piezas de artillería, estaba protegida por el acantilado y carecía de merlones para facilitar el giro de las piezas. Se dotó con una batería constituida por 4 cañones que lanzaban proyectiles de a 24 libras y



Tramo de la muralla conservado del Fuerte del Tolmo (Fotografía cedida por Ángel J. Sáez).



Vista panorámica del promontorio costero donde se hallan situados los restos de la fortificación del siglo XVIII conocida como Fuerte del Tolmo y de la ensenada del mismo nombre.

otros 4 de a 18, ampliables al doble en caso de necesidad. Se edificó también un cuartel para la tropa, estancia para los oficiales, polvorín, almacén de artillería y capilla.

Para paliar la falta de agua potable con la llegada del verano, puesto que el terreno era árido y carecía de corrientes fluviales permanentes o fuentes, se propuso la construcción de unas balsas en torrentes cercanos para almacenar la poca que caía durante los meses de lluvia.

Como complemento y, al mismo tiempo como estructura que justificaba la realización del proyecto, se construyó un pequeño embarcadero de mampostería sobre la cala occidental de la fortificación que permitía el atraque de pequeñas embarcaciones.

En 1742, entendiendo las autoridades militares españolas que el muelle existente era insuficiente porque no podía acoger a navíos de mediano porte ni protegerlos de los fuertes y frecuentes vientos procedentes del Este, se proyectó un nuevo muelle con un presupuesto de 19.436 reales. Aunque el muelle y el fuerte se sometieron a nuevas obras de mejoras, nunca se logró que estuvieran en pleno rendimiento, no

sólo por las dificultades que presentaban las constantes reparaciones de las estructuras debido a la adversa climatología, sino por la falta de recursos. En 1761 el fuerte se encontraba en una situación lamentable y su muelle casi en ruinas.

Ramón de Villalonga, en 1796, refiere que el Fuerte del Tolmo era tan sólo capaz para 7 cañones de a 24, aunque en ese año sólo tenía montados 2 de a 24 y 3 de a 18. Este ingeniero señala que sería conveniente aumentar su dotación artillera. Su guarnición debería constar de un capitán, un subalterno, 2 sargentos, 4 cabos y 40 hombres de infantería y un sargento y 14 artilleros. En el momento en el que Villalonga hacía el reconocimiento de las defensas de la costa, sólo disponía de un oficial, un cabo y ocho hombres de infantería y un cabo y dos artilleros.

Para garantizar el abasto de la ciudad de Ceuta y de su guarnición a finales del siglo XVIII y librar a los barcos mercantes españoles del ataque de los navíos ingleses, hubo que recurrirse a enviar los cargamentos en barcos bajo pabellón marroquí

desde Tarifa, dado el estado de ruina que presentaba el muelle del Tolmo.

Como tantas otras fortificaciones del Campo de Gibraltar, el final del Fuerte del Tolmo llegó en el año 1810 cuando los zapadores ingleses procedentes de la vecina colonia —ocasionales aliados de los españoles— acabaron por demoler definitivamente lo que quedaba de la fortificación con la excusa de que podría ser utilizada por el ejército francés.

El proyecto de rehabilitación que se quiso acometer en el año 1821 y que nunca se llevó a cabo, alcanzaba la cifra de 350.000 reales. En la actualidad, del Fuerte del Tolmo sólo se conservan algunos tramos de la muralla y vestigios de lo que fue su muelle o embarcadero, como se puede comprobar al contemplar las fotografías adjuntas.

(En el plano de la página 44, levantado por el ingeniero comandante de Ceuta Lorenzo de Solís en 1740, puede observarse la planta del Fuerte del Tolmo y el muelle que cerraba la ensenada por el Sur. Archivo General de Simancas, Guerra Moderna. Doc. 3620, publicado por Sáez Rodríguez, A. J.; “El Fuerte de El Tolmo -Algeciras, Cádiz-, puente entre dos continentes”, *Almoraima*, nº 17, Algeciras, 1997, pág. 149).



El promontorio en la actualidad con los restos del fuerte vistos desde el Oeste. En primer término la ensenada y los vestigios de las estructuras portuarias (Fotografía cedida por Ángel J. Sáez).



FUERTE DE SAN GARCÍA

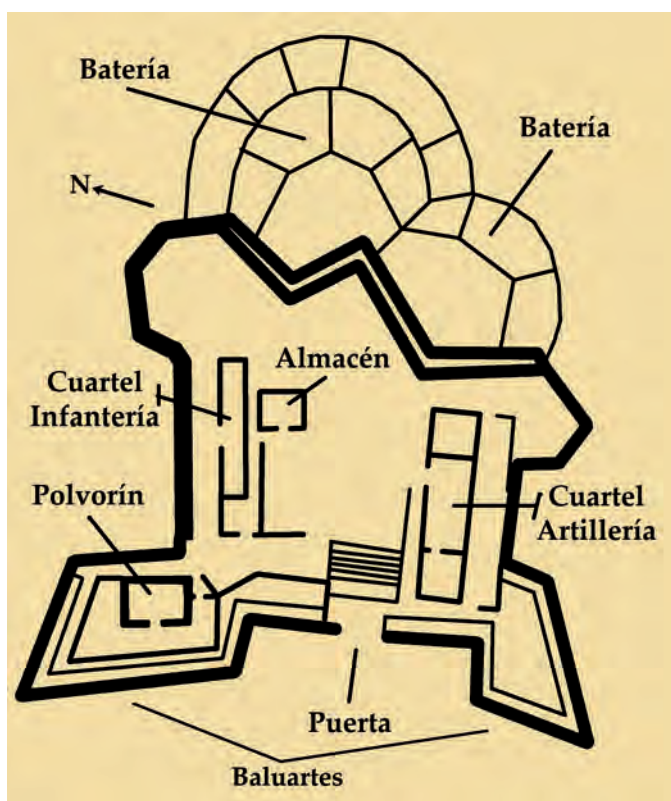
Al sur de la ciudad de Algeciras, separando los fondeaderos del Río de la Miel-Isla Verde y de Getares, se localiza la conocida como Punta de San García. Se trata de un cabo con forma de polígono irregular de bordes acantilados cuya altura sobre el nivel del mar oscila entre los 10 y los 30 metros. Por su posición, dominando las citadas ensenadas, su cercanía a la Isla Verde y la excelente vista que ofrece de la vecina posesión inglesa de Gibraltar, goza de unos valores militares que han sido aprovechados por las autoridades españolas desde, al menos, el siglo XVI cuando se edificó en la cima del promontorio una torre almenara.

En el año 1662, aunque ya existía en la Punta de San García la citada torre capaz para tres piezas de artillería, el Consejo de Guerra propuso al rey Felipe IV la construcción de un fuerte en el litoral de Getares a petición del gobernador de Gibraltar, Luis de Ferrer, para la defensa de esa ensenada y de la población que, cada día en mayor número, se estaba asentando en los entornos de la derruida Algeciras y, al mismo tiempo, para, desde esa posición avanzada, poder vigilar el paso del Estrecho y asegurar las pesquerías de Gibraltar y Tarifa. Sin embargo, a pesar de las ventajas

que hubiera reportado a la defensa de la bahía de Algeciras y a Gibraltar dicho fuerte, el proyecto no se hizo realidad.

Habría que esperar hasta la década de 1730 para que se dotara a la Punta de San García, donde se hallaba establecida una batería provisional de tres cañones desde el año 1727, de un fuerte artillado que actuara, en caso de conflicto bélico, en coordinación con el Fuerte de la Isla Verde y el de Punta Carnero.

La fortificación, que estaba emplazada en la parte meridional de la punta de tierra que daba a la ensenada de Getares, contaba con una batería que miraba al mar dividida en dos segmentos de círculo a la barbata, es decir sin merlones ni troneras para facilitar el movimiento giratorio de las piezas de artillería. Era capaz de contener hasta doce cañones de grueso calibre. Una de las secciones de la batería, la orientada al Sur, cruzaba su fuego con el cercano Fuerte de Punta Carnero, y la otra con las baterías del Fuerte de Isla Verde ubicado en el lado norte. Durante la Guerra de la Independencia estuvo dotada con cinco cañones de a 24 libras, uno de 18 y dos morteros cuyo cometido era batir las aguas próximas al fuerte en caso de intento de desembarco



Plano esquemático del Fuerte de San García según interpretación del existente en el Archivo de la Región Militar Sur publicada por R. Jiménez Camino *et alii* en la revista *Caetaria*, nº 6-7, pág. 371.

enemigo. En esos años la dotación estaba compuesta por veinte hombres, oficial, cabo y sargento, además de los correspondientes artilleros. Por la parte de tierra el fuerte estaba cerrado por un hornabeque con dos baluartes que disponían de camino de ronda para los centinelas y un muro de cerramiento en el que se abría la puerta de ingreso. En el baluarte norte se localizaba el polvorín defendido por un ancho muro que lo protegía de los tiros procedentes del mar. En medio de la edificación se hallaba el patio de armas con los cuarteles para la infantería y la artillería, el almacén y las letrinas. La dotación mixta de artilleros e infantes permitía la realización de misiones ofensivas con el empleo de la artillería y defensivas desde los muros del perímetro dotados de aspilleras.

Como ya se ha referido en capítulos anteriores al tratar de otros fuertes de la zona,

la fortificación fue demolida por los zapadores ingleses en el año 1810 para evitar que fuera utilizada por los invasores franceses, aunque no cabe duda que también en beneficio propio, pues dejaban fuera de servicio unos fuertes que en el futuro podrían ser utilizados contra ellos.

Acabada la guerra, en 1815, el Comandante General del Campo de Gibraltar demandaba la instalación de una batería provisional en el lugar que ocupó el Fuerte de García hasta que se procediera a la reconstrucción del mismo. Sin embargo, nunca se llevó a cabo la rehabilitación de la abandonada fortificación, quedando en estado de ruinas hasta que en el año 2006, como una de las actuaciones que se acometieron en conmemoración del Centenario de la creación de la Junta de Obras del Puerto, la Autoridad Portuaria de la bahía

de Algeciras financió el proyecto de excavación y restauración del Fuerte de San García. Hoy sus restos forman parte del circuito visitable del Parque del Centenario como recuerdo de uno de los hitos principales de la defensa de la bahía de Algeciras en el siglo XVIII.

(En la fotografía de la página 47 aparece la puerta de ingreso al polvorín en su estado actual).



Puerta de acceso al baluarte norte en la actualidad.



TORRE ALMIRANTE

Se halla situada en la conocida como Punta Almirante, cabo que se localiza en el litoral norte de Algeciras y desde el que se domina la gran ensenada del Rinconcillo y la costa cercana al antiguo cementerio de la ciudad y desde el que se tiene una magnífica perspectiva de Gibraltar y de las aguas que lo rodean.

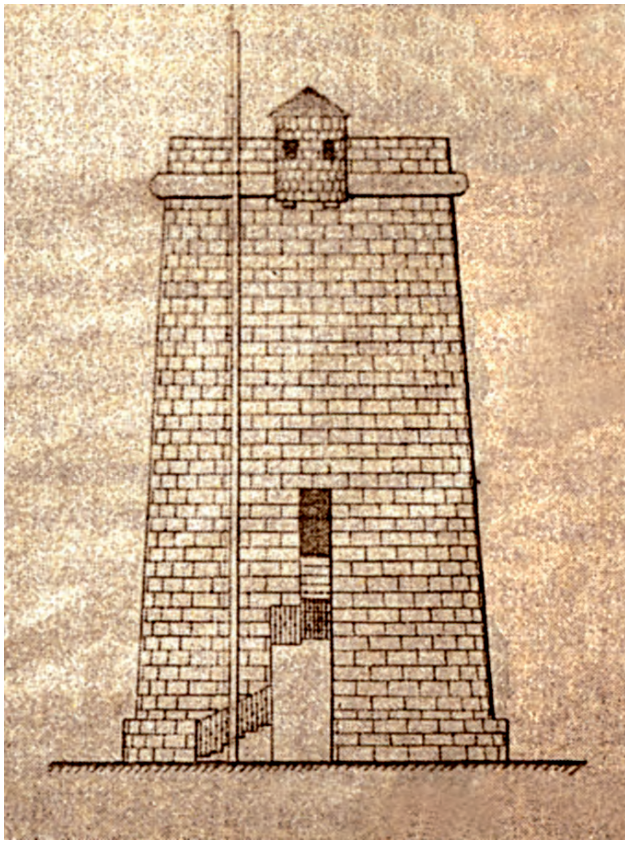
Es de sección circular y fábrica de mampostería constituida por sillarejos y lajas unidas con argamasa rica en cal. Se apoya sobre una zapata del mismo material. De la edificación sólo se conserva la parte inferior maciza de unos cuatro metros de altura más el zócalo. Se la denomina Torre del Almirante, aunque también aparece en documentos antiguos con el nombre de la Almiranta y, en ocasiones, con el apelativo de Torre de la Infanta.

Lo que ha llegado hasta nuestros días son los restos del edificio que se erigió en el siglo XVII como parte de un plan de defensa del litoral meridional contra los ataques de los corsarios berberiscos que aún amenazaban las tierras del mediodía. Sin embar-

go, debió existir otra torre en ese mismo lugar de fábrica musulmana, al menos desde principios del siglo XIV, pues es mencionada en la Crónica de Alfonso XI. Es probable que fuera la residencia del Almirante Mayor de Castilla, don Egidio Bocanegra, que estaba al mando de la escuadra castellano-genovesa durante el cerco de Algeciras de 1342 a 1344, de ahí su nombre. Aquella torre, siguiendo los cánones de las torres almenaras medievales, debía ser de planta cuadrada. Se desconoce cuándo se arruinó esta almenara, pero es probable que fuera abandonada hacia 1379 al mismo tiempo que Muhammad V de Granada mandaba destruir Algeciras.

Tuvo que ser reconstruida en algún momento del siglo XVI, pues en 1583 era el punto de partida del recorrido de los dos atajadores que tenía nombrado el concejo de Gibraltar en esa fecha.

En 1608, Cristóbal de Rojas la representa en un mapa que trazó de la Bahía. En 1618 se la describe como *de las nuevas que no ha de ser del grandor y fortaleza que las demás que*



Alzado de la Torre del Almirante realizado en el año 1902 por el ingeniero Jacobo García (Sáez Rodríguez, A. J., *Almenaras en el Estrecho de Gibraltar*, Inst. Estudios Campogibraltares, Algeciras, 2001).

se han hecho y aún no es tan grande ni tan fuerte, es necesario que tenga tres soldados de guardia.

Sus dimensiones eran seis metros de diámetro por doce de altura. De acuerdo con el dibujo del alzado elaborado por el ingeniero Jacobo García en 1902 se preveía construir un patín adosado al muro para hacer llegar una escalera hasta la puerta que estaba elevada unos cuatro metros sobre el nivel del suelo y a la que, hasta esa fecha, se accedería mediante una escala de cuerdas. Sobre la puerta, en el pretil, se ve un matacán que tenía la misión de defender el citado ingreso.

Sus tres torreros quedaron reducidos a uno en 1667.

En el transcurso de las guerras del siglo XVIII contra Inglaterra para la recuperación de Gibraltar, a sus pies se estableció una batería provisional de artillería.

En 1775 se adosó a la torre una barraca para que se estableciera el cuerpo de guardia que estaba compuesto por un sargento de infantería y ocho hombres.

En 1796 Ramón de Villalonga dice de esta torre que *es capaz de 8 hombres y un sargento de infantería. El cuerpo de guardia que se halla a la inmediación de dicha torre debe guarnecerse con un oficial, un cabo y 8 hombres, debiéndose construir en este punto una batería provisional de 4 cañones de a 24. En el día no hay guarnición en estos puestos.* Según el testimonio de este ingeniero, en el año en el que él hizo el reconocimiento de las costas del Campo de Gibraltar, la torre no estaba guarnicionada.

Consta que en el año 1865, habiendo acabado su función de vigilancia costera, se utilizó como almacén de pólvora con su correspondiente cuerpo de guardia. Durante el breve enfrentamiento armado con los Estados Unidos en 1898, Punta Almirante fue artillada en previsión de un improbable ataque enemigo.

El proyecto de 1902 trataba de acondicionarla como almacén de pólvora, para lo cual se la dotó de un pararrayos como se puede apreciar en el alzado antes citado. A principios del siglo XX explotó el depósito de pólvora que en ella se custodiaba quedando arruinada y en el estado en que hoy se halla.

Hace algunos años la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras procedió a construir el conocido como Paseo de Cornisa que, bordeando el acantilado llega desde la antigua playa de los Ladrillos hasta la vieja Torre del Almirante.

(La fotografía de la página 47 muestra la Torre del Almirante tal como hoy se halla formando parte del Paseo de Cornisa).



HOSPITAL DE LA CARIDAD

Desde que la ciudad de Algeciras renació a principios del siglo XVIII, fue una constante preocupación de las autoridades la asistencia a los enfermos, pues se carecía de cualquier tipo de institución dedicada a ese menester. En aquellos años fundacionales se encargaban de atender a los enfermos sin recursos unos vecinos que acogían a los dolientes en la misma capilla de Nuestra Señora de Europa.

Una vez que se trasladaron las funciones parroquiales a la recién construida iglesia de Nuestra Señora de la Palma en 1738, aquellos buenos vecinos, constituidos en Hermandad de la Caridad, utilizaron la propia capilla y un local anejo a la misma como cotarro o albergue donde acogían a los enfermos pobres de la ciudad. Sin embargo, pronto se hizo patente que la capilla y el local anejo eran insuficientes para poder atender las necesidades de la asociación benéfica. Por ello pidieron licencia al Obispo de Cádiz, Fray Tomás del Valle, para edificar un hospital en el que poder atender

y curar a los enfermos que cada día en mayor número acudían a ellos, así como a los transeúntes y peregrinos. De esta manera, el 1 de julio de 1748 el obispo otorgó autorización para la creación de la Hermandad de la Santa Caridad, estableciéndose las constituciones o estatutos para su funcionamiento. La Hermandad la formaban, en sus inicios, 188 individuos. El primer Hermano Mayor de la Hermandad fue Diego Rodríguez Perriñez.

Ese mismo año comenzaron las obras de construcción del Hospital de la Caridad de Algeciras en un solar que se localizaba en la parte baja de la ciudad, cerca de la antigua puerta de Tarifa.

Los trabajos avanzaron lentamente, pues en un principio la única fuente de financiación eran las limosnas y donaciones de los propios vecinos. A pesar de las dificultades económicas, en 1752 el hospital se hallaba en condiciones de poder abrir una de las salas de la parte alta donde se instalaron los primeros enfermos. Consta que



Fachada del Hospital de la Caridad que da a la calle Teniente Farmacéutico Miranda y puerta principal remodelada en 1930 según consta en la clave de la misma.

en el año 1768 habían finalizado las obras y que estaban habilitadas todas las dependencias de la institución benéfica. El hospital contaba con un cementerio propio en un patio anejo. En 1768 el Alcalde Mayor de Algeciras escribía lo que sigue del Hospital de la Caridad: *...Mantienen cuantos pobres enfermos acuden por socorro; debiendo admirarse cómo atienden a tantas necesidades sin tener otro arbitrio más que una corta póstula que dia-*

riamente recogen y algunas limosnas que el obispo de Cádiz y Comandantes Generales del Campo les han dado, y no teniendo otras fincas que las de cuatro casas pequeñas y un huerto que anualmente producen sesenta y cinco pesos sencillos.

En el año 1768, la Hermandad de la Santa Caridad instaló una tahona en una casa en la que, desde entonces, fue conocida como calle Panadería que arrendó a un particular con la condición de que éste abonara a la institución un cuarto por cada hogaza de pan elaborado.

Durante la Guerra de la Independencia el hospital tuvo que atender a numerosos heridos y enfermos lo que provocó un déficit que sólo pudo paliarse gracias a la desinteresada colaboración del Hermano Mayor de la Caridad, el presbítero Juan Jerónimo de Lima, que aportó las cantidades necesarias para saldar la deuda de 384.877 reales y permitir la supervivencia de la institución hasta su muerte ocurrida en el año 1813 y legando, después de su



Escalera de varios tramos, rellano y cuatro brazos que conecta los dos patios del hospital con la planta superior.

óbito, su patrimonio a la institución benéfica. No obstante, los problemas económicos no acabaron, teniendo el Ayuntamiento que atender los gastos del hospital de manera provisional hasta que, por Real Orden de 28 de octubre de 1822, pasó definitivamente el Hospital de la Caridad de Algeciras a depender de la institución municipal.

En 1892 las Hermanas Concepcionistas de la Caridad se hicieron cargo del hospital mejorando la atención que prestaba a los necesitados, mejora en la que no fue ajena la labor de algunos benefactores locales, entre ellos el que ejerciera el cargo de director, Buenaventura Morón.

Las únicas reformas de importancia que se realizaron en el edificio tuvieron que esperar hasta el año 1928, cuando el hijo de Algeciras, Joaquín Ibáñez Cordón, residente en Buenos Aires, a instancia de su cuñado Buenaventura Morón, costeó las obras del lado oeste del hospital

En los años ochenta el viejo edificio fue restaurado, después de dejar de prestar la función hospitalaria para la que había sido construido, pasando a propiedad municipal y a ser utilizado como sala de exposiciones, aula de danza y música y otras actividades propias de la Delegación de Cultura del Ayuntamiento.

Descripción del edificio

Se trata de una construcción rectangular orientada de Norte a Sur con dos plantas, en origen, y articulada en torno a dos patios interiores: el meridional en forma de rectángulo con galerías en sus frentes norte, este y sur sostenidas por columnas de orden dórico y arcos de medio punto de ladrillos. A su alrededor se localizan las estancias que estaban destinadas a la asistencia de enfermos. Una de las salas se cubre con una interesante bóveda de cañón rebajado; otra sostiene la cubierta mediante una arquería central. El patio septentrional es cuadrado y de dimensiones más pequeñas. En sus cuatro frentes dispone de gale-



Relieve de la Caridad, obra del artista local José Román que se halla situado en la fachada oeste del hospital.

rias que se apoyan en cuatro columnas y en arcos similares a los del patio sur. Ambos están separados por una original escalera cuyos primeros tramos se inician en los dos patios, con brazos laterales que se bifurcan —en un rellano— a derecha e izquierda para acceder a la planta superior por cuatro vanos produciendo un sorprendente efecto de simetría y levedad. En opinión de Ana María Aranda pudo ser diseñada, o al menos siguió los planos elaborados por Pedro Luis Gutiérrez de San Martín para el Hospital de Mujeres de Cádiz, patrocinado por Fray Tomás del Valle, el mismo que autorizó la construcción del hospital de Algeciras.

La fachada exterior del edificio, en cuyo ángulo sureste se encastra la capilla, carece de interés por haber sufrido profundas reformas y transformaciones a lo largo de los siglos. La actual puerta de ingreso, que se abre a la calle Teniente Farmacéutico Miranda, se abrió o remodeló en el año 1930.

(La fotografía de la página 51 muestra una vista parcial del patio septentrional del antiguo Hospital de la Caridad o Civil).



CAPILLA DE SAN ANTÓN

Como ya se ha referido, el edificio del hospital se completa con la capilla del mismo, situada en el ángulo sureste de la manzana, dando su fachada a la plaza Juan de Lima. Actualmente es una iglesia sin culto donde se haya establecida la sede de la Venerable Hermandad del Santísimo Cristo de la Buena Muerte y Nuestra Señora del Mayor Dolor y San Juan Evangelista. Su historia está, sin embargo, ligada al hospital y a las veneradas imágenes sacras que en ella estuvieron o están entronizadas.

En 1748, los Hermanos de la Caridad, al mismo tiempo que solicitaban autorización para erigir el hospital, pidieron licencia al obispo Fray Tomas del Valle para construir una capilla que estaría dedicada a San Antonio Abad, fundador de la tradición monacal cristiana. Las obras de la capilla se iniciaron al mismo tiempo que las del hospital estando acabadas en 1754. El 17 de enero de ese año, festividad del santo titular de la iglesia, se inauguró la capilla llevándose en procesión la imagen San Antón hasta el altar. Consta que en el año 1769 aún no estaba amueblada la iglesia. Unos años más tarde, el presbítero Fernando Dagnino re-

cogió fondos y él mismo aportó parte del caudal necesario para la erección del retablo que aún hoy decora y preside el testero del templo. En 1769, en una solemne función a la que asistieron las autoridades civiles y eclesiásticas de la ciudad, se colocó en el sagrario el Santísimo Sacramento.

Como en esos años la actividad marítima se desarrollaba en el cercano río de la Miel, en cuyo curso bajo atracaban las barcas pescadoras y los faluchos que se dedicaban al comercio, los marineros comenzaron a frecuentar la capilla del hospital en la que se veneraba una imagen de la Virgen del Carmen, advocación con gran predicamento entre la gente del mar. También se hallaban en sus respectivas hornacinas, las imágenes de San Antonio Abad, San Telmo —patrón de los marineros y navegantes— y los mártires San Cosme y San Damián.

Durante el Gran Sitio de Gibraltar, entre 1779 y 1783, Algeciras se convirtió en el punto de reunión de los oficiales y marineros de la escuadra española mandada por D. Antonio Barceló. Una vez acabado el conflicto y firmada la paz con los ingleses, el Almirante Barceló donó a la Virgen del

Carmen y al Niño que sostenía en sus brazos sendas coronas de plata, hecho que está atestiguado por la inscripción grabada en la corona de la Madre que dice: *Estas Coronas las dio el Excmo. Sr. D. Antonio Barceló, Teniente General de la Mar. Año de 1783*. Actualmente sólo se conserva la original de la Virgen.

Según refiere Pérez-Petinto, por esos años el gremio de marreantes instituyó la hermandad de Nuestro Padre Jesús atado a la columna y Virgen Santísima del Carmen, cuyas imágenes eran sacadas en procesión en la tarde del día 16 de julio y llevadas hasta la playa de la Marina (actualmente Paseo



Muro de la Epístola de la Capilla de San Antón con las hornacinas remantadas en veneras y los lunetos con ventanas al exterior.



Antigua imagen de Cristo Crucificado titular, hasta el año 1978, de la Hermandad del Santísimo Cristo de la Buena Muerte que ocupa actualmente una hornacina de la capilla.

de la Marina), aunque a principios del siglo XIX la hermandad se disolvió por motivos económicos. Hubo que esperar hasta el año 1918 para que el culto a la Virgen del Carmen volviera a renacer y la procesión anual recorriera de nuevo las calles de la ciudad.

Después de los destrozos causados en la iglesia por los asaltantes en el mes de mayo de 1931, el culto quedó suspendido hasta que con la llegada de los Padres Salesianos a Algeciras en 1935 se restableció erigiéndose en parroquia de Nuestra Señora del Carmen en ese mismo año. Del asalto sólo se salvaron la talla de la Inmaculada —hoy venerada en la Parroquia de San García bajo la advocación de Nuestra Señora de Gracia— y las esculturas de San Servando y San Germán que están situadas en el ático del retablo.

En 1964, una vez acabada la construcción de la nueva iglesia parroquial en el solar que había ocupado el Colegio Salesiano San Ramón, frente al Cine Florida, la capilla de San Antón dejó de ejercer esa función quedando sólo como sede canónica de la Venerable Hermandad de Penitencia del Santísimo Cristo de la Buena Muerte y Nuestra Señora del Mayor Dolor y San Juan Evangelista, cofradía que se fundó en el año 1936. En las décadas siguientes se



Fachada de la Capilla de San Antón, antigua parroquia de Nuestra Señora del Carmen.

procesionó una antigua imagen de Cristo Crucificado, atribuida a los prestigiosos talleres de Olot, que aún se venera en la capilla. La actual talla de Cristo en la cruz que se procesiona el Miércoles Santo y que se expone durante el resto del año en la iglesia parroquial, fue elaborada en 1978 por el escultor sevillano Luis Álvarez Duarte.

Descripción del edificio

Se trata de un templo de una sola nave de pequeñas dimensiones cubierta con bóveda de cañón con lunetos y falsos arcos fajones que la dividen en sectores y que parten de pilastras que refuerzan los muros laterales del edificio. En los lunetos se abren ventanas que proporcionan luz a la capilla. La bóveda se apoya en una cornisa muy volada escalonada y adornada con dentellones. En los muros laterales se abren grandes hornacinas que se cubren con ve-

neras enmarcadas con pilastras acanaladas de orden compuesto rematadas con frontones triangulares. El coro, muy simple, se sitúa a los pies de la nave accediéndose a él por medio de una escalera vertical.

Toda la cabecera de la iglesia está ocupada por un retablo de estilo barroco muy popular pintado y dorado compuesto por un solo cuerpo más el ático. El cuerpo se divide en tres calles separadas por columnas de orden compuesto, la central de doble anchura que las laterales. En el centro, sobre el altar, se dispone un templete, actualmente ocupado con una imagen de la Purísima Concepción, aunque hasta el año 1964, fecha de la inauguración de la nueva parroquia, contenía la imagen de la Virgen del Carmen, venerada en el templo, al menos, desde el año 1770.

La parte baja de retablo está rematada con una cornisa que presenta arco de medio punto rebajado sobre la calle central. En el ático, también dividido en tres calles, se exponen tres imágenes, en el centro una talla de San Antonio Abad, la titular de la capilla; en el lado del Evangelio, San Cosme y en el de la Epístola, San Damián con las palmas del martirio.

La fachada, que es de factura muy simple y carente de decoración, presenta un solo cuerpo más la espadaña. En su parte inferior se halla la portada de gran tamaño para permitir la salida procesional de los pasos de Cristo Crucificado y de la Virgen del Mayor Dolor, enmarcada con pilastras dóricas sobre las que se apoya un frontón partido con pináculos. Por encima de ella se abre un óculo circular abocinado y en uno de sus laterales una representación en azulejos sevillanos de la Virgen del Carmen. Remata la fachada una espadaña de tres vanos para las campanas. Entre el frontón y el óculo hay una placa de mármol blanco con la leyenda *La Caridad me hizo*.

(La fotografía de la página 54 muestra una vista de la cabecera y del retablo de la Capilla de San Antón o del antiguo Hospital de la Caridad).



CAPILLA DEL SANTO CRISTO DE LA ALAMEDA

En 1776 el presbítero D. Domingo Pérez obtuvo autorización para erigir una capilla junto al río de la Miel, al final de la calle de la Alameda, hoy Cayetano del Toro, en terrenos cedidos por el Ayuntamiento. Era aquélla la única zona de esparcimiento que poseía la ciudad en el siglo XVIII y paso obligado para los pescadores y marineros que tenían sus barcas y faluchos atracados en el muro izquierdo del cauce bajo del citado río que se utilizaba por aquellos años como puerto. Refiere Pérez-Petinto que a la muerte de su fundador la heredó en propiedad José Morales Carreira, arcediano de Niebla.

En este oratorio se veneraba una imagen de Cristo de la Piedad del que eran muy devotos los marineros y pescadores por considerarla muy milagrera y protectora de sus arriesgadas actividades marítimas. Acompañaban al Santo Cristo otras dos imágenes, la de la Virgen de los Dolores y la de San Juan Evangelista. Las paredes de la ermita estaban cubiertas de exvotos, entre ellos sobresalía unas toscas pinturas que representaban escenas

de naufragios (en referencia, sin duda, al hundimiento de las baterías flotantes de D'Arçon en el año 1782).

Fue muy frecuentada durante el “Gran Sitio” de Gibraltar, entre 1779 y 1783, recibiendo abundantes limosnas de los soldados y oficiales que acudían a la pequeña iglesia para rezar. Pero finalizado el asedio de la colonia inglesa y firmada la paz, la capilla cayó en un estado de abandono que obligó a las autoridades eclesiásticas a cerrarla al culto y trasladar los enseres religiosos que poseía a la cercana iglesia de San Antón. Desde finales del siglo XIX sólo se abría al público cada Jueves Santo, pero sin sagrario. Fue asaltada en el año 1931, como otros templos de la ciudad, y sus enseres destrozados.

Durante la República se estableció en el edificio un almacén de vinos y, en la década de los ochenta del siglo pasado, pasó a convertirse en un taller de electricidad. Propiedad del Ayuntamiento desde los años noventa, fue restaurada en el 2002 y convertida en Museo de Arte Sacro, aunque en la actualidad permanece cerrado al público.



En primer término, el río de la Miel y la línea del ferrocarril con el puente de hierro. Detrás y a la derecha, la Capilla del Santo Cristo de la Alameda. La fotografía fue tomada hacia 1906.

En origen, el edificio constaba de una sóla nave de planta rectangular y cubierta a dos aguas, disponiendo de un habitáculo anejo que hacía la función de sacristía. Con el paso de los años se fue ampliando con otras dependencias como puede observarse en la postal que se adjunta del año 1906. La reforma más importante se realizó en 1806, cuando su propietaria obtuvo una nueva cesión de terrenos del Consistorio a las espaldas de la capilla en el que construyó almacenes y unas viviendas.

Después de la reconstrucción de 2002, presenta una nave principal con otras dos menores, una a cada lado, que hacen oficio de crucero. La situada al Este se cubre con una elegante cúpula que descansa sobre pechinas decoradas con elementos barrocos. La fachada principal es de una sola calle con dos cuerpos. El primero está ocupado por la puerta flanqueada por pilastras de orden dórico que sostienen una cornisa rematada por unas molduras de estilo barroco que encierran un óvalo. El segundo se corresponde con una espadaña con vano ciego en la actualidad, pero que tuvo campana en el pasado, rematada por tres merlones, el central terminado en una cruz. La espadaña sirve de apoyo a sendas volutas siguiendo el modelo de las iglesias jesuíticas.

Aunque su función actual no tiene nada que ver con el uso que tuvo durante la segunda mitad del siglo XVIII como lugar de culto, y la desaparición del río de la Miel de su entorno desde su abovedamiento en 1972 ha hecho olvidar su vinculación con el gremio de mareantes que le dio vida durante cerca de veinte años, lo cierto es que la Capilla del Santo Cristo de la Alameda, hoy propiedad municipal, fue uno de los referentes re-

ligiosos y monumentales de la ciudad de Algeciras en los siglos XVIII y XIX.

(En la página 57 se muestra una litografía de la Capilla del Santo Cristo de la Alameda realizada en el año 1830 por P. Sainson, L. Leborne y V. Adam).



Fachada de la Capilla del Santo Cristo de la Alameda después de su restauración realizada en el año 2002.



ACUEDUCTO DE “LOS ARCOS”

La construcción del acueducto de Algeciras se hizo necesaria a partir de 1763 cuando, lograda la ansiada independencia de San Roque en 1755, el incremento de la población provocó el uso abusivo de las aguas del río (lavado de ropa, paso de ganado, etc.) y la contaminación de los pozos de agua potable existentes en los patios de las viviendas a causa de la proliferación de pozos negros. Por otra parte, la política ilustrada de los reyes procuraba atender la mejora de las ciudades del reino con la pavimentación de calles, la construcción de sistemas de desalajo de aguas residuales y la dotación de fuentes públicas y de acueductos para abastecer de agua potable a las poblaciones. En 1763 el alcalde mayor de Algeciras, Fernando García de la Plata, recordaba el incesante clamor existente entre el vecindario por la falta de fuentes de agua potable y la imposibilidad de utilizar las del río de la Miel por hallarse éstas *con cortezas de jabón y turbias por el paso de los ganados que en él beben...* El Consistorio acordó por unanimidad remitir al Consejo de Castilla la peti-

ción del dinero necesario para acometer las obras de abastecimiento de agua, sin obtener respuesta favorable.

En 1768 el Ayuntamiento solicitó licencia al Real Consejo de Castilla para poder imponer unos arbitrios especiales a la venta al por menor del vino y del vinagre con el fin de sufragar, con lo recaudado, las obras de un acueducto que abasteciera de agua a la ciudad. El Real Consejo le dio su autorización mediante Real Provisión el 4 de julio de 1769, aunque por diversos motivos no se pudo poner en ejecución hasta siete años más tarde. Por fin el 1 de enero de 1777 se concedió, mediante subasta pública, el abasto de vino y vinagre a D. José Guerrero que ofrecía una renta anual de 18.000 reales de vellón al Municipio que éste utilizó para sufragar las obras del acueducto. Es necesario señalar, a modo de anécdota, que hasta que se puso en uso el acueducto en el año 1783-84, la población se abastecía de agua para beber por medio de un servicio de aguadores que recorrían la ciudad con sus mulas vendiendo el preciado líquido a los



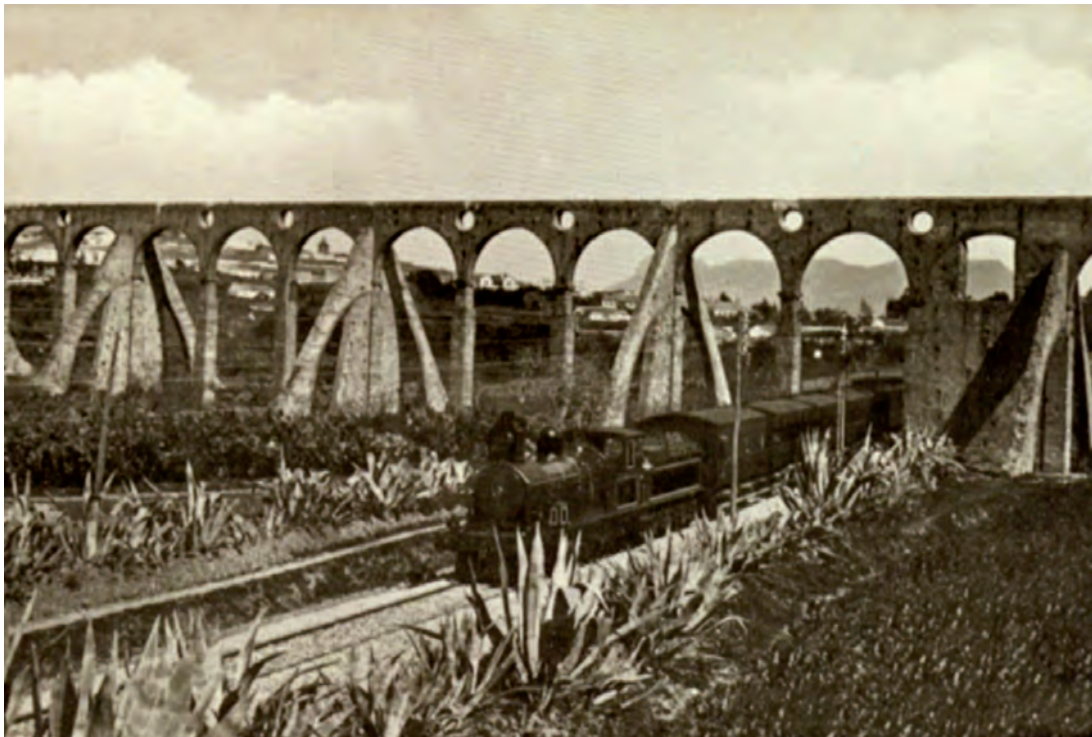
Lápida con inscripción conmemorativa de la inauguración, en 1783, del acueducto (Museo Municipal).

vecinos. Viendo, estos aguadores —que eran cinco—, que su negocio se iba a pique con la construcción del acueducto, en el año 1776 propusieron al Ayuntamiento, y éste aceptó, que se comprometían a acarrear agua a domicilio por medio de veintiuna acémilas, siempre que la concesión se les diera por el plazo mínimo de un año y que se prohibiese el acarreo de agua a domicilio a cualquier

otro que lo solicitase. De nada sirvieron las propuestas de los aguadores, pues unos años más tarde, la modernización promovida por el espíritu ilustrado llegó también a Algeciras y el acueducto fue una realidad.

Los trabajos de construcción del acueducto se iniciaron a mediados del año 1777. En una primera fase la arcada salvaba el valle del río de la Miel desde la actual calle los Arcos hasta la Bajadilla para terminar la conducción en la llamada Fuente Nueva.

El proyecto, elaborado por el arquitecto Pablo Casaus, fue desarrollado por el maestro alarife Pablo Díaz Becerra bajo la inspección del maestro arquitecto, examinado de albañilería y fontanería, Antonio Ruiz Florindo, al que se hizo venir de Puerto Real donde estaba trabajando en la construcción del acueducto de esa ciudad. Las obras del algecireño duraron seis años, inaugurándose en el año 1783 y completán-



El acueducto hacia el año 1904. En primer término un tren tirado por una máquina tipo “American” saliendo de la estación de Algeciras.



Tramo del acueducto construido entre 1841 y 1845 en la barriada del Cobre en la actualidad.

dose con dos fuentes, una en la Plaza Alta y otra en la Baja, aunque entretanto se excavaba la mina o conducción que debía llevar el agua a las referidas fuentes se construyó una a pie del depósito, la llamada Fuente Nueva o del Tejarillo.

La obra de ingeniería está constituida por una sucesión de arcos de medio punto con rosca de ladrillos que descansan sobre pilares de sección cuadrada realizados con sillares de piedra arenisca bien labrados. Según Santacana, al principio se levantaron los arcos sin contrafuertes, siendo el propio maestro Florindo, en una visita de inspección realizada en 1785, el que, comprobando la inestabilidad que podría sufrir una obra de tanta altura y longitud, propuso que se añadieran contrafuertes macizos cada tres arcos. Hacia 1892, cuando el ferrocarril cruzó por debajo del acueducto, por el temor a que las vibraciones producidas por el paso de los trenes dañaran la obra, se volvió a reforzar con nuevos contrafuertes a modo de arbotantes.

Una vez puesto en funcionamiento el acueducto en el año 1783, se comprobó que la presión del agua en su caída desde las laderas de la sierra del Cobre hasta la zona conocida como Cortijo de los Alamillos, hacía reventar frecuentemente los atanores de cerámica que formaban la conducción. Para

solucionar el problema, el propio maestro Florindo propuso, al poco tiempo de inaugurarse la obra, la construcción de otra arcada en aquella zona para elevar el nivel de la conducción —que por ese lugar era, hasta ese momento, subterránea—. Las obras necesarias se estimaron entonces en 8 mil duros, pero no se pudieron acometer hasta el año 1841, dándose por finalizadas en 1845. El nuevo tramo del acueducto tuvo un presupuesto final de 80.000 reales de vellón.

La fábrica del tramo del Cobre o del Cortijo de los Alamillos era de peor calidad y menor altura que las ejecutadas en el siglo XVIII en el llamado, a principios del siglo XX, “Arco Viejos”. Los contrafuertes eran triangulares y macizos lo que le daba una sensación de pesadez al conjunto. Sin embargo, quizás por su menor altura y longitud, este sector ha resistido bien el paso del tiempo llegando íntegro hasta la actualidad.

En el Museo Municipal de Algeciras se conserva la lápida conmemorativa de la construcción del acueducto que estuvo colocada en el aljibe situado junto a la Fuente Nueva. Dice así: *Reynando en España el Señor Don Carlos III, siendo alcalde mayor desta ciudad de Alxeciras el Señor Don Dionisio Montalvo, el 30 de marzo 1783 se construyó esta mina que tiene de longitud DCC y fue principiada en 11*



Fotografía tomada en el mes de diciembre de 1958, unos días después del derrumbe de los tres arcos centrales del acueducto a causa de un temporal de viento y lluvia, suceso que aconteció en el noche del 16 de diciembre de aquel año.

de junio 1777 y costeada por el arbitrio concedido por el Supremo Consejo de Castilla sobre el vino vendido por menor para la conducción de aguas. Fueron diputados los señores Don Francisco de la Peña, Don Jacinto Monge, Don Damian Pereti y Don Joseph de Lima Thesorero”.

En 1896, según recoge Manuel Pérez-Petinto, se firmó un contrato con la compañía inglesa The Algeciras Water Works, para la traída de aguas desde la Garganta de Botafuego, pero como transcurrieran los años y las obras no se acometían, se le retiró por el Ayuntamiento la concesión a la citada compañía.

En 1903 se llevó a cabo la sustitución de los atadores de barro cocido del acueducto por tuberías de acero, con lo que se mejoró el servicio y la calidad de las aguas, pero no se solucionó el problema del abastecimiento para una población que superaba ya las 15.000 almas.

Después de celebrada la Conferencia de Algeciras sobre Marruecos de 1906, el problema del abastecimiento de agua potable se agudizó. Según relata Pérez-Petinto, en 1907 *volvieron los tristes días del acarreo de agua de los pozos del campo y del río...*,

pero todo se reducía a esto: el barril de 16 litros de agua de los pozos de la Zorrilla, el Cajón y los Adalides, cuando no del río filtrada a través de un lienzo, llegó a costar una peseta (cantidad elevadísima para las economías de principios del siglo XX).

El acueducto del siglo XVIII, que había superado pruebas tan complicadas como resistir el paso de las máquinas de vapor, no pudo, sin embargo, superar la furia de los elementos y la dejadez de las autoridades responsables de mantener el patrimonio. La noche del 16 de diciembre de 1958 un violento temporal de viento y lluvia derribó los tres arcos centrales de la sobresaliente obra de ingeniería. Diligentemente fueron retirados los cascotes de la vía férrea, pero nadie pensó en la restauración de los arcos arruinados. Roto el equilibrio de fuerzas del sistema, con el paso de los años los restantes arcos se fueron derrumbando como fichas de dominó hasta quedar el monumento reducido a la exigua arcada que se conserva hoy junto a la barriada de la Bajadilla.

(En la página 59 se muestra una postal coloreada realizada antes de 1892, pues aún no aparece la vía férrea pasando por debajo del acueducto).



HOSPITAL MILITAR

La presencia inglesa en Gibraltar desde el verano de 1704 provocó la consiguiente militarización de la bahía de Algeciras al compás de los prematuros e infructuosos intentos por reconquistar la perdida ciudad. Aunque la zona de conflicto directo se hallaba situada en las proximidades del istmo y en las cercanas aguas de Guadarranque y del futuro Campamento, Algeciras, que acababa de resurgir después de trescientos treinta años de abandono, por sus extraordinaria situación geoestratégica y su lejanía a la acción de la artillería enemiga, se convirtió pronto en un enclave que había que fortificar y en el puerto base de la Armada Española encargada de asediar Gibraltar.

Pronto se redactaron proyectos para fortificar el litoral algecireño (Batería de San Antonio, Fuerte de la Isla Verde, Fuerte de San García, etc.) y se procedió a establecer en la ciudad cuarteles para la tropa que, en gran número, comenzaba a asentarse en el arco de la Bahía, sobre todo en Algeciras y San Roque. El hacinamiento

de soldados en campamentos y las campañas militares desarrolladas en torno al Peñón (la primera en el otoño de 1704 y la segunda en 1727) producían centenares de enfermos y heridos que necesitaban instalaciones hospitalarias adecuadas para su cuidado y curación.

La primera instalación de uso sanitario de Algeciras data de 1726. Se trataba de unas casas situadas en la Plaza Baja, junto al cuartel de caballería, alquiladas a los frailes que acababan de llegar a Algeciras donde el Capitán Ontañón les estaba construyendo un convento. Estas casas, sin duda alguna muy modestas, fueron reformadas y adaptadas para hospital por el ingeniero Miguel Sánchez Taramas. Disponía de su propio cementerio en una parcela situada junto al río. El primer Real Hospital Militar de Algeciras estuvo ejerciendo las labores para las que fue instituido hasta el año 1775, cuando se trasladó a una casa que disponía de más espacio y mejores condiciones en la llamada calle Imperial, hoy Alfonso XI. Se trataba de una vivienda que pertenecía



Galería y puerta de acceso al segundo patio del hospital, hoy convertido en sede de la Escuela de Estudios Jurídicos y Económicos.

al gibraltareño Sebastián de Velasco, el cual la había construido para su residencia después de la expulsión de 1704.

Según ha investigado Ana María Aranda, sus nietos la vendieron en 1775 a la Corona para que se convirtiera en el Real Hospital Militar que debía dar asistencia a la guarnición de todo el Campo (entonces Algeciras y San Roque). Sin embargo, las reformas de la casa para adaptarla a las necesidades del nuevo hospital fueron lentas por falta de recursos, no estando finalizadas hasta que comenzó el Gran Sitio de Gibraltar en 1779. Consta que el Ayuntamiento de Algeciras y el propio vecindario tuvieron que aportar cantidades de dinero para poder continuar las obras. En 1786 se hizo cargo de los trabajos de adaptación del edificio el maestro Alonso Barranco.

Treinta años antes, en 1745, viendo las autoridades la perentoria necesidad de

contar con un hospital de nueva planta para atender a la creciente población militar de la zona, el ingeniero Lorenzo de Solís había diseñado un hospital y un cuartel en la Villa Vieja, proyectos que nunca se hicieron realidad.

Durante la Guerra de África de 1859 y 1860, el Hospital Militar de Algeciras recibía los heridos y enfermos del ejército expedicionario, dando los vecinos un ejemplo de solidaridad y amor al prójimo, pues siendo insuficientes las dependencias del edificio hospitalario, muchos heridos eran asistidos en dependencias municipales o en casas de particulares.

En este hospital, durante el Sitio de Gibraltar de 1727, estuvo destinado ejerciendo como cirujano ayudante, el famoso médico, fundador del Real Colegio de Cirujanos de la Armada en Cádiz, Pedro Virgili y Bellver. Hallándose en Algeciras



Imagen del Sagrado Corazón de Jesús que se hallaba colocada en el patio del Hospital Militar. (Fotografía de Felipe Navarro).



Patio trasero del antiguo Hospital Militar de Algeciras ampliado en la reforma de 1996 y sembrado de naranjos, recordando el aspecto que debió tener en los siglos XVIII y XIX cuando se hallaba ajardinado.

contrajo amistad con el cirujano francés Jean La Combe, que sería llamado por el rey Felipe V para que proyectara una escuela de cirugía en el Real Hospital de la Armada de Cádiz.

Según Pascual Madoz, en 1845 su servicio se mantenía por contrata, estando dotado, por real nombramiento, de un contador, un comisario de entrada, un primer ayudante de medicina, otro de cirugía, otro de farmacia y dos capellanes castrenses. En aquel año la institución podía acoger 150 camas, llegando a 200 en caso de necesidad.

En 1931 comenzó a ejercer en el hospital algecireño el médico oftalmólogo, nacido en Manila, Rafael Power Alesson, que llegó a ser director de dicha institución. Persona muy querida en la ciudad, se dio su nombre a una de las calles de la barriada Santa Teresa Jornet.

En la noche del 18 de agosto de 1946 falleció en este centro hospitalario el novillero mejicano Eduardo Liceaga que había sido herido en la plaza de toros de San

Roque aquella tarde. Fue trasladado al quirófano del hospital donde sería sometido a una operación de urgencia por el doctor Pérez Esplá asistido por el director del centro Tomás Martínez Zaldívar sin que nada pudieran hacer por salvar la vida del infortunado diestro.

El hospital estuvo atendido por las Hermanas de la Caridad de San Vicente de Paul y contaba con farmacia militar.

En 1996, abandonado su antiguo uso hospitalario, el edificio fue cedido por el Ministerio de Defensa al Ayuntamiento de Algeciras, el cual procedió a su reforma para adaptarlo a centro universitario, función que hoy desempeña y en el que se imparten, como centro adscrito a la Universidad de Cádiz, Estudios Jurídicos y Económicos.

Descripción del edificio

Tiene planta rectangular con la fachada principal mirando a la actual calle Alfonso XI. Se articula en torno a dos patios, el delantero o principal, de forma casi cuadrada,

estuvo rodeado de una galería abierta sostenida con arcos de medio punto rebajados de ladrillos apoyados sobre columnas de piedra que debieron ser similares a la que todavía se conserva en la escalera de acceso al segundo piso, situada a la derecha de la puerta-galería de entrada. Actualmente dicha galería ha sido sustituida por ventanas.

Las dependencias que dan al patio principal presentan dos plantas en altura, mientras que las que rodeaban el patio trasero tenían sólo una. En torno a ese patio se hallaban la capilla, la cocina, la lavandería y los almacenes. Actualmente este segundo patio es de mayor amplitud que el primero y, desde la última restauración del edificio, se ha adornado con naranjos.

La construcción se cubría con tejados de tejas árabes a dos aguas sobre armadura de madera. La planta tercera que aparece, en la fachada principal, en fotografías de 1906 en adelante, debió añadirse en las reformas realizadas, bien en el año 1861, o con mayor seguridad, en la del año 1901.

En la fachada principal de abrían balcones con rejas de hierro y ventanas con cierros volados apoyados en poyos y rematados con capialzados en forma de pirámides de lados curvos. Estos detalles han desaparecido en la actualidad.

La escalera principal es el elemento más destacado arquitectónicamente del edificio. Sus dos tramos se cubren con elegantes bóvedas de arista que descansan sobre los muros laterales y sobre una columna de piedra de orden dórico que se apoya en un potente basamento.

La puerta principal se abre en el centro de la fachada que da a la calle Alfonso XI y se dispone a modo de galería comunicando el exterior del edificio con el antiguo patio. Actualmente está enmarcada con grandes losas de mármol gris en jambas y dintel.

(En la página 63 se muestra una postal coloreada realizada en el año 1915. Al fondo y a la izquierda de la imagen puede verse el edificio del Hospital Militar).



La escalera principal del edificio es, sin duda, el elemento más característico y de más destacados valores arquitectónicos de los conservados. Se articula en dos tramos y se cubre con elegantes bóvedas de arista.



PLAZA ALTA

En el proyecto de repoblación de Algeciras, elaborado por Jorge Próspero de Verboom entre 1724 y 1726, además de la red viaria constituida por calles anchas que se cruzaban perpendicularmente proporcionando al plano de la nueva ciudad una gran regularidad y la necesaria ordenación a las manzanas de casas que debían sustituir a las barracas y viviendas de autoconstrucción existentes, el ingeniero belga al servicio del rey Felipe V reservó dos amplios espacios cuadrados destinados a plazas públicas, que en el proyecto se denominan respectivamente Plaza Alta y Baja, por encontrarse una a nivel del mar y la otra sobre una terraza a unos 18 o 20 metros por encima del nivel marino.

Desde sus orígenes, la Plaza Alta estaba destinada a ser el centro de la actividad política, religiosa y social de la nueva ciudad al instalarse en ella la primera iglesia parroquial en sustitución de la Capilla de Nuestra Señora de Europa y, en sus cercanías, el Convento de Nuestra Señora de la Merced, el Pósito y el primer Ayuntamiento.

Las dos plazas permanecieron terrazas y sin urbanizar hasta principios del siglo XIX.

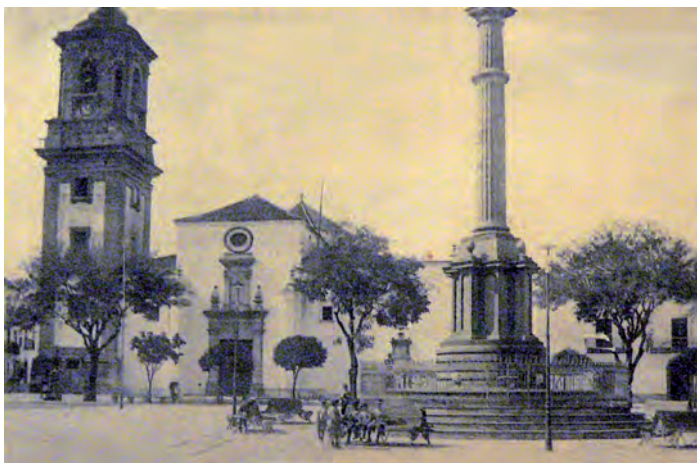
Cuando, en el año 1804, el general Francisco Javier Castaños trasladó la Comandancia General del Campo de Gibraltar desde San Roque hasta Algeciras, la ciudad comenzó a ser objeto de mejoras urbanísticas por iniciativa de la autoridad militar. Una de ellas consistió en la urbanización de la Plaza Alta. El proyecto fue elaborado por el coronel del cuerpo de artillería Joaquín Dolz del Castellar y las obras estuvieron dirigidas por el maestro Navarro con personal militar de la guarnición asentada en la ciudad. En un grabado de la época elaborado por Tomás López Enguidanos, titulado *Vista en perspectiva de la nueva plaza del Almirante en Algeciras*, aparece un texto que dice: *Construida por la ciudad, su comercio y ejército al mando del Excmo. Sr. D. Francisco Xavier Castaños, quienes la dedican a la perpetua memoria del Serenísimo Señor Príncipe Generalísimo por su exaltación a la dignidad de Gran Almirante de España e Indias. Año 1807.*



Fotografía coloreada de la Plaza Alta tomada en 1905. En primer plano los pedestales rematados con los vasos de tipo etrusco y las cadenas que fueron suprimidas en el año 1918. En segundo plano el monumento central con la fuente con basamento de gradas circulares y la columna.

Este céntrico espacio urbano de Algeciras ha recibido diversos nombres a lo largo de su historia, según soplaban en una u otra dirección los vientos de la política y cambiaban los regímenes y los gobiernos de la Nación. Verboom la había denominado, como ya se ha mencionado, Plaza Alta, por contraposición a la otra que se ubicaba en la parte baja de la ciudad; Castaños la renombró Plaza del Almirante, nombre de corta duración, pues desapareció con la

caída en desgracia de Manuel Godoy, recibiendo, en 1814, el título de Plaza del Rey. Según Pérez-Petinto, en 1823 se denominó “de la Constitución” y en 1824, con la segunda entronización de Fernando VII, de nuevo “del Rey”. En 1834 se le puso el nombre de Isabel II. En 1857 aparece de nuevo citada como Plaza Alta. Con la caída de la monarquía, en 1868, volvió a nombrarse “de la Constitución”, denominación que se mantuvo hasta el año 1931 cuando fue denominada “de la República”. En 1936 fue rotulada con el nombre de “Generalísimo Franco”. A pesar de las numerosas denominaciones que la plaza recibió en el transcurso de los siglos, los algecireños siempre la conocieron, y la conocen, con el nombre primero que le puso Verboom: Plaza Alta.



Vista de la Plaza Alta en torno al año 1903.

En el año 1796, el famoso dramaturgo Leandro Fernández de Moratín visitó Algeciras y nos dejó la siguiente

descripción de esta plaza: *En la Plaza Alta, que es la mejor de las dos, hay un buen café, con dos mesas de billar, y allí es la reunión de la gente decente. Cuando yo estuve había teatro; nunca he visto tal cantidad de palitroques... Allí vi Las armas de la hermosura, y El negro más prodigioso, y El Tejedor Palomeque, y no sé qué más: el espectáculo siempre concluía con el bolero o el fandango.*

Pascual Madoz, en 1845, refiere que la plaza era... *un hermoso y elegante cuadrilongo que deja anchas calles alrededor, embaldosado, de 165 pies de largo por 145 de ancho, circuido por asientos de piedra con respaldos de hierro, postes, marmolillos con cadenas y árboles colocados de trecho en trecho: en medio contiene una hermosa fuente circular que sirve de basamento a una columna que se eleva a la altura de unos 70 a 75 pies...*

Entre 1908 y 1911, Luis de Armiñán estuvo en Algeciras y nos dejó esta descripción de la Plaza Alta en su novela “La Calle Real y el callejón del Muro”: *La plaza era cuadrada, amplia, enlosada y limpia. A su alrededor, la calle para los coches... El Casino a la izquierda, y una iglesia escayolada y fría. En el centro de la plaza, famosa columna rodeada de cadenas, sin fecha, sin inscripción y sin estatua... Se partía la plaza en dos espacios que llamaban la sala y la cocina, por la índole de personas que por ellos paseaban, sin mezclarse ni fundirse.*

La plaza en el siglo XIX

Las obras de la plaza ese iniciaron el 23 de febrero de 1807, inaugurándose el 12 de mayo de ese año, cumpleaños de Godoy. Se diseñó un espacio urbanizado de 4.420 varas cuadradas (3.088 metros cuadrados), rodeado de chopos de Lombardía, quedando en sus cuatro frentes calles de 8 a 12 varas de anchura. Hubo que nivelar el terreno y construir un muro en el lado oriental para compensar el desfase de altura existente entre la calle que daba a la iglesia parroquial y la que daba a la Capilla de Nuestra Señora de Europa. La plaza estaría toda enlosada y tendría ocho entradas, cuatro en los frentes y otras cuatro en los chaflanes del cuadrado, flanqueando cada entrada dos pedes-



Fotografía de principios del siglo XX que muestra el monumento que ocupaba el centro de la plaza y que se construyó entre los años 1827 y 1830 para sustituir al obelisco del proyecto original. Estaba constituido por una gran columna de fuste estriado con capital dórico asentada sobre un cuerpo prismático que, a su vez, descansaba sobre la fuente y la escalinata de gradas circulares preexistentes.

tales rematados con grandes vasos de tipo etrusco y, sobre ellos, unas farolas. Bancos de piedra con respaldo de hierro forjado, repartidos en los cuatro frentes, ofrecían descanso a los paseantes. A cada lado de los bancos se colocaron columnillas de jaspe del Guijo —según dice Pérez-Petinto— que sostenían gruesas cadenas de hierro que colgaban entre las citadas columnillas y los respaldos de los bancos.

En el lado sur se instaló una fuente con cuatro chorros que surgían de cabezas de leones. En el centro de la plaza se colocó otra fuente de forma circular situada sobre gradas también de planta circular que servía de base a un gran obelisco con cuatro figuras alegóricas en sus esquinas a cuyos pies se hacían brotar otros tantos chorros de agua. Según una carta del propio Castaños dirigida a Godoy, en cada una de las

caras del obelisco debía figurar una inscripción en español, francés, inglés y árabe. En opinión de Emilio Santacana la inscripción desapareció a poco de estallar el levantamiento del 2 de mayo de 1808. Según este autor, en su lugar se pusieron medallones con los nombres de Bailén, Zaragoza, Gerona y otros hitos destacados de la Guerra de la Independencia.

En 1813, como la fuente del obelisco se hallaba abierta y sin protección, para evitar que la gente pudiera ensuciar el agua que por ella discurría, se rodeó con una reja (que es la que aparece en fotografías de principios del siglo XX). En 1821, con el triunfo de los liberales, se colocaron en el obelisco cartelas con varios artículos de la Constitución de 1812, lo que da fe del valor emblemático y simbólico que tenía la plaza algecireña. Un año más tarde se recompusieron las farolas por rotura de los cristales que defendían los puntos de luz del viento. En 1826 se desmontó el obelisco, por el mal estado de conservación en que se encontraba, y entre 1827 y 1830 se

inauguró un nuevo monumento en su lugar aprovechando la base de gradas, la fuente y la reja de protección del anterior. Las obras fueron costeadas —según Santacana— con donativos de los ciudadanos y con el arbitrio sobre el vino y el vinagre. Estaba constituido por dos cuerpos. El primero de ellos consistía en un ancho pedestal de planta cuadrada rodeado por cuatro pilas-tras situadas en el centro de cada una de sus caras. El segundo era una columna de fuste estriado rematada por un capitel dórico coronado con un fragmento de la citada columna. En el año 1827, durante el proceso de construcción del nuevo monumento, el Ayuntamiento de Algeciras ofreció al General Castaños colocar un busto suyo en la cima de la columna, a lo que renunció el insigne militar.

La plaza en el siglo XX

En 1918, siendo alcalde don Emilio Morilla, se suprimieron las cadenas que adornaban la plaza entre banco y marmolillo por ser causa de frecuentes acciden-



Vista de la plaza y del monumento central con la fuente, la escalinata y la columna tomada en torno al año 1906.



Vista de la plaza en el año 1929. Desprovista de la emblemática fuente y de la columna, el concurrido espacio urbano algecireño estaba a la espera de recibir un nuevo proyecto. Entretanto, se colocó en su centro una estructura de ladrillos rojos como base de la farola que se puede apreciar en la foto.

tes, y en 1926, siendo alcalde de la ciudad Joaquín Bianchi Santacana, fue demolida la fuente con las gradas y la columna por amenazar ruina, según alegaban las autoridades municipales. Años más tarde se ensancharon las calles laterales para facilitar el tráfico de vehículos que ya empezaban a circular por Algeciras, talándose los árboles y suprimiéndose los marmolillos y los bancos de piedra con respaldo de hierro forjado para sustituirlos por otros totalmente metálicos. Poco después se colocó, en el lugar que había ocupado anteriormente el monumento central, una farola sobre un sencillo pedestal de ladrillo rojo que la gente comenzó a llamar la “Cocina Económica” por su parecido con ese tipo de cocina muy utilizada por aquellos años en las casas de la burguesía.

Así quedó la plaza, sin los elementos emblemáticos que la habían caracterizado desde un siglo antes, pues, como refiere Pérez-Petinto, *no se había pensado en la fábrica que había de sustituirlo* (se refiere al monumento central). Pero estaba cercano el

día en el que la Plaza Alta sería remozada adornándose con la fuente, la balaustrada y los bancos de azulejería que hoy podemos contemplar (aunque en parte restaurados). Esa decisión fue tomada por el Consistorio en 1930 siendo alcalde Emilio Morilla Salinas. En ese año se la dotó de un artístico conjunto de cerámica vidriada de estilo neorrenacentista sevillano elaborado en los prestigiosos talleres cerámicos de Santa Ana y la Casa González de Triana. La obra cerámica seguía el modelo de la balaustrada y las farolas de loza utilizadas en la Plaza de España de Sevilla construida para el Exposición Iberoamericana de 1929.

El conjunto consistía en una monumental fuente, situada en el centro del cuadrilongo, compuesta por un gran vaso de planta poligonal y un cuerpo central de sección cuadrada con cuatro pilas para recoger el agua y cuatro cabezas de leones en sus frentes a modo de caños; todo ello rematado por cinco farolas de hierro forjado de estilo andaluz, la quinta situada en la cima del monumento.



Fotografía de la plaza tomada en el año 1930 que muestra la fuente central de azulejos sevillanos y las elegantes farolas recién inauguradas.

Los azulejos, con motivos de “candelabros” y elementos vegetales, están realizados en los colores típicos de la cerámica trianera: azul ultramar, verde, amarillo y naranja. Complementando la fuente se colocaron ocho bancos con respaldos en los cuatro frentes de la plaza y otros cuatro exentos en torno a dicha fuente. Además se la dotó de cuatro farolas muy artísticas que hacían juego con las que adornaban la fuente. Estas farolas se situaron sobre bancos poligonales. Es necesario resaltar que en los respaldos de los bancos laterales que

daban al exterior de la plaza aparecía, junto a la típica decoración simétrica de temática vegetal, el escudo de la ciudad de Algeciras. Cuando en abril del año 1931 fue proclamada la República, el Ayuntamiento ordenó que se picaran y eliminaran las coronas reales que remataban dichos escudos como una muestra más de la implacable *dampnatio memoriae* que tantas veces ha hecho su aparición a lo largo de la historia.

En 1944 se pavimentó la Plaza Alta con lozas de piedra, añadiéndosele algo más tarde cuatro pasos de losetas desde los ángulos hasta la fuente. Se respetaron las ocho entradas originales, flanqueadas, en esta ocasión, por pilastras rematadas en grandes copas de cerámica del mismo estilo que la fuente y la balaustrada. Los motivos decorativos de los bancos representaban escenas del Quijote. En los años sesenta se añadieron otros cuatro bancos exentos.

La plaza, con su nueva decoración de azulejos sevillanos, permaneció sin cambios dignos de reseñar hasta la década de los sesenta del siglo XX. A mediados de los



La Plaza Alta en una fotografía tomada en el año 1958. Véase la balaustrada original en parte desmontada a causa de los desperfectos que presentaba y que podían ser motivo de accidentes.



Otra vista de la Plaza Alta, pero del año 1970. En el centro de la imagen la fuente monumental con el jardín que se le añadió para alejar a los viandantes de los ornamentos cerámicos. Véanse los bancos con escenas del Quijote. Algunos de ellos ha sido restaurados con azulejos de mala calidad a finales del siglo XX.

años cincuenta la balastrada de cerámica había sufrido algunos desperfectos lo que obligó a desmontarla y retirarla en parte. Sin embargo, el deterioro continuó, incrementándose en la década siguiente hasta que en el año 1968 hubo que suprimirla en su totalidad y sustituirla por una tosca baranda de hierro.

A finales de la década de los sesenta se amplió el recinto de la fuente añadiéndosele una superficie ajardinada en su entorno. El añadido no mejoró el conjunto desde el punto de vista artístico, pero al menos impidió que gente desaprensiva pudiera acceder al monumento con el riesgo que ello podía suponer para la integridad de los azulejos. En 1970 se dotó a la fuente de iluminación artística, aunque sólo funcionó durante algunos años.

Algo más tarde se volvieron a remodelar las calles adyacentes para posibilitar el paso de automóviles, y a finales del siglo

XX se suprimió la circulación de vehículos en todo el recinto, excepto en la vía cercana a la Capilla de Nuestra Señora de Europa, convirtiendo en peatonal los otros tres frentes de la plaza.

En 1995 se procedió a remodelar de nuevo este céntrico espacio urbano algecireño. Se colocó una nueva balastrada perimetral de cerámica que imitaba la original de 1930, aunque de peor calidad, y se pavimentó la superficie con unas poco agraciadas losas de cerámica que, con el paso ocasional de camiones (para la instalación de la Feria del Libro o el montaje de la iluminación de Navidad), han sufrido importantes desperfectos, lo que obligará a su sustitución.

(En la página 67 puede contemplarse una reproducción del grabado de 1807, realizado por Tomás López de Enguidanos, con el proyecto de urbanización, promovido por el General Castaños, que se habría de llevar a cabo en ese año en la Plaza Alta).



COMANDANCIA DE INGENIEROS

Los ingenieros militares hicieron su aparición a finales del siglo XV como consecuencia de la evolución de la artillería que obligaba a las autoridades militares a adaptar los viejos sistemas defensivos a la nueva arma mediante la construcción de fortificaciones abaluartadas. Aquellos primitivos ingenieros trabajaban con los maestros de obras dándoles las indicaciones necesarias. En el siglo XVII Felipe II nombró a Tiburcio Spannochi Ingeniero Mayor y Superintendente de las Fortificaciones de España, con lo que se diferenciaba definitivamente la figura del ingeniero de la del artillero.

Sin embargo, habría que esperar hasta principios del siglo XVIII para que se estableciera la figura del Ingeniero Militar. Fue la 2ª Ordenanza de Flandes de 1702 la que sentó las bases de la organización del ejército borbónico. Entre otras cosas dictaminaba la obligación de disponer de oficiales mayores de las plazas para la conservación de las fortificaciones y de Ingenieros Jefes para dar cuenta del estado de las mismas, así como para acometer las reparaciones y

mejoras necesarias elaborando los proyectos y los presupuestos de obras.

A partir de 1711, durante la Guerra de Sucesión, comenzaron a llegar a España ingenieros procedentes de Flandes y de Francia que fueron los que dieron inicio al Cuerpo de Ingenieros Militares, cometido que recayó en el belga Jorge Próspero de Verboom, padre de la nueva Algeciras. Aquellos primeros Ingenieros Militares estaban encargados de la construcción de cuarteles, hospitales, fuertes, barracones, almacenes e, incluso, de establecimientos de enseñanza. En el año 1746 el ingeniero de la Comandancia General del Campo de Gibraltar, Bartolomé Viallet, intervino como redactor del proyecto de reconstrucción del Fuerte del Tolmo y del dragado de la ensenada que existía a sus pies con el fin de facilitar el atraque de las embarcaciones. El presupuesto ascendía a 5.730 reales.

Con las Ordenanzas de Ingenieros de 1803 se crearon ocho subinspecciones para las fortificaciones y obras que abarcaban una, dos o tres de las actuales provincias.



Patio central porticado de la Comandancia de Ingenieros de Algeciras.

Una de ellas fue la Demarcación de Andalucía y Campo de Gibraltar con sede en Sevilla. El funcionamiento de las Comandancias quedó fijado en el Reglamento del Servicio del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de 1839 en el que se ordenaba, entre otras cosas, que cada Comandancia debía conservar los proyectos, memorias y libros de progreso de las obras de su demarcación.

Una vez dividido el territorio nacional en provincias en 1833, se crearon las Comandancias Generales de Ingenieros y las Comandancias Subalternas en los lugares de mayor importancia estratégica (el Campo de Gibraltar lo era). Diez años más tarde, por Real Orden de enero de 1843, se aprobaba la división de las Comandancias Generales en Comandancias Subalternas, unas de las cuales sería la Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar con sede en Algeciras, adscrita a la Comandancia General de la Región Sur.

El edificio que albergó la Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar se halla situado ente las calles General Primo de Rivera y Muñoz Cobos. Fue construido en el año 1847, probablemente con un proyecto redactado o con la participación del ingeniero y profesor de la Academia de San Fernando, Manuel de Zayas Rivero, el mismo que, cinco años más tarde —el 8 de agosto de 1852— firmaría los planos

de unos pabellones para el servicio de ingenieros, oficina de la Comandancia y alojamiento de la Brigada Topográfica en la ciudad de Algeciras que nunca llegaron a edificarse.

En el año 1859, siendo Comandante de Ingenieros del Campo de Gibraltar Luis de Negrón y Jefe de la Brigada Topográfica Salvador Arizón, ambos participaron en una comisión creada por la Comandancia General de Sevilla para elaborar un informe sobre la

instalación de baterías y parapetos en la Isla de Tarifa.

Según Cristóbal Delgado Gómez, en el edificio de la Comandancia de Ingenieros estuvo instalada la sede del Gobierno Mi-



Escalera de acceso a la primera planta (Comandancia de Ingenieros de Algeciras).



Fachada principal del edificio que fue sede de la Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar.

litar del Campo de Gibraltar hasta el año 1918, cuando se trasladó al inmueble situado en la plaza General Martí Barroso.

La Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar aparece de nuevo tomando parte activa en el proyecto de Primo de Rivera de tender una línea de ferrocarril entre Jerez y Almagro. Consta que el ingeniero comandante de Algeciras elevó un informe, en marzo de 1927, en el que reconocía *una importancia militar extraordinaria para el Campo de Gibraltar con la construcción de esta línea, ya que permitiría enlazar desde Algeciras hasta Setenil con la vía férrea de Bobadilla a Algeciras, después de pasada la sección de túneles de ésta última, detalle interesantísimo para casos militares de obstrucción de aquéllos.*

Iniciada la Guerra Civil, cuando el 7 de agosto de 1936 el acorazado republicano Jaime I bombardeó la ciudad de Algeciras, uno de los obuses lanzados desde el buque cayó sobre el edificio de la Comandancia ocasionando algunos desperfectos.

El inmueble, que se hallaba muy deteriorado desde que dejó de cumplir las fun-

ciones militares para las que fue construido, se sometió a una profunda restauración a cargo de la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa entre los años 2000 y 2001, quedando en el estado que actualmente presenta. Sus dependencias están ocupadas en la actualidad por la Oficina Delegada de la Subdelegación de Defensa, actuando como centro de reclutamiento de soldados profesionales.

Descripción del edificio

El edificio, cuya fachada principal da a la calle Muñoz Cobos, es de planta cuadrada con patio central cubierto con claraboya, presentando dos alturas. El patio está rodeado, por sus cuatro frentes, de galerías que se sustentan con arcos de medio punto de mampostería y cuatro columnas de fuste liso con capiteles de orden toscano, similares a las que se conservan en el claustro del Hospital de la Caridad y, sobre todo, a las de piedra labrada que sostenían el graderío superior de la desaparecida plaza de toros “La Perseverancia”. Sin embargo, la galería

oriental está actualmente cerrada con unas cristalerías enmarcadas en bastidores de madera en las que se abren dos ventanas laterales y una puerta centrada. Un zaguán con puerta giratoria permite el acceso al vestíbulo que está separado del patio central mediante un arco de medio punto que descansa sobre dos columnas iguales a las descritas.

A la segunda planta se accede por medio de una escalera situada en la parte derecha del vestíbulo. Sus actuales peldaños son de mármol blanco en la huella o parte horizontal y de mármol negro vetado en la contrahuella. La balaustrada es de madera, lo mismo que el pasamanos, en los dos primeros tramos. En el tramo que conduce a la azotea la baranda es metálica y el pasamanos de madera. El vano que forma está sustentado en otra columna que recibe la carga de un doble arco de medio punto, uno de ellos con intradós estriado que descansa sobre ménsulas de moldura.

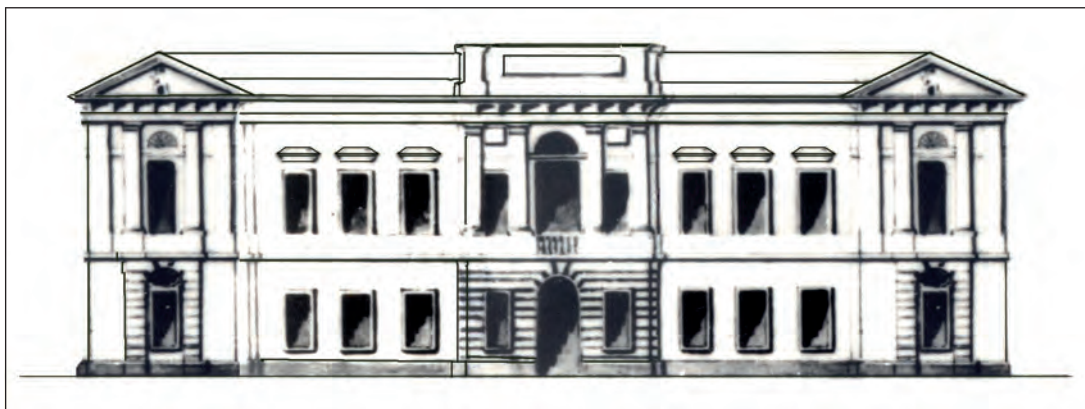
El suelo del patio está constituido por losas cuadrangulares de mármol blanco; el del vestíbulo por losas también de mármol blanco pero enmarcadas por otras rectangulares de mármol gris y con olambrillas de color negro en las intersecciones. La azotea está ocupada, en las alas norte y este (en este lado retranqueada), por sendas ampliaciones con cubiertas de tejas árabes a dos aguas que debieron ejecutarse con posterioridad al año 1847.

La fachada se articula en dos cuerpos. En el inferior se abren vanos rectangulares con antepechos que parten del nivel de la acera y recercados con falsos sillares almohadillados que recuerdan los esquemas de la fachada que diseñó Manuel de Zayas Rivero para el Pabellón de Ingenieros de Algeciras de 1852 y que, como se ha referido, nunca llegó a construirse (véase el alzado adjunto).

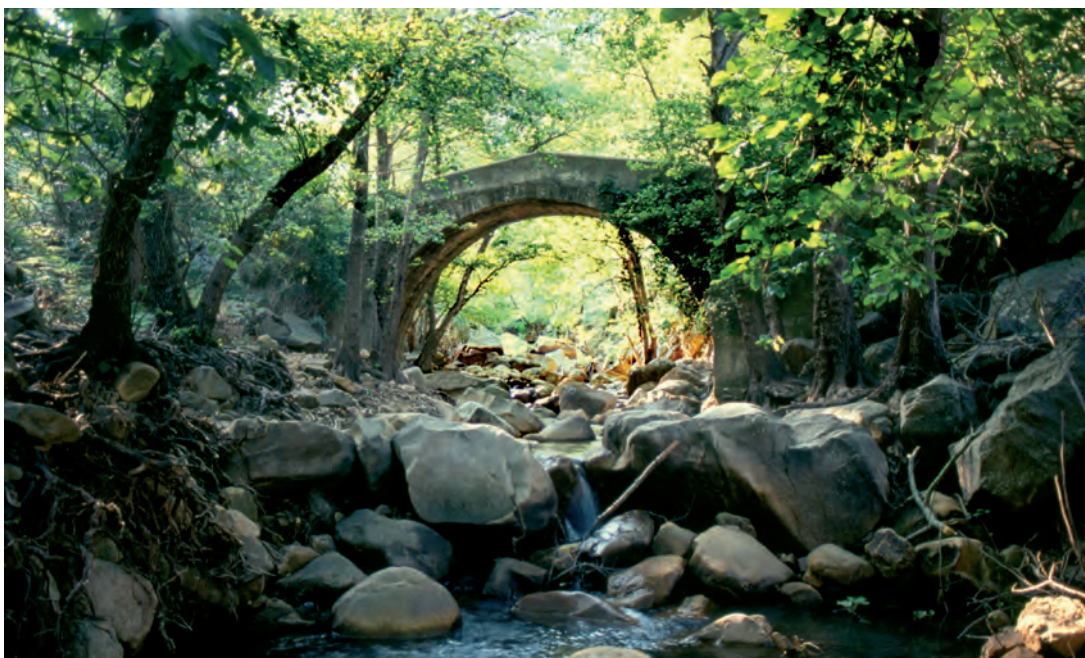
Un poco descentrada se abre la puerta de ingreso que se cubre con un arco de medio punto en cuya clave muestra un relieve con un motivo vegetal y la fecha en la que se inauguró la Comandancia: 1847. En la parte derecha se ha roto la simetría original con la apertura de una cochera.

En la segunda planta se abren seis balcones hacia la calle General Primo de Rivera y otros seis en la fachada principal, los de las esquinas con antepechos enrasados con el muro y los centrales con balcones volados. En la planta y los alzados, así como en los escasos elementos decorativos, el edificio se adapta a los cánones neoclásicos que, aunque abandonados ya por la arquitectura civil, se siguieron empleando en las edificaciones militares como una manera de perpetuar unos modelos que identificaban los proyectos constructivos oficiales.

(En la página 74 se ha incluido una fotografía tomada hacia el año 1910 en la que aparece, en la parte derecha de la imagen, la fachada principal del edificio de la Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar).



Alzado de la fachada de los Pabellones para los Servicios de Ingenieros, oficina de la Comandancia y alojamiento de la Brigada Topográfica proyectados por Manuel de Zayas Rivero para Algeciras en 1852 que no llegaron a construirse.



MOLINOS HARINEROS DEL RÍO DE LA MIEL

La existencia de molinos hidráulicos en el cauce del río de la Miel está documentada, al menos, desde el siglo XIV. La Algeciras musulmana aprovechaba el agua del río que bajaba desde la sierras del Cobre para regar, por medio de acequias y canales, las numerosas huertas que se extendían desde la zona hoy conocida como Pajarete hasta las mismas murallas de la ciudad y que surtían de frutas y verduras frescas a sus habitantes. El paisaje de verdes y cuidadas huertas salpicadas de almunias o casas de campo se interrumpía, de vez en cuando, por las majestuosas estructuras de los molinos harineros que utilizaban la fuerza del agua, encauzada hasta sus instalaciones, para mover sus piedras volanderas.

En una *fetna* (sentencia judicial) del 1325, estudiada por A. García Sanjuán, se menciona un molino que una madre, de nombre Maryam, vendió a su hijo por el precio de trescientos setenta dinares granadinos. El molino era conocido como de Ben Jalifa y estaba situado *a orillas del río del valle de la Miel a la afueras de Algeciras*. También se refiere en el documento que el molino estaba ubicado

entre los de al-Ayasi y del visir ‘Abd Allah ben Rida. La venta incluía todos los útiles y servicios, el punto de aprovisionamiento de agua y la maquinaria de la molienda.

Después de la destrucción de Algeciras en 1379 y de la entrega por el rey Enrique IV de sus términos al concejo de Gibraltar en 1462, se tiene constancia documental de la existencia de molinos harineros en el valle del río de la Miel. Hernández del Portillo, que escribió su “Historia de Gibraltar” a principios del siglo XVII, refiere que *desde sus puertas* (de Algeciras) *comenzaban las sementeras y, casi en las puertas, tenía los molinos...* Jorge Próspero de Verboom, hacia 1724, dice que en Algeciras *hay molinos de pan y de papel*. Según manifiesta el historiador Mario Ocaña Torres, entre los primeros repobladores de Algeciras (a principios del siglo XVIII) se contabilizaban diez molineros, de los cuales la mitad provenían de la provincia de Málaga.

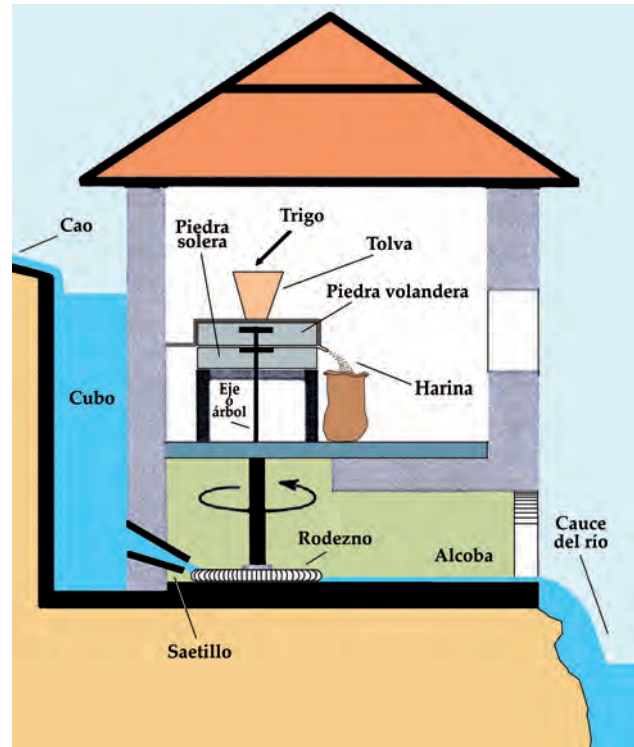
Pero sería a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y, sobre todo, en el siglo XIX, cuando se van a tener noticias de, al menos, doce molinos hidráulicos para

moler grano que aprovechaban las aguas del río de la Miel desde las angosturas situadas en la sierra hasta las proximidades de la ciudad. Pascual Madoz, en 1845, escribe que *los dos cauces o acequias que de él (el río) se desprenden en una y otra orilla dan impulso a nueve molinos harineros*. En otro lugar refiere que en Algeciras *hay cuatro tabonas, seis molinos harineros de a dos piedras, cinco de una, dos de represa...*

A finales del siglo XIX se hallaban en funcionamiento, a lo largo del cauce del río, once molinos harineros, de los cuales sólo seis de ellos alcanzaron los años treinta del siglo pasado y uno, el del señor Escalona, está todavía en activo aprovechando la fuerza del agua cuando el caudal del río lo permite.

Funcionamiento de un molino

Los molinos harineros que estuvieron establecidos en el cauce del río de la Miel aprovechaban la fuerza hidráulica del agua embalsada en sus cubos. Allí se transformaba en energía cinética y ésta en energía mecánica al mover las palas del rodezno. Desde una pequeña represa situada aguas arriba se desviaba una parte del caudal por el citado canal a cielo abierto, denominado cao, hasta el cubo, un depósito de forma generalmente cilíndrica en cuya parte



Esquema del funcionamiento de un molino hidráulico con la terminología utilizada en la zona de Algeciras.

inferior se localizaba un tubo inclinado que se iba estrechando hasta convertirse en una abertura, conocida como saetillo, por la que salía el chorro de agua a presión. La salida del agua por el saetillo estaba regulada por medio de una llave sujeta por una cadena que era manejada desde la sala de molienda. Este chorro de agua, cuya fuerza dependía de la cantidad de líquido embalsado en el cubo y de la altura del mismo, se precipitaba contra las palas o cucharas del rodezno, que era una rueda de madera de quejigo con una diámetro que oscilaba entre los 80 y los 180 centímetros. El impulso del agua sobre estas palas hacían girar el rodezno y con él el eje o árbol del molino, que transmitía el movimiento giratorio a la piedra volandera situada sobre la piedra fija o solera. Esas dos piedras poseían unas ranuras



El molino de la familia Escalona, aún en funcionamiento, en el año 1986, antes de haberse acometido las reformas que le han dado su actual aspecto.



Sala de molienda del molino de la familia Escalona.

realizadas por los picapedreros, la volandera en su cara inferior y la solera en la superior, que con el giro eran las que molían el grano. El rodezno estaba situado en una cámara, generalmente cubierta con bóveda de cañón, llamada alcoba por donde discurría el agua para volver al río después de haber movido el sistema. Cuando se deseaba parar el movimiento del rodezno y detener la molienda, se usaba la “paraera” (paradera), una tabla accionada desde la sala principal del molino que desviaba el chorro de agua evitando que se precipitara sobre las cucharas del rodezno.

En la sala de molienda, sobre la estructura que sostenía las dos piedras de molino, se colocaba la tolva, confeccionada con tablas de madera, que tenía forma de tronco de pirámide invertido. En ella se depositaba el trigo que había que moler y que iba resbalando, merced a los movimientos transmitido a la tolva por medio de un palo que se apoyaba en la piedra volandera, por un hueco central de dicha piedra llamado piqueta. La harina iba cayendo por un conducto situado entre las dos piedras en un saco colocado a los pies de las mismas (véase el esquema adjunto). Según A. Sáez y J. M. Serrano, los molinos hidráulicos del Campo de Gibraltar utilizaban, sobre todo, piedras obtenidas en las canteras de Casares, aunque las mejores venían del arroyo de Guadalquitrón *de donde se sacan piedras de molino y*

tabona que surten a los nuestros, a los molinos de Castellar, Los Barrios, Algeciras, Tarifa, Ceuta y otros pueblos...

Los molinos del río de la Miel

Como se ha referido, a orillas del río de la Miel, entre los siglos XVII y XIX llegaron a funcionar unos doce molinos hidráulicos dedicados a la fabricación de harina. Casi todos ellos estaban situados en la margen derecha del río, donde el terreno es menos abrupto y permitía, al mismo tiempo que se explotaba la instalación harinera, aprovechar un trozo de tierra como huerta. Las denominaciones que recibieron estos molinos son confusas, pues una misma instalación aparece en la documentación con nombres distintos según la época y el diferente propietario de los mismos. Siguiendo el esquema propuesto por los autores antes



Ruinas del Molino del Águila.



Canal de abastecimiento de agua o cao y los dos cubos de buena cantería del Molino del Águila.

citados, algunos de los molinos harineros que existieron junto al cauce del río entre los siglos XVII y XX fueron los siguientes:

Molino del Águila

Se hallaba ubicado en lo más encajado del río, al comienzo de su curso alto, a unos cuatrocientos metros del hermoso puente de un solo ojo que sirve para cruzar la corriente a la altura del actual molino del señor Escalona. Sus ruinas se conservan en medio de un frondoso bosque de alisos, adelfas y ojaranzos. Disponía de dos cubos cuya agua, que procedía de una represa o azud situado en la conocida como “La Chorrera”, movía sendos rodeznos con sus respectivas piedras. El canal que conducía el agua desde la parte alta del río era de buena cantería de piedra arenisca. Se bifurcaba en dos (como puede verse en la fotografía adjunta) para alimentar los dos cubos.

El edificio, que tenía dos plantas sostenidas con arcos de ladrillo de medio punto rebajado, contaba con varias dependencias para residencia del molinero y almacén, ade-

más de una amplia sala de molienda donde se hallaban situados los dos conjuntos de piedras para moler. Aún pueden verse las dos bóvedas o alcobas por donde retornaba el agua al río, aunque se hallan soterradas.

Se tienen noticias desde el año 1753 de la existencia de “una molinilla” en ese lugar que pertenecía a un tal Juan Matheos y que, en esa fecha, la vendió a Mathías Themes, sargento mayor del Regimiento de Inválidos de Andalucía. En 1783 figuraba como propietario Ambrosio Rodino. El edificio actual data de mediados del siglo XIX y consta que estaba aún en funcionamiento en 1935.

Molino de Blas o de Escalona

También aparece en la documentación con los nombres de molino de la angostura del río de la Miel, de Pajares (por el apellido de uno de sus propietarios) o de San Antonio. Es el único molino que se halla aún en funcionamiento. Está situado en lo más angosto del cauce, junto al puente antes citado y rodeado de espesa vegetación. Toma el agua de un azud que se halla en la mar-



El Molino del Águila y el río de la Miel. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

gen derecha del río a la altura del arruinado Molino del Águila. Aunque está explotado desde el año 1910 por la familia Escalona, se sabe que desde el resurgir de Algeciras a principios del siglo XVIII ya existía en ese mismo lugar una instalación harinera. A finales del siglo XVIII era propietario de tres cuartas parte de dicho molino Marcos Sebastián Vivas y a principios del siglo XX perteneció al alcalde de Algeciras y escritor, Emilio Santacana. En 1924 aparece mencionado como “molino de San Antonio” cuando era propiedad de la *Andalusia Water Company Limited*.

Molino del Cachorro

La cita más antigua en relación con de este molino, que se ha identificado como el que regentaban las monjas del Convento de Santa Clara de Gibraltar en términos de las Algeciras, data del año 1592. Se hallaba situado en el lugar denominado la Arreyjanosa o Arrejanosa, en el cauce medio del río, cerca de la actual barriada del Cobre. De nuevo se menciona “el molino de las monjas” en un protocolo del año 1625.

La primera cita con el nombre de El Cachorro es de 1777, según documentación conservada en el Archivo de Protocolos Notariales de Algeciras. En 1784 fue arrendado por sus nuevos propietarios, Nicolás y José Alcalde Colmenares Méndez de Sotomayor. En 1935 era propiedad de Juan Antonio Bandrés Navarro, dueño también de la fábrica de harinas San Luis, ubicada en la actual Avenida Agustín Balsamo.

Molino de los Tomates

Se trataba de un molino de dos paradas, es decir de doble cubo y doble conjunto de piedras de moler, que se hallaba situado en la zona conocida como “Cañada de los Tomates”, en la parte derecha del río y cerca de Pajarete. El nombre es corrupción del apellido italiano Tomatti, uno de los muchos extranjeros que acudieron a repoblar Algeciras a principios del siglo XVIII; al menos esa es la fundada opinión del doctor de historia Ángel Sáez Rodríguez tras consultar un protocolo de 1780 en el que se hace mención a la venta del molino que pertenecía a Alejandro Rapallo y Ángela Tomatti.

Este molino pertenecía a la Compañía de Jesús hasta la supresión de la Orden en el año 1767. En 1756 estuvo arrendado a un tal Juan Moreno a cambio del pago de diez fanegas de trigo cada mes. Diez años más tarde, su maestro molinero contrató el suministro de harina para el Ejército por un período de tres años a razón de un real y medio y una libra de harina por fanega de trigo molida. A comienzos del siglo XX el molino pertenecía a Dolores García de la Torre y en 1935 estaba rengentado por Juan Sánchez Salvatierra.

Molino del Trueno o de San Cayetano

Era un molino de tamaño pequeño que contaba con tan sólo un cubo de sección cuadrada. Disponía de una cuadra para las acémilas que se utilizaban para distribuir los sacos de harina. Se hallaba muy cerca de otros tres molinos conocidos con los nombres de San Bernardo, de San Martín y de San José. El agua que llegaba a su único cubo era la misma que, después, se aprovechaba para mover los rodeznos del molino de San Martín.

Molino de San Bernardo

Se trataba de una instalación que contaba con dos cubos que se alimentaban con el agua que les llegaba mediante un canal o cao desde la alcoba del molino de San José situado aguas arribas. A partir del año 1924 la central hidroeléctrica que la Compañía Sevillana de Electricidad construyó en el río, se hizo sobre los cuatro molinos que se hallaban muy cerca el uno de los otros y que eran el del Trueno, el de San Martín, el de San José y el de San Bernardo. Los cuatro fueron vendidos en 1925 a la citada compañía por 85.000 pesetas. Sin embargo, en el censo de molinos harineros realizado en 1935 se recoge que, en esa fecha, era propiedad de José Gómez García.

Molino de San José

De acuerdo con la documentación conservada, la primera mención a un molino denominado de San José data del año 1794. En aquella fecha era su propietario el capitán de la milicia Joseph Pérez, de quien debió tomar el nombre, aunque debía tratarse de un nombre alternativo al ya citado de los



El Molino de Escalona y el puente sobre el río de la Miel. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



Alcoba o bóveda del Molino de la familia Escalona.

Tomates. En su documentado trabajo sobre los molinos del río de la Miel, Ángel Sáez y José Manuel Serrano anotan que el molino de San José, al que se refiere el texto, no aparece en la documentación hasta fechas muy tardías, en pleno siglo XX, aunque en el censo de molinos harineros, antes citado, se refiere que funcionaba desde 1898. Un canal que se originaba en las inmediaciones del molino del Trueno suministraba el agua necesaria a los dos cubos que tenía. En 1935 pertenecía a Juan Escalona Villalba.

Molino de San Martín

En el año 1850 el Ayuntamiento de Algeciras cedió una parcela de terreno a José Gijón y Mondéjar para que construyese, junto al río de la Miel un molino. La obra costó 18.500 reales. En 1864 fue vendido, junto al de San Cayetano, a Francisco Tourné y Camacho por 26.000 reales. A diferencia de otros molinos como el del Águila, que dis-

ponían de varias dependencias, dormitorio, cocina, almacenes, cuadras, cobertizo para útiles de labranza, etc., éste de San Martín, como el antes citado del Trueno, eran establecimientos exclusivamente industriales, carentes de otro tipo de dependencias que no fuera el edificio de la molienda construido sobre sus correspondientes alcobas, con una cocina, horno y cobertizo. Disponía de dos cubos de sección cuadrada.

Molino de la Abundancia

Se trataba de un molino pequeño conocido con el nombre de la Abundancia, lo que no se correspondía con la escasa cantidad de grano que podía moler. No estuvo en activo mucho tiempo, constando que dejó de funcionar antes de terminar el siglo XIX. En el año 1856 su propietario era José Gijón, probablemente el mismo al que pertenecían los molinos de San Martín y San Cayetano. En el año 2000 los únicos restos emergentes de este molino consistían en un tramo del cao que conducía el agua hasta la desaparecida instalación harinera.

La Molinilla

El nombre de este molino se debe al arroyo que, bajando por la ladera del Secano, iba a desembocar en la orilla izquierda del río de la Miel a la altura de la Estación del Ferrocarril después de atravesar el camino de la Estación o calle Ramón Chies, luego nombrada Avenida Agustín Bálamo. Era el molino que se hallaba más próximo a la ciudad. Aunque estaba situado junto al citado arroyo, de muy escaso e irregular caudal, el agua que movía su único rodezno provenía del río de la Miel tomada a la altura de Pajarete. En el año 1762 su propietario era el vecino de Algeciras Damián Penettí. En 1914 se construyó sobre este molino la fábrica de harinas San Luis, fundada por el señor Juan Antonio Bandrés Navarro.

(En la página 78 puede contemplarse una vista del puente de un sólo ojo que cruza el río de la Miel a la altura del Molino de la familia Escalona).



PLAZA E IGLESIA DE SAN ISIDRO

Como ya se ha referido en otro lugar de este libro, la nueva Algeciras que renace a principios del siglo XVIII comienza su existencia al norte del río de la Miel, en torno a su desembocadura para ir extendiéndose luego hacia la zona hoy conocida como Plaza Alta-calle Convento y, hacia el Oeste, ocupando los alrededores de la Plaza Baja-calle Huertas y Tarifa. En un plano de 1736 aparece configurada la trama urbana dentro de lo que fue la zona intramuros de la ciudad medieval, todavía emergente en su mayor parte, con las calles y las plazas Alta y Baja. Sin embargo, el terreno que abarcaba el actual barrio de San Isidro, que era lo más abrupto del espacio existente dentro de las murallas, se hallaba aún desprovisto de viviendas bien ordenadas, estando ocupado por un grupo de barracas, sin formar calles. Sin duda se trataba de humildes ranchos rodeados de sus correspondientes huertos. Este espacio aún sin urbanizar recibe, en el mencionado plano, el nombre de “Matagorda”. En las décadas siguientes, cuan-

do se fue formando el actual barrio de San Isidro, continuó apareciendo este topónimo en la documentación: *calle que sube a Matagorda* o *calle Sevilla esquina a la de Matagorda*.

Sobre la génesis del barrio de San Isidro, de su plaza y de su iglesia es necesario decir que cuando Jorge Próspero de Verboom visitó Algeciras en 1721 y, años más tarde, mandó redactar su informe para la reconstrucción de sus murallas y la repoblación del lugar, sólo vio en lo más alto de la colina las ruinas de un castillo o iglesia rodeadas de chozas y de huertos en los que se sembraban cereales y viñas. Según Angelines Melle, las personas que fueron repoblando el nuevo barrio, entre los años 1736 y 1760, eran en un alto porcentaje militares, soldados y suboficiales pertenecientes a las Compañías de Escopeteros de Getares y de Inválidos de Andalucía. También se asentaron en la parte alta de la ciudad catalanes y genoveses que se dedicaron a la actividad comercial. Según avanzaba la centuria se fueron estableciendo personas



La Plaza de San Isidro en el año 1969, antes de su urbanización (Propiedad de Cristóbal Delgado).

procedentes de las vecinas poblaciones de San Roque, Ceuta e, incluso, de Grazalema y Marbella. Esta investigadora asegura que en los años cincuenta del siglo XVIII ya estaba delimitada la plaza y se hallaba en construcción la iglesia en su fachada sur.

Lo cierto es que, al mismo tiempo que se formaba el barrio, en la parte más elevada de la colina se fue habilitando por los repobladores un espacio cuadrado sin urbanizar que, con el paso de los años, se convirtió en la Plaza de San Isidro a cuyo alrededor se fueron estableciendo casas y una capilla, de la que luego se tratará, y en cuyo centro hubo un pozo para abastecer de agua potable a los vecinos. En el año 1845, Pascual Madoz escribe lo siguiente sobre esta plaza: *La tercera plaza, nombrada de San Isidro, al noroeste (debe decir noroeste) de la población, en el punto más elevado, es pequeña e irregular, rodeada de casas bajas, y tiene un pozo público en el centro, y en uno de sus costados un edificio que se levantaba para iglesia y se halla convertido en cuartel.* En un plano de 1857 ya se encuentran totalmente

formados el barrio y la plaza. Ésta aparece con el nombre de “Plazuela de San Isidro”.

La plaza permaneció terriza hasta el año 1970, fecha en la que, siendo alcalde de Algeciras Francisco Javier Valdés se urbanizó y se la dotó de unos elementos decorativos de tradición andaluza como son: una breve escalinata de ladrillos en su lado oeste que remata en una elegante arquería, también de ladrillos, constituida por arcos de medio punto; cuatro farolas de hierro con fustes de curvas y, en el centro, una especie de podio escalonado y ajardinado que culmina en un pedestal con una gran cruz de hierro. Cerrando los laterales sur, este y norte de la plaza se colocaron marmolillos de cemento con collarín de hierro unidos con cadenas que quieren recordar la primitiva decoración dieciochesca existente en la Plaza Alta.

Iglesia de San Isidro

En relación con el origen de la iglesia de San Isidro, escribe Emilio Santacana lo que sigue en su obra “Antiguo y Moder-

no Algeciras”: *A fines del siglo pasado (siglo XVIII), el clero y vecindario, juzgando conveniente construir una iglesia en el barrio de San Isidro para atender mejor a las necesidades espirituales de sus habitantes, dieron principio a la obra de una capilla que se sufragaba con donativos y con el auxilio del obispo de Cádiz y del Ayuntamiento.* Los vecinos de Matagorda, la mayoría de ellos gente procedente del mundo rural, solicitaron que dicha capilla se dedicara a San Isidro Labrador.

Las obras se iniciaron en 1787, aunque los trabajos se desarrollaron muy lentamente con frecuentes paralizaciones debido a que las fuentes de financiación no eran constantes. En 1803 sufrió una de estas paralizaciones, pues, en opinión de Santacana, el Ayuntamiento dedicaba su atención en esa fecha a la terminación de la torre de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma. En el año 1820 quedaron



Imagen de Cristo de Medinaceli, obra del escultor Carlos Bravo Nogales, que se venera en la Capilla de San Isidro Labrador desde el año 1944.



Fachada de la Capilla de San Isidro Labrador.

detenidas definitivamente y sin terminar por falta de recursos, teniendo el Consistorio que hacerse cargo del edificio dedicándolo a almacén municipal. Lo construido hasta ese año consistía en una nave, la sacristía y la escalera exterior para acceder al campanario. En el año 1841 el edificio fue arrendado al vecino José Roca por 80 reales mensuales a beneficio del Hospital de la Caridad. Finalmente fue incautado por el Estado y vendido en pública subasta, siendo adquirido por José Santacana que lo restauró instalándose en él una escuela.

En 1934 el Ayuntamiento compró el edificio cediéndolo al Obispado de Cádiz para que se instalara en él la tercera parroquia de Algeciras dedicada a San Isidro Labrador. La campana que se colocó en su espadaña procedía de la capilla de Nuestra Señora de Europa, cerrada al culto por aquellas fechas.

El 11 de septiembre de 1974 se trasladó la parroquia a la iglesia de María Auxiliadora del vecino Colegio Salesiano, aunque



Imagen de vestir de la Virgen de la Esperanza, actualmente presidiendo, junto con el Cristo de Medinaceli, el nuevo retablo.

la capilla siguió dependiendo de esta nueva iglesia parroquial.

El templo es de una sola nave con techo plano muy bajo y cubierta a tres aguas de tejas árabes, contando el edificio, además, con la sacristía y, en la planta alta, la casa rectoral que en algunos períodos ha sido utilizada como escuela, según Pérez-Petinto. Su fachada es de una sola calle dividida en dos cuerpos, más la espadaña con un vano para la campana, separados por sendas molduras horizontales. En el segundo cuerpo se abre una hornacina que contiene una talla de San Isidro Labrador, obra del escultor local José Román esculpida en 1955, y a ambos lados de

la puerta se han colocado sendos azulejos sevillanos con las imágenes de la Virgen y del Cristo de Medinaceli realizados en talleres de Benacazón.

En su interior se venera un crucificado gótico de origen desconocido. Antes de su última reforma, en el retablo se hallaban las imágenes del Sagrado Corazón de Jesús y la Inmaculada Concepción, hoy en los laterales de la iglesia flanqueando a San Isidro Labrador, talla que presidía el retablo. El Vía Crucis perteneció al trono antiguo en el que procesionaba el Santo Cristo.

La actual capilla de San Isidro es sede canónica de la Venerable Cofradía Salesiana de Penitencia de Nuestro Padre Jesús Cautivo de Medinaceli y María Santísima de la Esperanza, que fue creada en el año 1943 y sus estatutos aprobados por el obispo Tomás Gutiérrez Díez el 22 de febrero del año siguiente. La talla del Cristo, obra del escultor Carlos Bravo Nogales, salió por primera vez en procesión en la Semana Santa de 1944. La imagen de la Virgen de la Esperanza, del mismo autor, se incorporó en el año 1948, saliendo bajo palio por primera vez en el año 1985.

(En la página 85 se muestra una postal editada en el año 1970 en la que se puede apreciar el aspecto que tenía la plaza después de los trabajos de urbanización acometidos por el Ayuntamiento de la época).



Vista parcial de la Plaza de San Isidro. Año 2012.



FAROS DE LA ISLA VERDE Y DE PUNTA CARNERO

No cabe duda de que hubo faros en la Antigüedad y la Edad Media en los entornos de la bahía de Algeciras (como los hubo para señalar la entrada a la bahía de Cádiz), aunque no se hayan conservado testimonios escritos ni vestigios materiales de ellos. La existencia de activas ciudades portuarias como *Carteia* e *Iulia Traducta* en la Bahía en la Edad Antigua y Algeciras y Gibraltar en la Edad Media, justifica sobradamente el que se habilitaran algunos puntos de luz para guiar a los pilotos y señalar los peligrosos escollos costeros a las embarcaciones que frecuentaban este litoral.

Antiguamente, los faros se iluminaban por medio de hogueras encendidas con leña y carbón colocadas en la parte superior de torres. También se usaron hachones embreados o mechas introducidas en sebo y aceite. A partir del siglo XVIII se comenzaron a emplear aceites vegetales (oliva, colza o lino), aceites minerales e, incluso, grasas de origen animal, como el aceite de ballena. A finales del siglo XIX empezó a generalizarse el empleo de la

energía eléctrica y, después, del petróleo, la gasolina y el gas (propano o butano). Actualmente se está extendiendo el empleo de la energía solar.

En el año 1847 se aprobó el Plan de Alumbrado Marítimo de las Costas Españolas, lo que vino a establecer las bases de los faros que se construyeron en las décadas siguientes en puntos destacados del litoral español, entre ellos la costa norte del Estrecho.

Faro de la Isla Verde

El proyecto del ingeniero Juan Martínez Villa para la construcción de un puerto de arribada y refugio en Algeciras redactado en el año 1859, preveía la construcción de un faro o “luz del puerto” en la zona noroeste de la Isla Verde, en el extremo del espigón proyectado en ese lugar. La señalización de la entrada de la cerrada bahía de Algeciras y, sobre todo, de uno de sus accidentes geográficos más destacados como era la Isla Verde, era una necesidad desde el siglo XVIII, pero no sería hasta que el puerto



El Fuerte de la Isla Verde y el faro construido en su interior en el año 1864 en una fotografía tomada en el año 1930 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

agosto de ese año pasó a la Dirección General de Obras Públicas.

En conexión con el futuro faro de Punta Carnero, edificado y puesto en servicio en el año 1874, y el de Punta Europa, construido treinta y tres años antes de esta fecha, el faro proyectado en la parte más elevada de la Isla

comience a adquirir una cierta importancia y la navegación comercial adquiera un gran desarrollo, cuando se acometa la construcción de puntos de luz en la costa norte del Estrecho donde ya existía, desde principios del siglo XIX, el faro de la isla de Tarifa.

El primer sistema de iluminación que existió en la Isla Verde consistía en una lámpara de aceite de reverbero situada sobre una torre que ocupaba el mismo lugar donde luego se edificó el faro. Hasta el año 1855 estuvo bajo la responsabilidad del gremio de mareantes hasta que el 4 de

Verde lo sería con carácter provisional a la espera de que se llevara a cabo el ansiado proyecto general de construcción de un puerto de refugio en Algeciras con sus muelles, rompeolas, dársenas, almacenes, edificio de Comisaría, faro, etc., obra que no se acometería hasta bien entrado el siglo XX. El faro de la isla debía señalar a los buques dicho obstáculo rocoso y la entrada al puerto de Algeciras.

Aunque el proyecto portuario del señor Martínez Villa, por causas diversas, no se llevó a la práctica, el faro sí se edificó en 1864



El Faro de la Isla Verde, fuera de servicio desde 1977, en la actualidad.



Fotografía aérea realizada en 1929 por el piloto de la R.A.F., Sr. Armour. Véase la isla con el faro, el rompeolas en construcción y el puente para el ferrocarril de vía estrecha realizado en 1926.

con un diseño realizado por Jaime Font y Escolá un año antes y con un coste de 15.000 reales, al sureste de la isla, cerca de la muralla que rodeaba el fuerte edificado en el siglo XVIII y al que ya se ha hecho mención en este libro. El edificio consistía en una torre de sección octogonal y de mampostería de ladrillos enlucidos con cal, con un habitáculo anejo de planta cuadrada donde se hallaba el almacén y la residencia del torrero. Como el espacio disponible era muy reducido, en el año 1879 se añadió un segundo piso a la habitación y un aljibe. En 1913 se hubo de realizar importantes trabajos de reparación en el edificio y la torre. El plano focal del faro se hallaba situado a 26 metros sobre el nivel del mar y a 9 metros sobre el terreno. Tenía un alcance de cinco millas.

El sistema óptico fue construido por la prestigiosa casa francesa de Henry Lapaute, disponiendo de un aparato de 6º orden con una linterna proporcionada por la misma empresa y una lámpara Maris de una mecha. Estaba servido por un sólo torrero. Es necesario destacar que, aunque en la actualidad la isla ha perdido su insularidad absorbida por las obras de relleno del puerto, hasta la construcción del llamado puente de la Isla Verde en 1926, el farero tenía que desplazarse cada día a su lugar de trabajo en barca, quedando en muchas ocasiones, cuando los temporales de invierno azotaban la costa de Algeciras, aislado en el faro, a veces, durante varios días.

En el año 1940 se sustituyó la lámpara Maris por una lámpara, más moderna, de la firma parisina Barbier Bernard y Turenne y, al año siguiente, por una Titus de gasolina que sería, a su vez, sustituida en 1946 por una instalación eléctrica que alimentaba una lámpara de incandescencia de 300 vatios.

En 1965 se demolió el edificio adosado a la torre y se sustituyó por otro con diversas dependencias y cubierta de tejas árabes que se ha utilizado como vivienda. En el año 1977 el faro quedó fuera de servicio. Sus funciones han sido reemplazadas por el nuevo balizamiento establecido en el Puerto Bahía de Algeciras por la Autoridad Portuaria.

Faro de Punta Carnero

Se halla ubicado en el cabo o punta de su nombre que cierra la bahía de Algeciras por el Suroeste. Con anterioridad al año 1567 existía en una plataforma del terreno situada un poco más arriba del actual faro, una torre almenara de planta cuadrada y unos 17 metros de altura que, sin duda, debió realizar funciones de vigilancia y, también, de faro. En el año 1667 estaba artillada contando con una dotación de tres guardas y un artillero. En 1826 se encontraba arruinada.

El faro fue proyectado, como el de la Isla Verde, por Jaime Font y Escolá en 1864 como una instalación de quinto orden y luz roja fija, inaugurándose diez años más tarde a pesar de la polémica generada entre ingenieros civiles y militares sobre la necesidad



El Faro de Punta Carnero inaugurado en 1874.

de construir un faro o intalar una batería. Es de cuarto orden en la clasificación de los faros españoles. Además de iluminar y señalar, en conjunción con el faro de Punta Europa, la entrada a la Bahía, el faro de Punta Carnero tenía, en origen, la misión de marcar a los buques los bajos de La Perla, situados en la entrada occidental de la Bahía, con una luz de color rojo, aunque al final se construyó con una luz fija de color verde.

Al principio funcionaba con una lámpara alimentada con aceite de colza. En 1924 se le acopló un juego de pantallas giratorias y se sustituyó la linterna instalándose un sistema de alumbrado de petróleo a presión. En 1930 se sustituyó por acetileno, dándole

una característica de grupo de 1 x 3 ocultaciones blancas cada 16 segundos. Para balizar el bajo de La Perla se le puso a la linterna un sector rojo de 53° de amplitud y se instaló una señal de niebla consistente en un cañón de acetileno que producía una detonación cada treinta segundos con un alcance de cinco millas. En 1973 se electrificó dotándose del actual sistema mixto eléctrico-gas. Dos años después se le puso una nueva sirena. En 1977 se renovó la lámpara y se monitorizó la instalación. Desde 1997 el faro se controla telemáticamente.

Desde el punto de vista constructivo, el faro de Punta Carnero consiste en una torre cilíndrica de sillería de arenisca cuyo fuste es una réplica a menor escala del faro de Chipiona y que se construyó sobre el abrupto acantilado que forma el cabo suroeste de la Bahía. El cuerpo superior se apoya sobre una cornisa con baranda de metal sostenida por elegantes ménsulas en la que descansa el cuerpo de luces. El plano focal se sitúa a 42 metros sobre el nivel del mar y a 22 metros sobre el terreno. El edificio fue restaurado por la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras en el año 2000.

(En la página 89 se muestra una fotografía tomada en 1933 con el faro de la Isla Verde y el edificio anejo. Archivo fotográfico de la A.P.B.A.).





ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Desde que comenzó la expansión del ferrocarril por España se acometieron estudios para llevar el nuevo y revolucionario medio de transporte hasta la bahía de Algeciras, más por atender los intereses ingleses centrados en Jerez y Gibraltar que por favorecer el desarrollo de los pueblos españoles del entorno.

La llegada del ferrocarril en 1892, la construcción del muelle de Madera, inaugurado dos años después, y las mejoras de las comunicaciones viarias con Tarifa-Cádiz, hicieron que la ciudad asistiera a un período de desarrollo en todos los órdenes y que la población se extendiera hacia el Sur. La denominada Villa Vieja o Campo del Sur, ahora situada en las inmediaciones del nuevo muelle y de la vía férrea, comenzará a revalorizarse, erigiéndose en esta zona chalets y hoteles de lujo como el Reina Cristina y el Anglo-Hispano.

Con anterioridad a la fecha mencionada se habían redactado otros proyectos ferroviarios para unir Cádiz con Algeciras y La Línea que no se llevaron a cabo. El primero de ellos, con el nombre de “Proyecto para

la Construcción de un ramal de ferro-carril entre Cádiz y el Campo de Gibraltar”, de agosto de 1860, cuya memoria fue publicada en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, se debió a Cayetano Bordoy y el segundo fue presentado, hacia 1876, por la empresa “E. S. Balignac” y pretendía unir La Línea con el ferrocarril Cádiz-Sevilla en las cercanías de Jerez de la Frontera. En 1876 se había otorgado a don José Casado Sánchez la concesión de una línea de ferrocarril que, partiendo de Málaga, terminaría en Campamento, que tampoco se hizo realidad.

La línea del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras fue construida por la compañía inglesa “The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited” (luego Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras) que se había constituido merced a los desvelos de Luis Lombart, un marino mercante de Gibraltar. El proyecto fue redactado por Juan Morrison Macqueen, que ostentó el cargo de director de la Compañía, y el inversor financiero fue Alexander Henderson. El pliego de condiciones bajo el cual se otorgó la concesión de esta línea



La Estación del Ferrocarril de Algeciras hacia el año 1906.

fue aprobado por Real Orden de 25 de septiembre de 1887. En subasta pública, celebrada el 14 de mayo de 1888, se dio la concesión de la línea a los señores “Greewood y Compañía de Londres” con un capital social inicial de 45 millones de pesetas. Al mes siguiente, una Real Orden autorizaba la transferencia de dicha concesión a la compañía inglesa, con residencia en Algeciras, “The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited”.

En el mes de septiembre de 1888 comenzaron las obras por los dos extremos

de la línea para facilitar el acopio de materiales. El primer tramo, entre Algeciras y Jimena, quedó terminado el 13 de septiembre de 1890 y el tramo final, entre Ronda y Jimena, entró en servicio el 27 de noviembre de 1892. La “Gaceta de los Caminos de Hierro”, en su número 50, recogía el siguiente testimonio sobre el evento: *El día 26 del pasado mes de noviembre se verificó la inauguración oficial de aquel ferrocarril que mide una extensión de 177 km. Los periódicos regionales «El Porvenir» de Algeciras, «El Eco de la Serranía» y «El Diario de La Línea» hacen grandes elogios de la compañía inglesa que ha construido y explota el mencionado ferrocarril.*

En 1893 se construyó un ramal desde la estación algecireña (en la actual Avenida Agustín Bálamo) hasta el muelle de Madera que se instaló en ese mismo año en la margen derecha del río de la Miel, muelle que estuvo terminado en el mes de diciembre de 1893 entrando en servicio a prin-

de la línea para facilitar el acopio de materiales. El primer tramo, entre Algeciras y Jimena, quedó terminado el 13 de septiembre de 1890 y el tramo final, entre Ronda y Jimena, entró en servicio el 27 de noviembre de 1892. La “Gaceta de los Caminos de Hierro”, en su número 50, recogía el siguiente testimonio sobre el evento: *El día 26 del pasado mes de noviembre se verificó la inauguración oficial de aquel ferrocarril que mide una extensión de 177 km. Los periódicos regionales «El Porvenir» de Algeciras, «El Eco de la Serranía» y «El Diario de La Línea» hacen grandes elogios de la compañía inglesa que ha construido y explota el mencionado ferrocarril.*



A la derecha de la fotografía, realizada hacia 1904, puede observarse la primera estación del ferrocarril del puerto situada en la cabecera del muelle de Madera.



Un tren, tirado por una locomotora 2-2-0 tipo "American", preparado para abandonar la estación del puerto. Fotografía tomada hacia 1910. Detrás y a la izquierda de los árboles, el edificio de la estación.

cipios del año siguiente. La construcción de este ramal estaba prevista desde el año 1889, pues ya aparece recogida en un plano elaborado en aquel año por James Forde.

Para el servicio de pasajeros y mercancías que accedían a la ciudad por mar o embarcaban en los vapores desde el muelle de Madera, la Compañía habilitó un pequeño edificio de planta rectangular y cubierta de tejas inglesas a dos aguas en la cabecera del muelle que ejercía la función de estación.

Para la construcción de la línea se adquirieron en 1882 dos pequeñas locomotoras-ténder tipo 030 —según la información aportada por Manuel Jesús Martínez Selva— a la casa inglesa "Robert Stephenson Ct. Co. Engineers" de Newcastle. Al concluirse los trabajos, la compañía explotadora se quedó con una de ellas, nombrada "Jimena", que estuvo en servicio en la Compañía de Ferrocarriles Andaluces para maniobras en la estación algecireña.

La primera estación del ferrocarril de Algeciras y el tramo de la línea entre esta ciudad y Jimena se inauguraron el 6 de octubre de 1890. El corresponsal del periódico

El Liberal, mediante crónica remitida por telégrafo, en su edición del día 7, escribía lo que sigue: *La estación, adornada con exquisito gusto, se halla situada al Sur de Algeciras, en una gran explanada de encantadora perspectiva. A las nueve y media, con numeroso acompañamiento oficial, llegó el obispo de Gibraltar, bendiciendo acto seguido la locomotora. A las diez y cuarto púsose en marcha el tren. Más de siete mil personas que presenciaban el acto prorrumperon en delirantes exclamaciones de alegría, saludando el paso del tren con multitud de pañuelos y sombreros: la música toca aires nacionales... El tren, a gran velocidad, pasa sin detenerse por las estaciones de Los Barrios y San Roque. Todo el vecindario presencia la rápida marcha del tren prorrumpiendo a su paso en vítores y aclamaciones... Paró en la estación de Castellar para que tomase agua la máquina... El tren inaugural iba compuesto de ocho coches de primera y segunda, aquéllos de gran lujo y éstos excelentes y muy espaciosos. Los coches de tercera son mucho más cómodos que los que se emplean en las líneas españolas... Una vez realizado el recorrido de ida y vuelta entre las estaciones de Algeciras y Jimena, se celebró un banquete que, refiere *El Liberal*, estuvo presidido por el repre-*



Locomotora "Jimena" que se utilizó en los trabajos de tendido de la línea en el tramo entre Algeciras y Jímena.

sentante de la Compañía, teniendo a la derecha al Comandante del Campo de Gibraltar, al presidente de la Audiencia y al arcipreste de Algeciras. A la izquierda al obispo de Gibraltar, al fiscal de la Audiencia y al arcipreste de San Roque.

Descripción del edificio

La línea del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras estableció estaciones de 1ª categoría en las ciudades de Ronda y Algeciras y de 2ª y 3ª categoría en los demás pueblos por los que pasaba, excepto en la Almoraima que era de 4ª. Estas estaciones se construyeron según los planos utilizados por los ingleses en el tendido de los ferrocarriles de la India por la compañía "Imperial India". El edificio se levantó en una zona de

antiguas huertas y junto al camino de tierra que, partiendo de la calle Tarifa y la actual plaza Juan de Lima, conducía al molino denominado de La Molinilla, sobre el que se edificaría la fábrica de harinas San Luis. Luego se llamó "Camino de la Estación", calle Ramón Chies y, por último, Avenida Agustín Bálamo.

El edificio, de planta rectangular, consta de un cuerpo principal, de dos alturas, y de otros dos cuerpos, de una sola altura, adosados a sus fachadas este y oeste. En la planta baja del cuerpo principal se localizaba el vestíbulo, la taquilla expendedora de billetes, la librería y el local de la Guardia Civil. En el resto del edificio se hallaban las dependencias destinadas a Jefe de Estación, Interventor, Telégrafos, Equipaje, etc. La segunda planta estaba dedicada a viviendas. Se cubría con un tejado de tejas inglesas a dos aguas. Los muros eran de mampostería constituida por grandes sillarejos bien careados a modo de *opus incertum* unidos con argamasa rica en cal y sin enlucir. En las fachadas norte y sur se abrían seis ventanas en el piso superior rematadas en arcos de medio punto y en la inferior cuatro puertas de similar acabado y dos ventanas. Sobre el andén se extendía una elegante marquesina



Una vista de la Estación del Ferrocarril tomada en 1904. Véanse la arboleda que, por aquellos años, flanqueaba el camino de la Estación y el río de la Miel en primer plano.



En el centro de la imagen los talleres y el depósito de locomotoras de la Estación de Algeciras hacia 1910.

con soportes de hierro forjado que abarcaba toda la fachada sur.

Cuando en el año 1913 la línea Bobadilla-Algeciras fue adquirida por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, la nueva empresa mandó enlucir los paramentos exteriores de la estación y luego encalarlos, al mismo tiempo que suprimía los arcos de medio punto de puertas y ventanas y los convertía en vanos adintelados. Todo ello para adaptar el edificio al estilo imperante en las otras estaciones de la compañía.

En 1954, antes de la llegada a Algeciras del “Castellano Expreso”, la estación fue reformada. Se remodeló el vestíbulo dividiéndolo en dos con un doble arco de medio punto que descansaba en un columna

central, se colocaron sobre los dinteles de todas las puertas azulejos con sus correspondientes nombres, se construyó un pretil rematando los muros de las fachadas norte y sur para ocultar el tejado y se situaron en cada esquina pináculos de tipo escurialense.

En el año 1980 se construyó una nueva estación del ferrocarril a unos trescientos metros de la antigua y el viejo edificio se dedicó a funciones administrativas desmontándose la marquesina que había adornado durante cerca de un siglo el andén. La estación ha sido restaurada entre los años 2010 y 2011.

(En la página 93 se muestra una fotografía tomada en el año 1904 de la antigua Estación del Ferrocarril de Algeciras).



La antigua Estación del Ferrocarril después de la restauración a que fue sometida entre los años 2010 y 2011.



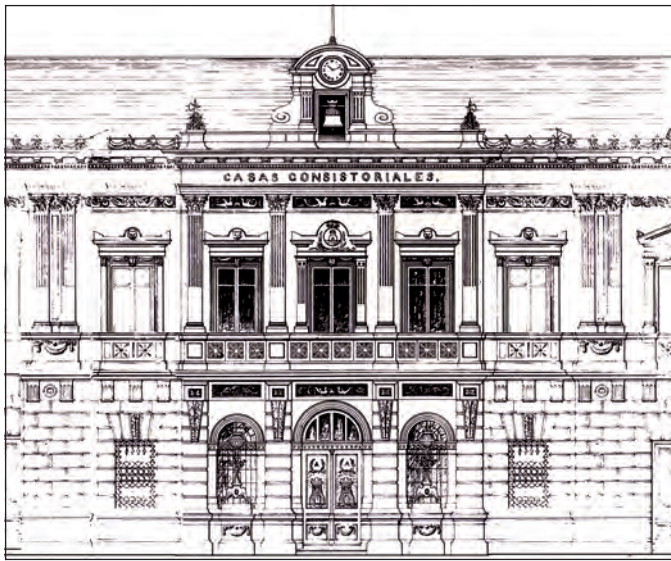
CASA CONSISTORIAL

El 9 de febrero de 1755 el Consejo de Castilla otorgó el título de ciudad a Algeciras, segregándola de San Roque y autorizándole a poseer ayuntamiento propio. El primer local que funcionó como improvisada Casa Consistorial fue la vivienda del alcalde por carecer el recién nacido Consistorio de fondos con los que adquirir o alquilar un inmueble adecuado a las necesidades del gobierno municipal.

Un año más tarde, siendo alcalde Marcos Vivas, éste propuso que se realizaran gestiones para comprar la casa llamada de don Carlos Conde, situada en la Plaza Alta, que iba a ser subastada por haber pertenecido a la suprimida Compañía de Jesús. Adquirida la casa, que fue la primera sede Consistorial de Algeciras, la planta baja se destinó a oficinas del Ayuntamiento y la alta a vivienda del alcalde. Como al cabo del tiempo, el inmueble se deterioró amenazando ruina, los concejales tuvieron que abandonarlo alquilando una casa situada

en la calle Imperial (hoy Alfonso XI) en el mismo lugar que actualmente ocupa la Casa Consistorial. Según Emilio Santacana, más tarde fue adquirida en propiedad por el Ayuntamiento. Disponía de dos plantas, patio interior, columnas de piedra, dos de ellas flanqueando la entrada, y torre-mirador con escalera de caracol. La vivienda sería compartida por el Ayuntamiento y el Juzgado, hasta que en el año 1821 quedó sólo para uso municipal.

El edificio, que era pequeño e incómodo para la función que desempeñaba, comenzó pronto a presentar signos de ruina, por lo que el Consistorio decidió trasladarse de nuevo, en esta ocasión a la parte alta del expropiado Convento de Nuestra Señora de la Merced a la espera de poder construir una Casa Consistorial de nueva planta. Por fin, en el año 1879 el Ayuntamiento tomó la decisión de encargar el proyecto para la edificación de una nueva sede adaptada a las crecientes necesidades del órgano de



Fachada principal del proyecto de Casa Consistorial para Algeciras de Amadeo Rodríguez. Cádiz, 27 de junio de 1887.

gobierno local, aunque el Consistorio venía tratando el asunto desde 1867. Sin embargo, a pesar de las buenas intenciones de los ediles y de la urgencia de poder contar con un edificio adecuado, el Ayuntamiento permaneció en el Convento hasta el año 1887. No obstante, dado el estado de ruina del edificio conventual, se vio obligado a cambiar una vez más de sede, teniendo que trasladarse a un local de alquiler en la calle Real.

Descripción de la Casa Consistorial

Los trámites para la construcción de una nueva sede para el Ayuntamiento en el solar que ocupaba la antigua en la calle Imperial se iniciaron en el año 1867. En esa fecha se encargó un primer proyecto al Arquitecto Provincial que se concluyó al año siguiente, aunque no llegaron a subastarse las obras. Sin embargo, en reunión celebrada por el Consistorio el 23 de noviembre de 1879 se acordó retomar el proyecto de 1868 con algunos reformados e iniciar los trabajos de construcción. Pero hubo que esperar hasta enero de 1883 para que se diera el visto bueno al proyecto después realizadas algunas mejoras. El Arquitecto Provincial, Amadeo Rodríguez, presentó

un ambicioso proyecto firmado el 27 de junio de 1887 que no llegó a aprobarse. Por fin se subastaron las obras de dicho proyecto, muy modificado, que fue presentado en octubre de 1891, adjudicándose el 12 de febrero de 1892 con un presupuesto de 47.999 pesetas.

El proyecto de 1887 de Amadeo Rodríguez respondía a la estética historicista y ecléctica que caracteriza a este arquitecto. Se trataba de un edificio de dos plantas cuyas dependencias se distribuían en torno a un patio principal rodeado de una galería cubierta con bóvedas de aristas

apoyadas en pilares al que se accedía desde la calle a través de un amplio vestíbulo.



La Casa Consistorial a principios del siglo XX. A la derecha de la fotografía, la llamada Casa de los Muñecos.

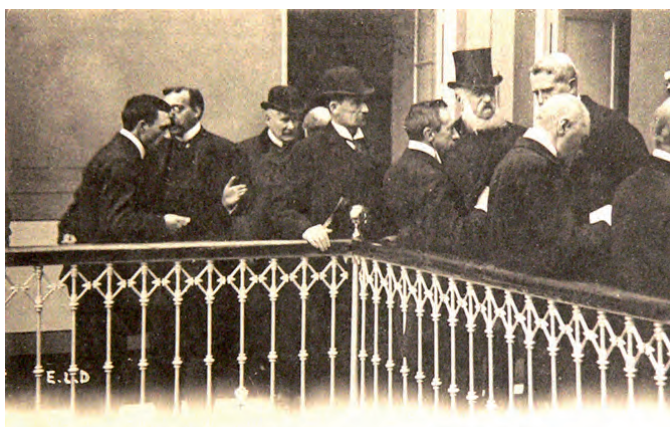
Una escalera de un solo tramo en su inicio, con un rellano en el que se bifurcaba en dos brazos, uno a cada lado, servía para subir a la segunda planta. Las cuatro crujiás se cubrían con tejados a dos aguas. Lo más destacado era la monumental fachada que recuerda al estilo francés del Segundo Imperio y al isabelino español, ajustada a la corriente ecléctica imperante en su época en la que se utilizaban elementos clásicos —griegos y romanos— (pilastras de orden corintio, frontones triangulares, arcos de medio punto, etc.) con un acentuado barroquismo, góticos (crestería en el pretil) y deco-



La Delegación Marroquí cruzando el patio del Ayuntamiento en dirección a la Sala donde se celebraba la Conferencia sobre Marruecos. Año 1906.

decoración. En planta, el edificio se articula en torno a dos patios separados por un cuerpo en el que se localiza la escalera con la misma distribución de tramos que la diseñada en 1887. El patio delantero y principal, en cuyo fondo arranca la escalera, ha perdido su condición de espacio diáfano al haberse instalado un enorme kiosco de madera que lo ocupa casi en su totalidad. No sería una mala idea desmontar este elemento discordante y devolver al patio su primitiva imagen

La estancia más interesante de la Casa Consistorial algecireña es el Salón de Plenos, que fue sede de la Conferencia Internacional sobre Marruecos celebrada entre



Los Delegados de las diferentes naciones esperando para acceder a la Sala de Plenos donde se celebraba la Conferencia. Año 1906.

ración orientalizante en los frisos (animales fantásticos afrontados). (Véase el dibujo con el alzado de la fachada). Sin embargo, esta parte del edificio, que se construyó entre 1892 y 1897, en nada se parecía a la proyectada en 1887 por Amadeo Rodríguez, aunque el resto del inmueble siguió el esquema propuesto por el Arquitecto Provincial pero con materiales de peor calidad y menos



Salón de Plenos del Ayuntamiento de Algeciras donde se celebraron las sesiones de la Conferencia de 1906. Hacia 1924.



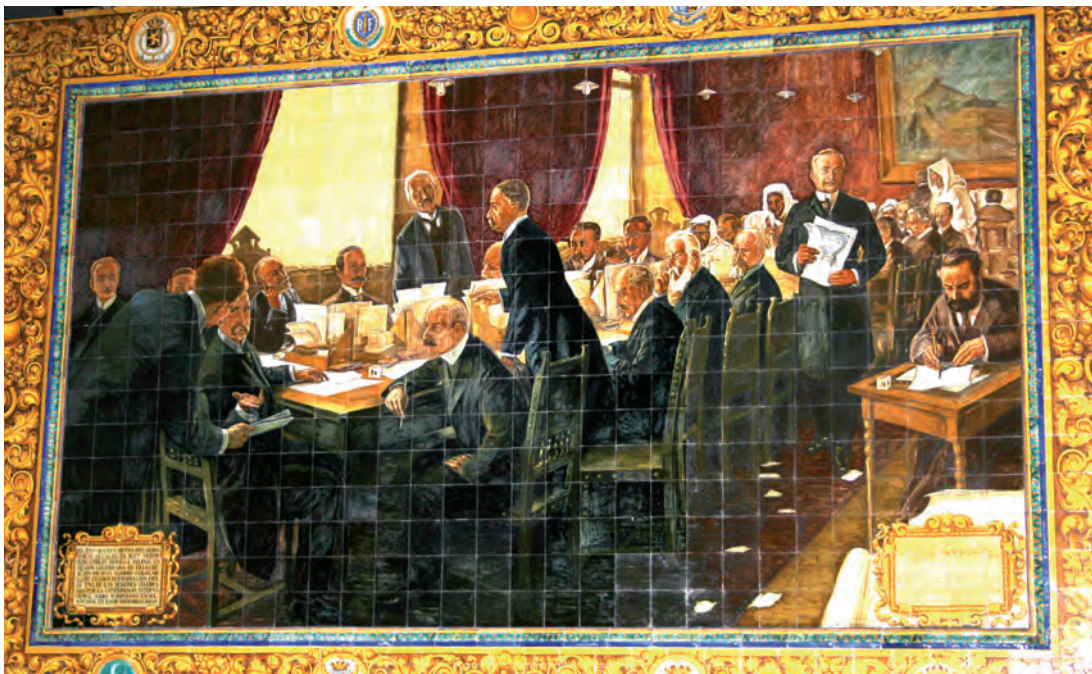
Composición de azulejos realizada por la Casa González de Triana con la representación de la Chorrera y del Molino del Águila (1930). Salón de Plenos del Ayuntamiento de Algeciras.

los meses de enero y abril de 1906 y en la que participaron España, Alemania, Austria, Bélgica, Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos, Portugal, Rusia, Suecia y Marruecos.

La fachada actual se estructura en dos plantas y tres calles. Está construida con sillares labrados de piedra arenisca que se alternan con ladrillos rojos vistos produciendo un acusado contraste cromático de aire neomudéjar que rompe la monotonía

del paramento. En la parte baja se abre la puerta de ingreso al edificio con arco de medio punto formado por dovelas de piedra y enmarcada por dos pilastras carentes de decoración. En las calles laterales posee sendas ventanas cubiertas con arcos escarzanos. En la parte alta se dispone el mismo juego de vanos, sustituyendo a la puerta de ingreso un gran ventanal y cubriéndose las

ventanas laterales con dinteles sostenidos por dos ménsulas y decorados con sendos elementos a modo de veneras en el centro y acroteras en los extremos. Remata la calle central una estructura o penacho de piedra que termina en un semicírculo semejante a un ático en la que aparece grabado el escudo de la ciudad enmarcado por dos pilastras. Un pretil de muro continuo con pilastras y, entre ellas, decoración de elementos tripétalos, remata la fachada. La



Representación de una de las sesiones de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Salón de Plenos del Ayuntamiento de Algeciras. (1930).

nueva Casa Consistorial fue inaugurada el 15 de agosto de 1897 siendo alcalde Rafael de Muro y Joaristi.

En 1930, ejerciendo la alcaldía de la ciudad Emilio Morilla Salinas, se procedió a reformar el Salón de Plenos con un notable conjunto cerámico con el que se cubrió los cuatro muros de la sala realizados por la prestigiosa Casa González de Triana. Como es característico de la cerámica sevillana, predominan los colores azul marino, amarillo, naranja y verde, con “grutescos” y elementos florales propios del estilo neorenacentista puesto de moda en 1929 por la Exposición Iberoamericana. En el frontal de la sala se representaron los escudos de la Monarquía Española y de Algeciras; en los muros laterales paisajes típicos del término municipal: el río de la Miel, la Chorrera, los Arcos y la Plaza Alta y en el muro del fondo se situó una gran escena con una de las sesiones de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906 rodeada de los escudos de las naciones participantes. A modo de anécdota hay que señalar que una vez im-

puesto el Estado franquista en 1936, se pintó sobre el escudo de la España monárquica el del nuevo régimen con el águila como elemento central. Con tanta maestría estuvo realizada la pintura, que nadie reparó en ella cuando en 1978 se instauró la democracia. Una llamada anónima al Ayuntamiento comunicó la existencia del escudo de la monarquía de Alfonso XIII debajo del escudo franquista, procediéndose a restituir el original de 1930.

A finales del siglo XX se remodeló y se amplió el edificio. En el año 2001 se colocó un reloj en la fachada. En la actualidad, habiendo desaparecido las viviendas que flanqueaban la Casa Consistorial, una de ellas la emblemática “Casa de los Muñecos”, el edificio ha quedado aislado entre construcciones modernas lo que le ha hecho perder parte de su encanto.

(En la página 98 puede observarse una fotografía de la fachada de la Casa Consistorial realizada a principios del siglo XX. Véanse las casas situadas a ambos lados del edificio del Ayuntamiento con sus elegantes balcones volados y cierres de hierro y madera, así como los altos relieves de la “Casa de los Muñecos”).



Fachada de la Casa Consistorial. Fotografía tomada en el año 1984.



HOTEL REINA CRISTINA

La llegada del ferrocarril a Algeciras en el año 1892 de la mano de la compañía inglesa “The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited” (luego Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras) representó, como refiere Emilio Santacana, la revalorización de los terrenos situados al sur del río de la Miel en la zona conocida como Villa Vieja o Campo del Sur, aunque desde mediados del siglo XIX se tiene constancia de la adquisición de terrenos en aquel lugar por algunos comerciantes gibraltareños. Al mismo tiempo que se estaba construyendo la línea del ferrocarril, la pujante sociedad británica y su ramificación en su colonia de Gibraltar, comenzaron a invertir en torno a ese núcleo de actividad comercial y de tránsito de viajeros que era el muelle de Madera y la estación término establecida en su cabecera. Villas de recreo y hoteles fueron surgiendo por iniciativa de empresarios y comerciantes ingleses y gibraltareños en la meseta situada sobre la recoleta playa del Chorruelo. La Compañía del Ferrocarril, entendiéndolo que los viajeros que llegaban

en el tren o esperaban emprender viaje en él, así como los turistas que pudieran estar interesados en visitar la vecina ciudad de Ronda, necesitaban un establecimiento de lujo donde poder hospedarse, creó “The Iberian and Mediterranean Hotels Company Limited” con la idea de construir dos hoteles, uno en Algeciras que se llamaría Reina Cristina, en honor de la reina regente de España, y otro en Ronda que se denominaría Reina Victoria en honor de Victoria Eugenia de Battenberg.

El lugar elegido en Algeciras fue la meseta cubierta de huertas, chozas y un tejón al sur del río de la Miel, un lugar elevado desde el que se tenía una magnífica vista de la Bahía, de la Isla Verde y del peñón de Gibraltar, al mismo tiempo que se hallaba a no mucha distancia del muelle de Madera de la Compañía y de la Estación del Ferrocarril del Puerto. Cerca del solar previsto para el hotel, sobre el barranco que daba a la playa, se hallaba la parcela en la que en 1888 había edificado Luis Antonio Lombard una casa de recreo. La compañía crea-



Fotografía coloreada del Hotel Reina Cristina tomada en torno al año 1905.

da por Alexander Henderson para edificar los hoteles adquirió en 1897 a Guillermo Jaime Smith Corlett, comerciante gibraltareño y vicecónsul del Reino Unido, unos siete mil metros cuadrados de terrenos en la parte meridional de la meseta, espacio que iba a ocupar el proyectado hotel.

El proyecto le fue encargado a Thomas Edward Collcutt, un prestigioso arquitecto inglés, buen conocedor de España, con mucha experiencia en la construcción de instalaciones hoteleras. Sin embargo, en opinión de Ana María Aranda, no hay constancia de que Collcutt llegara a viajar hasta Algeciras. El encargado de dirigir *in situ* las obras fue el arquitecto escocés Guillermo Thompson que ya trabajaba para la Compañía del Ferrocarril y que, años después, sería director del hotel. Los trabajos de edificación dieron comienzo en 1898 y el edificio fue inaugurado el 27 de mayo de 1901.

El Imparcial, en su edición del día 29 de mayo de ese año, publicó la noticia de tan relevante evento con estas palabras: *Anoche (la noticia está enviada el día 28 por la mañana) se verificó la inauguración del nuevo hotel*

Reina Cristina edificado sobre las ruinas del antiguo Algeciras, terreno que ha quedado convertido en delicioso jardín. El director gerente, D. Ignacio Lersundi, recibió galantemente a los invitados, entre los que figuraban el comandante general Sr. Buza, el general gobernador de Gibraltar, Mr. Withe, el diputado provincial D. Pedro Muñoz, el alcalde D. Manuel Sanguinetti, el comandante de marina y otras autoridades de Gibraltar y varios representantes de la prensa. Después de visitar el hotel, los in-

vitados fueron obsequiados con un banquete, en el que se pronunciaron calurosos brindis y se vitoreó a los monarcas de España e Inglaterra. El periódico El Liberal, un día antes, daba la noticia y añadía que el consejo de administración del hotel estaba formado por Mr. J. W. Todd y por Mr. Alexander Henderson.

Manuel Fernández Mota recoge un interesante párrafo del Diario de Sesiones de las Cortes del 26 de diciembre de 1905 en relación con el lujoso hotel que tendría un especial protagonismo durante la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos de 1906. En él se hospedó la mayor parte de las delegaciones de las naciones asistentes y sus jardines, pasillos y



Fotografía coloreada del Hotel Reina Cristina tomada en 1910. Véanse la exuberante vegetación del jardín y los dos bolaños medievales que flanquean el camino.



Los embajadores de Bélgica y los Estados Unidos de América en el salón-comedor del Hotel Reina Cristina durante un descanso de las sesiones de la Conferencia Internacional de Algeciras sobre Marruecos de 1906.

comedor sirvieron de improvisados lugares de debate, como puede apreciarse en algunas de las fotografías conservadas. En el citado Diario de Sesiones se dice: *Allí se levanta el soberbio hotel María Cristina, el mejor y más caro de España, donde el más modesto hospedaje cuesta una libra esterlina, con su precioso parque, su confort puramente británico, sus espléndidas vistas a la bahía de Algeciras y al Estrecho, sus carreteras que semejan alamedas, lugar hoy tan de moda como las estaciones invernales de Egipto, y tan solicitado en este tiempo por la aristocracia inglesa, que en pocos años ha sido preciso construir otro edificio igual al primitivo* (se refiere a la ampliación realizada en 1903 de 60 a 100 habitaciones), *y aún hoy se proyecta levantar uno nuevo de análogas dimensiones, para el próximo invierno.*

El día 17 de febrero de 1906 las sesiones de la Conferencia se suspendieron hasta el día 3 de marzo. El mismo día del aplazamiento los embajadores se reunieron en el salón-comedor del hotel para degustar una suculenta comida cuyo menú se ha conservado. Los plenipotenciarios tomaron,

de entrada, *Hors d'Oeuvres*, es decir, entremeses; a continuación *Omelette aux Rognons* (tortilla de riñones); le siguió *Caneton aux Navets* (ánade o pato con nabos), para seguir con *Filet Grilleé Maître d'Hotel* (filete asado al estilo del maître), *Pommes Nouvelles Rissolées* (patatas nuevas doradas) y *Viande Froid à la Gelée Americaine* (carne fría a la gelatina americana). Para terminar se sirvieron postres.

Durante la Conferencia de Algeciras — escribe la revista *el Nuevo Mundo* el 17 de enero de 1930 en un artículo referente al pasado incendio del hotel—, *fue lugar señalado de reunión, acogedor y hospitalario, la mansión señorial del magnífico Hotel Reina Cristina, el primer gran hotel que se alzara en España y por cuyos amenos y agradables ámbitos se conjuró en coloquios diplomáticos la tan temida ruptura* (se refiere el autor a la ruptura del equilibrio europeos con la Conferencia de Algeciras que sentaría las bases, según el autor del artículo, de la Primera Guerra Mundial).

El Hotel Reina Cristina, desde su inauguración, se había convertido en una re-

ferencia para el turismo internacional, estando considerado como uno de los más lujosos y exclusivos de España. Sin embargo, su conexión con la aristocracia inglesa y con la alta burguesía asentada en la vecina colonia de Gibraltar fue siempre uno de sus principales acicates. Los oficiales de la guarnición británica de Gibraltar y los ricos comerciantes e industriales de la Roca, que llegaron a considerar la zona de la Villa Vieja como una prolongación de la colonia,



Una bella estampa del Hotel del año 1917.

asistían todos los sábados a los bailes de gala que organizaba el hotel.

En el año 1925 tuvo lugar una reunión de alto nivel en los salones del Hotel Reina Cristina. Se trata de la entrevista mantenida por el mariscal Pétain y el general Miguel Primo de Rivera en la que se acordó la colaboración franco-española que puso fin a los movimientos de rebeldía en el Protectorado encabezados por Abd el-Krim, colaboración que se materializó el 8 de septiembre de aquel mismo año con el desembarco de Alhucemas.

En su más de un siglo de existencia, en el Hotel Reina Cristina se han hospedado numerosas personalidades, como el rey Alfonso XIII en 1931, los príncipes de España Juan Carlos de Borbón y su esposa doña Sofía en 1968; el presidente de los

Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt; Mohamed V de Marruecos, Idris de Libia, Sir Arthur Conan Doyle, los citados Pétain y Primo de Rivera, Casares Quiroga, siendo Ministro de la Gobernación, en 1933; Charles De Gaulle en 1945, Winston Churchill, Federico García Lorca, Orson Welles y Ava Gardner, entre otros.

En el transcurso de la Segunda Guerra Mundial el hotel fue un nido de espías alemanes del *Abwehr* (Servicios de Inteligencia Militar del Reich) que trabajaban en colaboración con el servicio de inteligencia español y los falangistas de la zona. Desde las habitaciones altas del edificio, de donde se gozaba de excelentes vistas de la Bahía y del Estrecho, los germanos vigilaban los movimientos de buques aliados en los entornos de Gibraltar, tomando fotografías que revelaban en improvisados estudios montados en

los cuartos de baños para luego enviarlas a la central del *Abwehr* en Madrid. Según el espía español Ángel Alcázar de Velasco, en el mes de diciembre de 1940 tuvo lugar una reunión en Algeciras —probablemente en el Hotel Reina Cristina— entre el almirante Wilhelm Canaris, jefe de los servicios secretos del Reich, y el jefe del espionaje americano (OSS).

Tras la muerte de Alexander Henderson y de Guillermo Thompson, quedó como director del hotel el hijo de este último, Alva Thompson, ocupando el cargo hasta su fallecimiento en 1933. Desde 1936 a 1959 estuvo al frente del establecimiento el austriaco Juan Harold Lieb. En 1963 los herederos de Sir Alexander Henderson vendieron el hotel a la compañía *Trust House International*.



Postal coloreada que muestra la entrada principal al Hotel Reina Cristina hacia el año 1927 con el aspecto que tenía antes de sufrir el devastador incendio de enero de 1930. Obsérvese que sólo tenía dos plantas.



Esta fotografía, tomada desde el mismo ángulo que la anterior, muestra la entrada principal del hotel hacia el año 1933, después de la reconstrucción a que fue sometido entre marzo de 1930 y marzo de 1932. Al nuevo hotel se le añadió una planta más, aunque mantenía los mismos elementos estructurales y decorativos que el desaparecido en 1930.



Una perspectiva del hotel y de sus jardines hacia el año 1935.

Incendio del hotel

El lujoso hotel, de reconocido prestigio internacional, sufrió una gran desgracia el sábado 11 de enero de 1930. A las cinco de la tarde, según algunos medios, y a las seis, según otros, un pavoroso incendio, iniciado en la habitación número 89, se extendió rápidamente por todo el edificio sin que la guarnición militar de la ciudad ni los bomberos de Gibraltar, que habían acudido con presteza para sofocar las llamas, pudieran hacer nada por evitar la catástrofe por falta de presión en las tuberías de agua potable.

El periódico *La Libertad*, en su edición del día 12, recogía la crónica de su corresponsal en Algeciras de la que se ha extractado lo que sigue: *El incendio en el suntuoso Hotel Reina Cristina se inició a las cinco de la tarde. Precisamente a esta hora se encontraban en el magnífico edificio más de doscientas familias inglesas que se disponían a celebrar una comida y un baile de gala. Apenas descubierto el fuego, que estalló con gran violencia, los empleados del hotel se apresuraron a realizar el salvamento de las personas hospedadas... Las autoridades se perso-*

naron en el lugar del siniestro adoptando urgentes resoluciones para combatirlo... Las fuerzas del regimiento de Extremadura también intervinieron desde los primeros instantes... Ante la carencia de medios para combatir el fuego, las autoridades españolas requirieron el auxilio de las de la plaza de Gibraltar, y éstas, autorizadas por el Gobierno Inglés, enviaron el Servicio de Bomberos... A las once de la noche el fuego continúa y la población de Algeciras contempla con profundo dolor los efectos del terrible incendio... La destrucción del Hotel Cristina, hospedaje de jefes de Estado y otros magnates, deja sin empleo a más de cien familias...

El diario *El Sol*, en su edición del día 12, publicó la siguiente crónica remitida por su corresponsal a las 11 de la noche del día del siniestro: *El Servicio de Bomberos de Gibraltar ha tenido que marcharse porque el agua no tiene presión por la situación del edificio; éste será pasto de las llamas por ser una construcción muy cargada de madera y estar toda la vigería embreada... El director, Mr. Thompson, permanece aún dentro del edificio del hotel, en la planta baja. Los muebles, servicio de vajilla y demás han sido salvados; la caja de caudales, con las alhajas de los huéspedes,*

también ha sido salvada... El hotel está asegurado por una Compañía inglesa y confíase en que por ser los propietarios del hotel ingleses también, será seguramente reconstruido pronto...

En su edición del lunes 13 de enero, el diario *La Voz* decía: *El fuego del Hotel Cristina ha terminado, Sólo quedan las paredes maestras y algunas torres... Las pérdidas se calculan en unos cuatro millones de pesetas...*

Las labores de reconstrucción se iniciaron rápidamente bajo la dirección del arquitecto Stanley Hamp, pues Collcutt ya había fallecido. El 15 de marzo de 1930 *El Eco Patronal* traía una noticia sobre los trabajos de reedificación del hotel. Dichos trabajos estuvieron acabados en el mes de marzo de 1932. El nuevo hotel se inauguró a mediados de dicho mes, al menos ésa es la noticia que recoge en su edición del día veintiuno el diario *La Época* cuando refiere que: *Hace unos días se celebró su inauguración con un banquete de 120 cubiertos al que fueron invitadas las autoridades y personas más significadas de Gibraltar y Algeciras.* En el transcurso del acto pronunció un discurso el propietario y presidente de la Sociedad “The Iberian and Mediterranean Hotels Company Limited”, Alexander Henderson, ya investido lord Faringdon.

Descripción del edificio

El hotel que se edificó entre 1898 y 1901 seguía, como no podía ser de otro modo, los esquemas del arte victoriano. Se distribuía en cuatro crujías, cada una de ellas con dos plantas —entresuelo y planta principal— habilitando entre las citadas crujías un patio cuadrado a cielo abierto. Los extremos o alas que daban a los jardines y a la Bahía se remataron con sendas torres-miradores de planta poligonal a partir del segundo piso. Una torre, también de planta poligonal, se elevaba sobre las crujías dominando el conjunto. Todo el edificio se cubría con tejados a dos aguas de tejas árabes vidriadas en verde en los que sobresalían las abundantes chimeneas con que contaba el hotel. El arquitecto debió hacer una concesión al arte hispano-musulmán abandonando las tradicionales cubiertas de tejas planas inglesas. Los pavimentos de pasillos, salones y habitaciones eran de madera.

En cuanto a los materiales de construcción, se usó, sobre todo, la mampostería y el ladrillo rojo, con los cuales se trazaron fajas muy decorativas por debajo de los aleros, se recercaron ventanas y se confec-



Espacio que fue convertido en un patio cubierto en la reconstrucción de 1930-1932. Véanse los interesantes arcos de medio punto peraltados que conforman las galerías perimetrales apoyados, actualmente, en pilares y columnas con la inclusión de desafortunados elementos neomudéjares en el intradós. (Fotografía de Luciano Roisín realizada enre 1932 y 1936).

cionaron las jambas y los arcos de medio punto que cubrían las puertas. El empleo de la madera, embreada para las vigas y barnizadas para los pavimentos, fue otra de las características del edificio, circunstancia a la que no estuvo ajena la rápida expansión del incendio de 1930.

Y como no podía faltar en este tipo de establecimiento construido al estilo inglés, al mismo tiempo que avanzaban las obras del hotel se fueron sustituyendo las rústicas huertas por un espléndido jardín de tipo subtropical, como se puede comprobar al visualizar las postales y fotografías de principios del siglo XX conservadas. Abundaban los pinos, palmeras tropicales, yucas, araucarias, árboles de Júpiter, cipreses, acacias de Constantinopla, jacarandas y vistosas plantas ornamentales que cubrían los diferentes parterres. Para completar el aura romántica del conjunto hotelero, en la parte occidental del jardín se conservó un

viejo pozo que fue de noria, probablemente de origen medieval, y los restos de unas viejas edificaciones.

Cuando las llamas arrasaron el hotel el 11 de enero de 1930, no quedando más que algunos muros maestros y varias torres —en palabras de un corresponsal de prensa de la época— se procedió a su reconstrucción, como ya se ha referido. Pero este nuevo hotel se edificaría con algunas diferencias notables con respecto al anterior. En vez de las dos plantas con que contaba el edificio original se construyeron tres; se abandonó el pavimento de madera; el patio central se cubrió con una claraboya y las galerías que lo rodeaban con arcos de medio punto peraltados que descansaban sobre pilares y columnas alternativamente. También se dotó a todas las habitaciones de agua corriente — en la etapa anterior las camareras tenían que transportar el agua a las habitaciones de los huéspedes en grandes jarras vertiéndola en palanganas de porcelana—.

En 1913 se edificó una pequeña capilla en terrenos del hotel para atender las necesidades religiosas de los huéspedes. Poseía siete ventanas con elegantes vidrieras que le proporcionaban unas reminiscencias medievales. Cuando estalló la Guerra Civil y después de que la ciudad fuera bombardeada el 7 de agosto de 1936 por el acorazado republicano Jaime I, el director del hotel mandó desmontar las vidrieras por temor a que fueran destruidas por la explosión de los obuses que pudieran caer en la Villa Vieja. Una vez finalizada la contienda no se volvieron a colocar en sus respectivos vanos, desconociéndose cual fue su paradeiro. En 1951 el Obispo de Gibraltar compró la capilla del hotel para venderla, años después, a unos particulares que procedieron a su demolición.



Vista parcial del Hotel Reina Cristina tomada en 2006.

(En la página 103 puede observarse una vista panorámica del hotel y de sus amplios jardines. La fotografía debió tomarse entre 1901 y 1902, a poco de inaugurarse el establecimiento, pues las plantas que cuida el jardinero están recién plantadas).



HOTELES ANGLO-HISPANO Y LONDRES

Como se ha referido en el capítulo anterior, con la llegada del ferrocarril a Algeciras en 1892 y la construcción de una terminal ferroviaria al sur del río de la Miel y del llamado muelle de Madera, que era propiedad de la misma Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, la zona meridional de la ciudad conocida como Campo del Sur o Villa Vieja, se revalorizó económica y urbanísticamente. A partir de esa fecha, comerciantes y empresarios gibraltareños comenzaron a edificar sus mansiones de recreo en la meseta situada al otro lado del río, y empresas con capital inglés construyeron hoteles en este espacio cercano a la estación y al muelle donde embarcaban o desembarcaban diariamente numerosos viajeros, especialmente de nacionalidad británica.

En 1901 se inauguró el Hotel Reina Cristina y diez años antes, en 1891, se tiene noticia escrita de la existencia del Hotel Anglo-Hispano, pues aparece en una nota del registro de la propiedad. Es muy probable que en ese año o en uno muy cercano se inaugurara también el Hotel Londres, erigido al lado del Anglo-Hispano.

Este emblemático hotel, aunque de construcción más modesta que el Reina Cristina, pronto se convirtió —dada su estratégica situación al lado de la estación y del muelle donde atracaban los vapores de Gibraltar— en una institución de referencia para los viajeros que llegaban a Algeciras en tren o en los citados vapores.

El Hotel Anglo-Hispano adquirió protagonismo en 1906, durante la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos celebrada entre enero y abril de ese año, cuando se hospedaron en él algunos periodistas, diplomáticos y militares de los que habían acudido para asistir a tan relevante evento internacional. De los personajes destacados que se alojaron en este hotel en aquellos días, hay que mencionar al Capitán General de Andalucía, señor Delgado Zuleta, y al Gobernador de la Provincia de Cádiz, señor Llamas.

En los meses que duró la Conferencia, los salones del Hotel Anglo-Hispano fueron lugares de encuentro entre periodistas y políticos españoles y extranjeros que debatían animadamente sobre los temas tratados



Postal publicitaria editada por el Hotel Anglo-Hispano hacia 1898 (aunque fue comercializada por el hotel hasta la segunda década del siglo XX). En primer término aparece el pretil derecho del río de la Miel y, detrás, una locomotora tipo "American" de rodaje 2-2-0, de las que llegaron a Algeciras en el año 1890, preparada para abandonar la estación.

en los días previos en las sesiones celebradas en el Salón de Plenos del Ayuntamiento.

Unos años antes, en 1903, se hospedó en el Hotel Anglo-Hispano, procedente de

Madrid, el poeta nicaragüense Rubén Darío, el cual escribió lo que sigue: *Desde que llegué a Algeciras sentí que ya no me encontraba completamente en España. No descendí en la estación sino a la entrada del muelle, a un paso del Hotel Anglo-Hispano y del Hotel Cristina, dos establecimientos ingleses... En el hotel me encuentro que todo es inglés. En el salón de lecturas casi todos los diarios son de Londres...*



Fotografía de los Hoteles Londres y Anglo-Hispano tomada en 1902. En el primero de ellos se están llevando a cabo las obras para la instalación de la marquesina que, años más tarde, se cerraría para convertirla en comedor del establecimiento. Obsérvese como el Hotel Anglo-Hispano tiene colocado el cartel anunciador en la fachada lateral y no en la principal para que pudiera ser visto por los viajeros que desembarcaban en el muelle de Madera y en el apeadero de la estación del ferrocarril.

En el hotel me encuentro que todo es inglés. En el salón de lecturas casi todos los diarios son de Londres...

El emblemático edificio estuvo funcionando como hotel hasta los años setenta del siglo XX. En 2005 comenzaron las obras de restauración por parte de la empresa que lo había adquirido, En 2007 el Ayuntamiento aprobó

una modificación del Plan General de Ordenación Urbana con el fin de permitir el cambio de uso del inmueble. En 2008 se inauguró de nuevo como local de oficinas y despacho de abogados con el nombre de “Bufete Anglo-Hispano”.

El Hotel Londres, situado al Este del Hotel Anglo-Hispano, debió iniciar su andadura al mismo tiempo que el Anglo, en los días en que se puso en funcionamiento el ramal ferroviario



Una vista del *hall* del Hotel Anglo-Hispano tomada desde la entrada al mismo. Al fondo se puede ver la magnífica escalera que daba acceso a las plantas superiores donde se hallaban situadas las habitaciones.



La terraza del Hotel Término hacia el año 1958 desprovista del cierre acristalado y cubierta con un toldo que después se cambió por un tejado fijo de chapa acanalada. (Colección de Javier Castro).

del puerto, aunque con pretensiones más modestas que su vecino. Este hotel mantuvo el nombre de Londres hasta principios de los años treinta cuando comenzó a denominarse Hotel Término, nombre que, sin duda, hacía alusión a estar ubicado en la terminal ferroviaria Madrid-Algeciras. Se mantuvo abierto hasta finales de los años ochenta del siglo XX cuando se cerró y se

abandonó el cuidado del inmueble. A principios de los noventa se arruinó una parte del edificio teniendo que ser demolido por completo.

Descripción de los dos edificios

El Hotel Anglo-Hispano es un edificio de planta casi cuadrada con tres pisos. Se edificó sobre un basamento con el fin de nivelar el terreno que habilitaba en la parte delantera una terraza.



El Hotel Anglo-Hispano en 1929. A la izquierda se ve parte del Hotel Londres con el comedor en la planta baja y la terraza con cierre acristalado en la segunda.

En su origen mostraba cierres de hierro fundido y tres vanos que alternaban con ventanas con arcos escarzanos en los pisos primero y segundo, mientras que en la planta baja se abría la puerta principal flanqueada por dos ventanas con arcos de medio punto a cada lado. El edificio estaba rematado con una balaustrada metálica y pilastras que sostenían jarrones, esquema que se repetía en el antepecho de la terraza delantera. A finales de los años veinte se suprimieron los jarrones de la parte alta de la fachada y, a finales de los cincuenta o principios de la siguiente década, se remodeló totalmente el edificio eliminando los cierres de hierro de los pisos primero y segundo que fueron sustituidos por balcones.

El Hotel Anglo-Hispano se puede encuadrar en el estilo victoriano final con elementos regionalistas que se pueden contemplar en la fotografía adjunta, en la que aparece el *hall*, en la que la escalera principal está flanqueada por arcos peraltados, en la parte inferior, y angrelados en la superior.

El Hotel Londres —luego Hotel Término— era, en un principio, un edificio de planta rectangular compuesto de dos pi-

sos del mismo estilo victoriano final que su vecino el Hotel Anglo-Hispano. En el piso superior se disponían dos cierres de hierro fundido y tres ventanas con balcón corrido. La fachada estaba rematada por una balaustrada metálica con pilastras que sostenían jarrones. En 1902 se le añadió una marquesina abierta en la parte delantera que, hacia 1920, se transformó en un habitáculo cerrado y acristalado que se usó como comedor al que se superpuso una estructura igualmente acristalada que hacía la función de terraza. En esta fecha se añadió, también una nueva planta.

A finales de la década de los cincuenta se remodeló todo el edificio que perdió los elementos característicos de la arquitectura inglesa. Se le añadió una cuarta planta, se eliminó la terraza y se construyó en mampostería el espacio destinado a comedor adquiriendo el hotel un aspecto macizo y de estilo indefinido.

(En la página 111 se muestra una vista del Hotel Londres tomada hacia el año 1929. Véanse, en la planta baja, la marquesina cerrada y acristalada que se utilizaba como comedor y, sobre ella, en la primera planta, la terraza también acristalada constituida por una sucesión de ventanas con arco de medio punto. Colección de Javier Castro).



Los Hoteles Anglo-Hispano y Término en el año 1968. Véase como el edificio del Término ha superado en altura y volumen al Anglo-Hispano perdiendo los elementos propios de la arquitectura victoriana que tuvo hasta la remodelación de finales de los años cincuenta.



ARQUITECTURA INGLESA EN ALGECIRAS

El interés de la alta burguesía gibraltareña —comerciantes, industriales, hombres de negocios, etc.— por instalarse en la meseta situada al sur del río de la Miel, conocida como Villa Vieja o Campo del Sur, está documentada desde mediados del siglo XIX. Un territorio llano y diáfano, escasamente poblado, asomado a una recoleta playa, ocupado por algunas huertas, varias casas de campo, una pequeña industria corchera y el llamado tejar de Duarte, representaba un espacio de sosiego y salubridad que contrastaba con la vida tensa que aquellos potentados llevaban en la abigarrada y asfixiante colonia británica.

Como señala Ana María Aranda, cuyo excelente trabajo sobre la “Arquitectura Inglesa en el Campo de Gibraltar” es obligado seguir a la hora de la elaborar este capítulo, el primer gibraltareño que se había interesado por adquirir terrenos en la Villa Vieja fue el comerciante Ricardo Joyce. En 1859 compró algunos huertos en la zona hasta constituir una finca de unos 12.000 metros cuadrados. Sin embargo, después de su fallecimiento, acontecido diez años más tarde sin dejar descendencia, sus hermanas y sobrinos decidieron vender la finca algecireña a Nicolás Díaz Oñate. Estos

terrenos lindaban con el de los hermanos del Río Mateo. Ambas fincas ocupaban la totalidad de la meseta que se extendía desde los restos de torres medievales situadas al mediodía y el barranco que se precipitaba sobre la orilla derecha del río en su lado norte. Hacia el Oeste se hallaba la propiedad de Luis Antonio Lombard, uno de los impulsores del establecimiento de la línea del ferrocarril entre Bobadilla y Algeciras, que había adquirido en 1888 y era conocida como “El Recreo”.

Pero sería con la llegada del ferrocarril y la construcción del muelle de Madera como terminal de mercancías y pasajeros en la orilla derecha del río de la Miel, cuando la zona de la Villa Vieja, asistió a un verdadero auge urbanístico por iniciativa, sobre todo, de comerciantes y empresarios gibraltareños. En 1897 el magnate de la Roca y vicedónsul del Reino Unido, Guillermo Jaime Smith Corlet, cuyos padres habían llegado a la colonia británica en 1837, compró a Díaz de Oñate su propiedad y, unos meses después, vendió la mitad de los terrenos a Alexander Henderson para que éste construyera el Hotel Reina Cristina. Si ya era atractiva para los ingleses y los habitantes de su colonia la Vi-



En primer término, el jardín del Hotel Reina Cristina. A continuación, separado por un seto, lo que luego sería el Parque de las Acacias, propiedad de Guillermo Jaime Smith Corlet. Falta el emblemático edificio de Villa San José que se construiría entre 1910 y 1911. La fotografía está tomada desde el segundo piso del hotel en torno a 1906.

lla Vieja algecireña, desde que se inauguró el lujoso hotel la zona se revalorizó y ricos hombres de negocios de Gibraltar comenzaron a interesarse por esos terrenos con el fin de construir hoteles o mansiones como segundas residencias en las que poder encontrar la tranquilidad que no hallaban en la bulliciosa colonia británica.

A este primer período de actividad constructiva en la Villa Vieja, le seguiría una segunda etapa a partir de 1910, cuando comienzan a edificar sus casas Adolfo Ernesto Rugeroni y Montano y los hermanos Gaggero, así como un pequeño hotel por iniciativa de Guillermo Lombard Damon-te, todas estas construcciones rodeadas de amplios jardines.

Con la instauración de la II República en España, se elevaron las voces de relevantes personalidades temerosas de que la adquisición de propiedades por los gibraltareños en el Campo de Gibraltar, pero sobre todo en La Línea y Campamento, pudiera representar un medio de extender la colonia fuera de las fronteras de la Roca —circunstancia que ya se había dado en el siglo XIX— y de futu-

ras anexiones territoriales. Este temor hizo que el Gobierno de la Nación prohibiera la venta de terrenos y de casas a los gibraltareños. A este impedimento vino a sumarse, unos años después, la inestabilidad provocada por la Guerra Civil, lo que obligó a los súbditos del Reino Unido que residían en el Campo a buscar refugio en la colonia. Sin embargo, aunque la guerra finalizó tres años después, las cosas no volvieron a ser como antes. Algunas mansiones de la Villa Vieja fueron compradas por españoles y otras, la mayor parte de ellas, quedaron abandonadas sufriendo la zona un proceso de degradación urbanística que se prolongó hasta los años sesenta del siglo XX.

Villa Smith

Una vez construido el Hotel Reina Cristina, ente 1898 y 1901, el resto del terreno que formaba la meseta de la Villa Vieja quedaba en manos de dos propietarios: el citado Guillermo Jaime Smith, que disponía de una extensa parcela situada a continuación de los jardines del hotel en dirección norte, y los hermanos del Río Mateo. Éstos co-

menzaron a fragmentar su propiedad y a vender los trozos resultantes a muy buen precio a compradores gibraltareños.

Aunque su idea del señor Smith era construir una casa para residencia de su familia, en un principio se contentó con habilitar el extenso jardín, construir una pista de tenis y un camino que conducía a la cercana playa del Chorruelo donde instaló una caseta para el baño. Según Ana María Aranda

—información que obtuvo de la nieta del señor Smith, Patricia— en el año 1904 levantó una tapia para separar su propiedad de las vecinas coincidiendo, probablemente, con la edificación de la mansión que ha llegado hasta nosotros. Las obras de la casa estuvieron dirigidas por Guillermo Thompson, el mismo arquitecto que había dirigido las del Hotel Reina Cristina. La construcción sigue los esquemas de la arquitectura inglesa del período post-victoriano de Eduardo VII, con un pronunciado clasicismo y abandono



Villa Smith, en una fotografía realizada en torno a 1910.

de cualquier inclinación a lo decorativo. Se utilizaron materiales nobles, al margen de la mampostería, como el mármol y la madera en cubiertas y suelos de los salones. El edificio presenta dos plantas en torno a un patio central cubierto con montera y con galerías sostenidas con columnas, escalera monumental y porche en la entrada constituido por dos arcos de medio punto que descansan sobre una columna. En la parte trasera se repite el mismo modelo, aunque con tres arcadas que sostienen una terraza desde la que se contempla la Bahía y Gibraltar.

La mansión se cubre con tejados de tejas planas, muy del gusto inglés, vidriadas en verde, de los que sobresalen las esbeltas figuras de varias chimeneas. Es digno de destacar el extenso y exuberante jardín que rodeaba la casa con plantas ornamentales traídas de diferentes partes del mundo, como un roble, un haya, tilos, palmeras, acacias, un drago y araucarias, entre otras especies, que, desde el año 1975, en que los jardines, la mansión y la Casa de los Guardeses —hoy Museo Municipal— pasaron a propiedad municipal, se convirtió en el llamado Parque de las Acacias.

El edificio fue habitado por el señor Smith hasta el año de su fallecimiento que fue en 1920. A partir de entonces sería uno de sus hijos quien residiría en la casa hasta el



Interior de Villa Smith, a principios del siglo XX.



Villa Smith, actualmente sede de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Fotografía de la fachada que mira a la Bahía tomada en 2012.

año 1936 cuando, iniciada la Guerra Civil, la familia se refugió en Gibraltar. Acabada la II Guerra Mundial retornaron a su residencia de la Villa Vieja ocupándola hasta el año 1966, fecha en la que vendieron la finca a una empresa que se proponía demoler el noble edificio y construir en su lugar viviendas. El Ayuntamiento se opuso a ese proyecto adquiriendo la mayor parte de la parcela, incluida la mansión y la Casa de los Guardeses, mediante un ventajoso convenio urbanístico. A finales de los años setenta la mansión fue restaurada y convertida en sede de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Una última remodelación del edificio, con el desafortunado añadido de un cuerpo lateral, se ha realizado entre 2007 y 2010, reinaugurándose el 5 de febrero de 2011.

Villa del Águila

Entre los años 1906 y 1910 se construyó otra vivienda de estilo muy similar a la del señor Smith, en esta ocasión en una parcela situada al suroeste del Hotel Reina Cristina sobre los restos de un tramo de la muralla medieval de la ciudad, cuyas obras también estuvieron dirigidas por el arquitecto Thompson. A dife-

rencia de Villa Smith, que ha llegado en perfecto estado de conservación a nuestros días, esta casa, que estaba también rodeada de un exuberante jardín, como puede observarse en algunas fotografías conservadas, fue demolida en agosto del año 1993 y en su lugar se erigió una promoción de viviendas adosadas.

Sin embargo, la Villa del Águila encerraba tras sus muros una apasionante historia que, de manera sucinta, pasaremos a relatar.

El propietario del solar que había encargado la construcción de la casa se llamaba William Willoughby Cole Verner y era un coronel británico, jubilado desde el año 1904, que había participado en las guerras del Sudán de 1884-1885 y que, a lo largo de su vida profesional, recaló en varias ocasiones en Gibraltar y en Algeciras viviendo de alquiler en la finca “El Recreo”, propiedad de Luis Antonio Lombard, hasta que se construyó su propia mansión. Gran aficionado a la ornitología (quizás por ese motivo puso a la villa el nombre “del Águila” y colocó sobre la puerta de entrada una escultura de hierro fundido de un águila pintada de verde) desde su casa de Algeciras realizaba



La Casa de los Guardeses de Villa Smith rehabilitada entre 1994 y 1995 y convertida en sede del Museo Municipal.

frecuentes excursiones para estudiar las aves que anidaban en los entornos de la Bahía y en la Laguna de la Janda. En una de esas expediciones, realizada en el año 1907 a Jimera de Líbar, supo de la existencia de una cueva en el término de Benaoján con pinturas rupestres que había sido descubierta dos años antes por un campesino de nombre José Bullón Lobato. En los años 1909, 1910 y 1911,

Verner visitó la cueva en compañía de algunos amigos ingleses. En ese último año publicó un artículo en el periódico londinense "The Saturday Review" en el que daba a conocer el hallazgo de la cueva de la Pileta. Esta noticia hizo que el famoso prehistoriador francés Henri Breuil tuviera conocimiento de la existencia de las pinturas y viajara a Algeciras, donde estuvo residiendo en la Villa del Águila largas temporadas en los años 1912 y 1914. Desde la mansión de Verner, Breuil, acompañado del coronel in-



La casa del Águila rodeada de exuberante vegetación vista desde el Este. Fotografía tomada en la segunda década el siglo XX (Cedida por Roberto Godino).

glés y de los prehistoriadores Obermaier y Juan Cabré, visitó en varias ocasiones esa y otras cuevas sacando calcos y estudiando las pinturas que contenían.

William Willoughby Cole Verner murió en Algeciras, en su casa del Águila, el 25 de enero de 1922, siendo enterrado en Gibraltar. Sus herederos vendieron la finca a Alva Thompson, hijo del diseñador de la mansión y director del Hotel Reina Cristina hasta su muerte en 1933. Los herederos de Thompson habitaron el Águila, excepto los años de la Guerra Civil y la Guerra Mundial en los que residieron en Londres. En ese período la casa estuvo alquilada a la familia Larios.

El edificio, de similares trazas a Villa Smith, hay que situarlo también dentro del estilo eduardiano. Se trataba de una vivienda de dos plantas más un sótano, facilitado por las características del terreno consistente en un terraplén con una pronunciada diferencia de nivel. La construcción se articulaba en torno a un *hall* en el que arrancaban las escaleras de acceso a la segunda planta. El suelo estaba protegido con madera. De los tejados de tejas árabes vidriadas, a cuatro aguas en el cuerpo central del edificio, sobresalían las chimeneas. Hacia el lado sur disponía de una galería en la planta baja sostenida por pilares de ladrillos.



El famoso águila de la mansión del coronel William Willoughby Cole Verner (Cedida por Antonio Haro Camacho).



La Villa de Adolfo Rugeroni, con su original torre adosada al cuerpo principal del edificio, vista desde el mar. En primer término el vapor “Margarita” atracado en el muelle de Madera. Fotografía tomada en 1912.

Villa de Adolfo Rugeroni

Adolfo Ernesto Rugeroni y Montano era un ingeniero inglés residente en Gibraltar que ejercía el cargo de cónsul de la República Argentina en la colonia británica y en los pueblos del Campo. A ese respecto, el diario “La Época” lo cita en 1913 como *cónsul de Argentina en Algeciras*. Al parecer, su trabajo, que no era otro que atender a los emigrantes españoles que deseaban embarcar para Argentina, le producía importantes ingresos, lo que le permitía codearse con la alta burguesía gibraltareña y aspirar a poseer una mansión en la solicitada y exclusiva Villa Vieja algecireña.

En el año 1909, Rugeroni adquirió una primera parcela de unos cuatro mil metros cuadrados que pertenecía a los ya mencionados hermanos del Río Mateo. Se hallaba situada en una zona elevada que, como se puede apreciar en las fotografías conservadas, junto con Villa San José sobresalía, con

su elegante torre, por encima de las otras edificaciones existentes en la zona, gozando de unas magníficas vistas de la Bahía y de Gibraltar. Como refiere Ana María Aranda, en julio de 1910 solicitó el señor Rugeroni licencia para poder levantar una verja en el lado de su finca que daba a la calle San Nicolás. En 1912 estaba totalmente concluida la mansión, que se dedicó a residencia familiar y a hotel de recreo, edificada en el mismo estilo eduardiano que las mencionadas con anterioridad, aunque con influencias regionales. Como puede observarse en las fotografías en las que aparece el edificio, constaba de dos plantas y de tres en uno de sus sectores que se cubría con un tejado a dos aguas de pronunciada pendiente. El resto de la casa estaba rematado con terrazas y azoteas con pretil. Lo que más destacaba del edificio era su esbelta torre-mirador de planta poligonal que se cubría con un gracioso chapitel.

El 22 de septiembre de 1913 arribó al puerto de Algeciras la fragata de la República Argentina “Presidente Sarmiento” que hacía funciones de buque-escuela de guardias marinas. *Por la noche* —escribe el corresponsal del diario “La Época”— *se celebró un baile en la suntuosa morada de D. Adolfo Rugeroni, cónsul de la República Argentina en Algeciras. Los señores de Rugeroni y su preciosa hija Leonor hicieron los honores, prolongándose la fiesta hasta la una de la madrugada.*

El estallido de la Guerra Civil supuso el fin de la mansión de los Rugeroni. Su elegante torre-mirador era un elemento que atraía en exceso la atención de los buques republicanos que acosaron en los días que siguieron al levantamiento militar a la ciudad de Algeciras, sobre todo cuando, se dice, que en lo más alto de la torre de la mansión ondeaba una bandera, probablemente de la República Argentina, que fue el objetivo de los cañones del acorazado Jaime I. El edificio fue alcanzado por los disparos de este buque quedando muy deteriorado. En 1939 murió Adolfo Rugeroni y su hija vendió la finca a la familia Cervera que, años más tarde, la vendió a la empresa pública “Tabacalera”. Ésta procedió a la demolición definitiva del edificio que ya se encontraba casi en ruinas. En una fotografía tomada hacia 1939 desde el muelle de la Galera se puede apreciar la mansión de los Rugeroni con la torre desmochada.

Villa San José

Pero quizás la más sobresaliente de las construcciones que los gibraltareños erigieron en la Villa Vieja, por su privilegiada situación en lo más elevado del barranco que daba al río y su gran tamaño, fue el hotel de recreo que la familia Gaggero edificó entre 1910 y 1911 en el inicio de la calle San Nicolás, donde hoy se halla el Colegio de las Adoratrices, conocido como Villa San José.

Los terrenos donde se erigió la casa y la zona ajardinada que la rodeaba (más que jar-



Villa de Adolfo Rugeroni. Fotografía de la segunda década del siglo XX. (Tomada de *La arquitectura inglesa en el Campo de Gibraltar*, pág. 120).

dín se trataba de un huerto con árboles frutales) fueron adquiridos entre 1909 y 1913.

Los Gaggero eran una familia de Gibraltar relacionada con el negocio de la consignación de buques. Desde que estuvo finalizada la mansión, en 1911, fue utilizada como lugar de veraneo por los diferentes miembros de la familia, aunque, poco después, uno de los hijos de Manuel Alberto Gaggero trasladó sus negocios a Algeciras pasando a residir en Villa San José.

La casa contaba con dos plantas y una robusta torre-mirador, que se elevaba un piso más, de sección cuadrada con las esquinas achaflanadas lo que generaba una cubierta con tejados a ocho aguas. En palabras de Ana María Aranda: *En el piso bajo se ubicaron todas las estancias de mayor uso social y de servicio. Las primeras ocupando el cuerpo este, donde se abrían la fachada y el amplio porche. Desde esta zona se adelantaban hacia el jardín los dos bay-windows de la casa, situados en el comedor y la sala, a los que se accedía directamente desde el vestíbulo.* La nota regionalista la daban los forjados de hierro, los tejados constituidos



Villa San José ubicada en el lugar que hoy ocupa el Colegio de las Adoratrices. Fotografía tomada después de 1924.

por tejas árabes vidriadas, las losetas con claveles pintados realizadas en talleres sevillanos, las guirnaldas que decoraban los antepechos de las ventanas y las piñas que remataban las cubiertas.

Sin embargo, la función residencial de la mansión fue corta en el tiempo. En el año 1924 la familia tuvo que trasladarse a otro edificio que había construido en Algeciras, en la orilla izquierda del río de la Miel, el Hotel Sevilla —del que más adelante se tratará— por presentar Villa San José serios problemas de cimentación. La casa de la torre-mirador quedó deshabitada hasta que una de las hijas de Manuel Alberto Gaggero decidió donarla a la congregación de Adoratrices Esclavas del Santísimo Sacramento para que éstas establecieran allí un colegio para niñas. Consta que en 1944 ya estaban instaladas las monjas en el edificio. En el año 1970 fue demolido y en su lugar se construyó el actual colegio al que se añadieron los terrenos de Villa Patricia y la mansión cedidos a la congregación por la familia Cervera.

Villa Patricia

En torno a 1905 Guillermo Luis Lombard Damonte, hijo de Luis Antonio Lom-

bard, ya citado, que poseía la finca conocida como “El Recreo” en la Villa Vieja, había comprado a los hermanos del Río Mateo un trozo de terreno junto a la calle San Nicolás. En 1912 adquirió otra parcela colindante a la anterior con el fin de obtener suficiente espacio para la casa y su correspondiente jardín, aunque la construcción de Villa Patricia se debió realizar entre los años 1902 y 1906, en opinión de Ana María Aranda, pues el edificio aparece fotografiado en esa segunda fecha. Re-

cibió el nombre de Ana Patricia Mendoza, una gibraltareña que era esposa del señor Lombard. La vivienda cuenta con dos plantas más el sótano y ático con buhardilla,



Villa Patricia en los tiempos de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. El edificio, abandonado, se conserva en terrenos del Colegio de las Adoratrices.

elevándose sobre un plano con forma de doble rectángulo. La fachada, en la que se abre la puerta principal cubierta con arco de medio punto, presenta un cuerpo saliente poligonal a modo de porche-mirador. Uno de los cuerpos principales del edificio se cubre con tejado de tajas planas a dos aguas de cuya cornisa pende una crestería de madera. El segundo cuerpo está rematado con un pretil calado. Fue reformada con posterioridad, pues actualmente presenta los vanos de las ventanas rematados con frontones curvos y la puerta principal con un frontón triangular. La villa está desocupada desde el

rranco con un desnivel respecto de la playa que se localizaba a sus pies de, aproximadamente, quince metros. Aquélla era una zona que por su topografía difícilmente podía ser utilizada para edificar viviendas. Sin embargo, las magníficas vistas que se tenían desde el lugar, la proximidad de una recoleta y, por entonces, exclusiva playa y la construcción en 1905 de un paseo que iba desde la margen derecha del río de la Miel hasta el Hotel Reina Cristina para facilitar el desplazamiento de las delegaciones de las naciones participantes en la Conferencia de Algeciras, revalorizaron aquellos terrenos y



El Paseo de la Conferencia visto desde el muelle de Madera en el año 1906. Las casas edificadas en el barranco pertenecían a los gibraltareños Jaime Imossi, los hermanos Labrador Méndez, Antonio Mifsud Speranza, Francisco Ángel Imossi y Bartolomé Sacarello. Destaca la de este comerciante, llamada “Villa Pepita”, por su gran volumen, los tres pisos que la constituían y el gran balcón sostenido por columnillas de hierro.

año 1912. En los años cuarenta la finca fue adquirida por la familia Cervera que, años después, la donó, como ya se ha referido, a la congregación de las Adoratrices. La vieja mansión se halla clausurada —aunque milagrosamente todavía en pie— desde los años ochenta del siglo XX.

Casas del Paseo de la Conferencia

En dirección al mar, la meseta donde se erigieron las edificaciones que se acaban de citar, terminaba en un pronunciado ba-

propiciaron el que algunas familias gibraltareñas los compraran para edificar en ellos sus mansiones de veraneo lejos del tumulto de la colonia británica.

Las viviendas que se erigieron en la escarpadura existente entre la Villa Vieja y el llamado luego Paseo de la Conferencia se tuvieron que adaptar al desnivel del terreno construyendo sus dos o tres plantas escalonadamente desde la orilla del mar, donde se localiza el muro exterior y una de las entradas de la vivienda (la otra se hallaba



El Paseo de la Conferencia hacia el año 1918. Al fondo de la imagen y a la derecha de la misma aparecen dos edificios emblemáticos del puerto en los primeras décadas del siglo XX: el de Sanidad Exterior, construido entre 1910 y 1918, y la vieja estación del puerto que estuvo situada en la cabecera del muelle de Madera.

en la parte alta abierta hacia la actual calle Marqués de la Ensenada) y, a veces, breves zonas ajardinadas, hasta la meseta de la Villa Vieja. Todas se ajustan a la estética de la arquitectura victoriana con materiales de buena calidad que van desde la mampostería de sillarejos o ladrillos con argamasa de cal y enfoscados, los acabados en ladrillo visto o en losetas de cemento hidráulico y el empleo de la madera y el hierro. Como puede apreciarse en las numerosas fotografías que se conservan del Paseo de la Conferencia y, por tanto, de las viviendas que lo flanqueaban por el Oeste, en las casas alternan cubiertas de tejas planas o árabes a dos o cuatro aguas, a veces vidriadas, con terrazas y azoteas protegidas con balaustres o pretilos de muro continuo. También aparecen terrazas o galerías cerradas con cristalleras, balcones sostenidos con columnillas de hierro fundido, graciosas cresterías, etc.

Las viviendas, que se erigieron adosadas unas a otras, reservando las pequeñas zonas ajardinadas a las partes bajas de la propiedad, junto al Paseo de la Conferencia, fue-

ron edificadas entre los años 1899 y 1906. En esa primera fecha se construyeron las casas de Manuel Fortunato Miranda y la de Francisco Ángel Imossi, a la que se le añadió una segunda planta en el año 1902. Otras casas construidas en la zona antes de 1906 fueron las de los hermanos Francisco y Eduardo Labrador Méndez, la de Antonio Mifsud Speranza y otra de los hermanos Labrador. Para comunicar la calle San Nicolás con el Paseo de la Conferencia se construyó una escalera situada entre las viviendas de Imossi y de Bartolomé Sacarello, esta última denominada “Villa Pepita”, en terrenos cedidos por ambos propietarios. Aunque fuera de uso, dicha escalera sigue existiendo en la actualidad. “Villa Pepita” fue demolida a principios de los años cincuenta y en su lugar se edificó el Hospital de la Cruz Roja inaugurado en 1955.

(En la página 115 se muestra una fotografía realizada entre los años 1912 y 1914 en la que aparece el cauce bajo del río de la Miel, con el muro del Matadero en la parte derecha, al fondo, “Villa San José” y, detrás, la torre-mirador y parte del tejado de “Villa Rugeroni”).



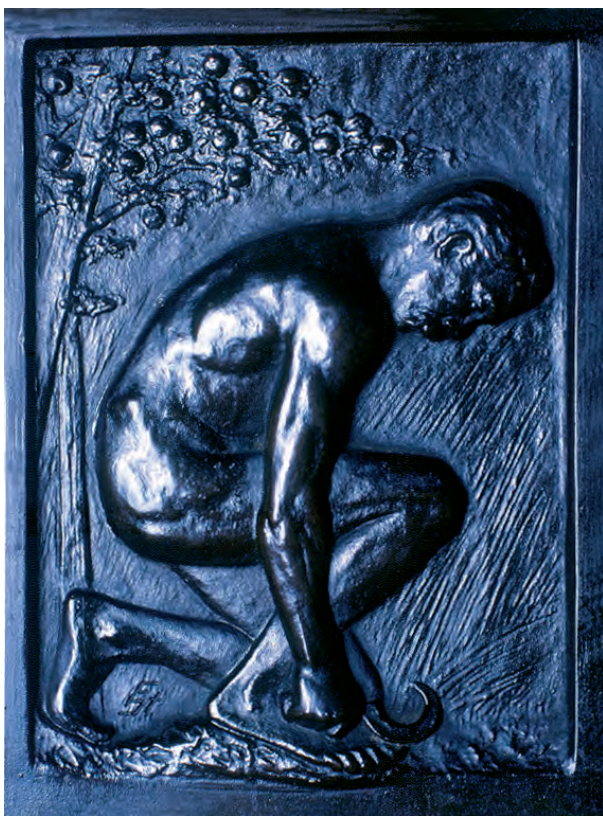
PLACA CONMEMORATIVA DE LA CONFERENCIA DE ALGECIRAS

Entre el 16 de enero y el 7 de abril de 1906 se celebró en la ciudad de Algeciras la Conferencia Internacional sobre Marruecos. En ella participaron las más importantes naciones del mundo con el fin de tratar de dar solución a la crisis suscitada en torno al posible protectorado sobre el territorio ocupado por el Sultanato de Fez. La crisis fue provocada por el acuerdo firmado en 1904 entre Francia y España, con la avenencia de Inglaterra, y la abierta oposición de Alemania que creía lesionados sus derechos y sus legítimos intereses en la región.

La conferencia se clausuró el 7 de abril con la firma de la llamada “Acta de Algeciras” por los delegados de las naciones participantes en el encuentro y rubricada el 18 de junio por el Sultán de Marruecos. Los acuerdos tomados se referían a la organi-

zación de la Policía, la represión del contrabando de armas, la creación de un Banco de Estado, la ordenación del sistema impositivo y la Hacienda y los Servicios y Obras Públicas. Sin embargo, la forzada entente lograda en Algeciras no impidió que cinco años más tarde estallara la segunda crisis de Marruecos, el reparto del país entre España y Francia a modo de protectorado y, finalmente, el inicio de la I Guerra Mundial.

La ciudad de Algeciras, al frente de cuyo Ayuntamiento se hallaba un alcalde excepcional, Emilio Santacana y Mensayas, recibió con alborozo la noticia de su elección como sede de la Conferencia, aunque sus autoridades municipales eran conscientes de las dificultades económicas del Consistorio para poder acometer las obras de mejora que calles y edificios públicos iban



Relieve en bronce que ocupa la parte superior izquierda de la pieza donada y que representa a un agricultor con una hoz en la mano segando un campo de cereal.

a necesitar. A pesar de ello, con el tesón de sus munícipes y la ayuda del Gobierno de la Nación, de la Compañía del Ferrocarril y de muchos ciudadanos, se emprendieron las obras de infraestructura y adcentamiento público indispensables para poder atender a las diferentes delegaciones y mostrar al mundo una ciudad elegante y ennoblecida: se construyó un nuevo puente sobre el río de la Miel —conocido como puente de la Conferencia— puesto que el viejo puente, con escalera de acceso en ambos lados, no permitía el paso de los carruajes de los delegados desde sus lugares de residencia en el Hotel Cristina, Villa Smith y otras mansiones erigidas en la Villa Vieja. Se urbanizó el antiguo camino que conducía al citado hotel y de dotó de nuevo mobiliario, cortinajes, alfombras y una estación telegráfica a la Casa Consistorial.

Si damos crédito a las crónicas de los periódicos de la época, la ciudad de Algeciras había salido airosa del importante reto y las diferentes delegaciones partieron, una vez concluida la Conferencia, elogiando las atenciones recibidas y reconociendo el buen hacer de sus autoridades y del pueblo en general.

Aquella pequeña ciudad de provincias había respondido a las exigencias de tan importante encuentro internacional con humildad pero con el sentimiento de haber sabido superar una difícil prueba.

No cabe duda de que la Conferencia de 1906 dio a conocer al mundo aquella población mediterránea de cielos luminosos, blancas casas, con buena iluminación nocturna —como refiere el periodista Javier Betegón— y dotada de uno de los mejores hoteles de España. Pero, al mismo tiempo, el evento internacional sirvió para que el Gobierno de la Nación pusiera sus ojos en aquella modesta ciudad que tan bien había respondi-

do a sus exigencias y apostara por la construcción del puerto que se venía demandando por el Consistorio desde, al menos, mediados del siglo XIX.

Pero, ¿qué ha quedado en la ciudad de aquellos frenéticos días? Un sillón de alto respaldo adornado con el escudo de la ciudad, la proclama que dirigió el alcalde Santacana a los algecireños al finalizar la Conferencia y la minuta de una de las comidas celebradas en el Hotel Reina Cristina.

El 7 de abril de 1906, en el acto de clausura del encuentro internacional, el alcalde de la ciudad comunicó a los embajadores de las naciones participantes que para conservar el recuerdo de la Conferencia se colocaría en el Salón de Plenos una placa de mármol como se había acordado por la Corporación el día 9 de marzo, aunque dicho acuerdo nunca se cumplió.

No obstante, otra placa vino a sustituir la de mármol que no se hizo realidad. Se trata de la magnífica pieza de madera, bronce y cobre dorado y esmaltado conmemorativa del evento, que se halla expuesta en el Salón de Plenos de la Casa Consistorial. Fue regalada al Ayuntamiento de Algeciras en el año 1909 por la casa alemana “Wratzker & Steiger” de Halle. Aunque hoy se halla colocada sobre una especie de repisa de madera sostenida por columnas torneadas, en un principio estuvo colgada en la pared cercana a la entrada del Salón de Plenos (como se puede apreciar en la fotografía de la página 100 tomada en 1924).

La sociedad que realizó la placa fue fundada en el año 1885 por los joyeros y artesanos de metales preciosos Arthur Wratzke y Friederich Steiger, en la calle del Correo, número 8, de Halle, según afirma Andrés Bolufer en su documentado trabajo sobre los recuerdos que perviven de la Conferencia de Algeciras de 1906.

El Ayuntamiento, en agradecimiento por la donación de la placa, regaló a la empresa alemana un artístico pergamino pintado por el artista local José Alcoba Moraleda que fue entregado a Fritz Steiger en 1912, pues su socio Arthur Wratzker había fallecido dos años antes.

Descripción y análisis artístico de la obra

Se trata de una obra de excelente factura, carácter narrativo-simbólico y, al modo de las viejas inscripciones sobre mármol destinadas a conservar en la memoria destacados hechos históricos, eventos sociales, celebraciones religiosas o inauguraciones de edificios públicos o monumentos, tenía al mismo tiempo un carácter conmemorativo. En este caso conmemorar lo que se consideró en su tiempo un aconte-



Relieve en bronce que ocupa la parte superior derecha de la pieza donada que representa a un guerrero portando una espada que apoya sobre un cráneo descarnado.

cimiento histórico de enorme trascendencia como fue la Conferencia con la que, se pensaba entonces, se pudo evitar un conflicto internacional de consecuencias imprevisibles.

La pieza se compone de un elemento central constituido por una placa rectangular de cobre dorado con inscripciones de esmalte en cuatro colores con unas dimensiones de 77,8 por 47,3 cm. En la parte superior se lee la siguiente inscripción en letras esmaltadas en blanco: *Reinando en España S. M. El Rey D. Alfonso XIII y siendo Presidente del Consejo de Ministros el Excmo. Sr. D. Segismundo Moret y Prendergart, se celebró en este Salón la Conferencia Internacional sobre Marruecos, la cual se inauguró el 16 de enero de 1906 y terminó el 7 de abril del mismo año. A ella concurren los Delegados de las Naciones siguientes:* A continuación ser relacionan, en doble

columna y dentro de un campo adornado con una cenefa vegetal que lo rodea por su parte superior y los dos laterales, los nombres de las naciones participantes y de los embajadores de las mismas que estuvieron presentes en el evento.

Completando el elemento central aparece otra inscripción que dice: *Bajo la presidencia del Excmo. Señor Duque de Almodóvar del Río, Ministro de Estado de España. El Ayuntamiento de Algeciras del cual es Alcalde Presidente el Señor D. Emilio Santacana Mensayas, reconocido por el alto honor de haber sido esta Ciudad la designada para la celebración de una Conferencia de importancia universal, acordó en sesión de 9 de marzo de 1906, colocar aquí esta placa en conmemoración de este hecho histórico y para que su recuerdo perdure en la memoria de las generaciones futuras.*

Coronando la estructura de madera en la que se inserta la placa y los relieves de bronce, a los que más adelante se hará mención, se ubica un friso heráldico con los escudos esmaltados de las naciones que participaron en la Conferencia, cada uno de ellos ocupando un hueco dejado en la madera con un intradós semejando un arco escarzano.

En la parte inferior, centrado y en lugar destacado, se incluye el escudo de la ciudad de Algeciras, también esmaltado, en un tamaño mayor que los del friso superior. Rematando los bastidores laterales se hallan sendos castillos de bronce constituidos por tres torres de planta cuadrada cada uno y almenadas, la central de mayor

altura, unidas por tramos de murallas. Representan la tradición medieval de la ciudad y su condición de poderosa fortaleza urbana en el pasado.

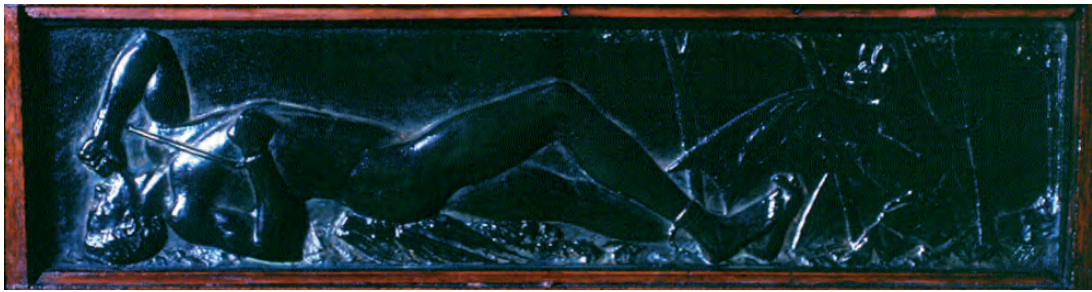
Pero quizás los elementos que contienen mayor fuerza alegórica de toda la obra que se analiza, sean las cuatro placas bronceas situadas, dos de ellas debajo de cada uno de los castillos, y las otras dos en la zona inferior flanqueando el escudo de Algeciras. Muestran relieves que representan, dos de ellos, las terribles consecuencias de las guerras, y los otros dos, los beneficiosos efectos de la paz, en torno a cuatro figuras masculinas de clara inspiración clásica.

La placa superior, situada a la izquierda del espectador, representa a un agricultor desnudo agachado que maneja una hoz en actitud de segar en un campo de cereal. Detrás de él hay un árbol cargado de frutos. La otra placa, situada a su derecha, representa a otro hombre, también agachado, probablemente un guerrero, cubierto con un breve taparrabos, que con expresión hosca apoya su espada en un cráneo descarnado que est  a sus pies. Detrás de él crece un escualido árbol que en vez de producir frutos comestibles presenta varias serpientes enroscadas en sus ramas como frutos indeseables producidos por los conflictos armados.

Las dos figuras antropomorfas representadas en la parte superior miran hacia el centro de la placa con una clara intención de los autores de buscar la simetría de la obra artística al mismo tiempo que



Relieve en bronce situado en la parte inferior izquierda de la pieza que muestra a un hombre que descansa plácidamente mientras contempla un luminoso amanecer observado por una lechuza que est  flanqueada por dos cipreses.



Relieve en bronce que ocupa la parte inferior derecha de la pieza que muestra a un hombre esclavizado por la guerra y atormentado que se esfuerza por librarse de las cadenas que lo mantienen preso mientras es observado por la figura siniestra y amenazadora de un murciélago, símbolo de la oscuridad y del mal.

obliga a dirigir la atención del espectador a la zona central de la placa donde se hallan los nombres de las naciones participantes y de los embajadores de las mismas.

Los relieves inferiores tienen forma rectangular. En su interior aparecen sendas figuras masculinas desnudas tendidas sobre el terreno. La de la izquierda muestra a un hombre en actitud sosegada que mira un resplandeciente amanecer representado por un sol que se levanta a un lado del cuadro por detrás de un paisaje de suaves colinas. Cerca del sol, observando al hombre, hay una lechuza —representación de la sabiduría en la mitología griega— flanqueada por dos cipreses, símbolos de la paz. El ave descansa sobre un podio donde se han grabado las fechas de inicio y clausura de la Conferencia. La alegoría de este relieve es evidente: el hombre de la izquierda vive en una sociedad donde reina la paz. Está iluminado por la clara y prometedor luz del amanecer bajo la mirada atenta de la sabiduría. La segunda figura, situada a la derecha del escudo de Algeciras, muestra a otro hombre, pero éste encadenado de manos y pies que sufre y se retuerce en un vano intento por liberarse de sus ataduras

en un ambiente nocturno representado por un murciélago, mamífero volador que simboliza lo sombrío y la maldad. El Hombre está atormentado y esclavizado por la guerra, representada por la oscuridad de la noche como contraposición a la claridad del día que se muestra en la otra imagen. Y separando la guerra y la paz: el escudo de Algeciras como símbolo de la Conferencia cuyo objetivo era evitar un posible conflicto armado y posibilitar la paz.

Como acertadamente refiere Andrés Bolufer: *La obra es una pieza a caballo entre las dos grandes tendencias que dominaban el campo de las artes decorativas alemanas a principios del siglo XX. Por un lado la corriente historicista del Heimatkunst, de carácter nacionalista, de clara inspiración clásica, caso de los relieves, y por otra la del Jugendstil o modernismo, claramente representado por el diseño gráfico de las inscripciones de la placa, o por el empleo... de las alegres y policromas piezas esmaltadas...*

(En la página 125 se muestra una fotografía de la placa conmemorativa de la Conferencia Internacional sobre Marruecos celebrada en Algeciras en 1906 y donada a la ciudad en 1909 por la casa alemana “Wratzker & Steiger” de Halle).



FÁBRICA DE HARINAS SAN LUIS

La producción de harina y de otros subproductos de la molturación de los cereales panificables para el abastecimiento de panaderías y de otras instalaciones civiles y militares se realizaba, hasta la construcción de la fábrica de harinas “San Luis”, en los molinos harineros que, aprovechando la fuerza del agua, existían a lo largo del cauce del río de la Miel —citados en otro capítulo de este libro— o en los otros molinos que se localizaban en los Los Barrios o en Tarifa. Sin embargo, desde finales del siglo XIX este modo de producción preindustrial adolecía de grandes deficiencias, tanto por la baja rentabilidad del mismo, como por el obsoleto sistema de adquisición de los cereales y de distribución de los productos.

La moderna fabricación de harinas de trigo se inició en España durante las dos últimas décadas del siglo XIX con la difusión de tres transformaciones tecnológicas: la expansión de la electricidad, la implantación del nuevo sistema de molienda mediante cilindros y la posterior mejora en el

sistema de cernido con la instalación de cernedores planos o *plansichters*.

En los primeros años de la centuria aparecen recogidas en las Actas Capitulares (1905) las frecuentes quejas de los panaderos de Algeciras por el alto precio que había alcanzado la harina, motivo por el cual solicitaban a la Corporación Municipal que se les autorizase a disminuir el peso de las diferentes piezas que fabricaban y ponían a la venta, aunque manteniendo el precio de las mismas. Quizás estos problemas de encarecimiento de la harina, la cada día mayor necesidad de pan de una creciente población y la demanda exterior producida por la Gran Guerra, fue lo que llevó al industrial Juan Antonio Bandrés a instalar una moderna fábrica de harinas en la ciudad.

La fábrica de harinas “San Luis” o de la familia Bandrés, como popularmente era conocida, se construyó en 1914 sobre el edificio de un antiguo molino hidráulico que funcionaba con el agua que le llegaba desde el cauce medio del río de la Miel a través

de una vieja acequia que se iniciaba en las cercanías de Pajarete. Consta que en el año 1762 el citado molino, denominado “La Molinilla”, era propiedad del vecino de Algeciras Damián Penettí.

El 9 de enero de 1914 en el Pleno Municipal se leyó la petición de Juan Antonio Bandrés Navarro en representación de la “Sociedad Conde y Bandrés Hermanos” para que se le diera aprobación a la ubicación del edificio y a la alineación de la fachada y verja que proyectaba erigir en la calle Ramón Chies y, una semana más tarde, se dio lectura a otra solicitud del mismo señor *para introducir en el cauce de la calle Ramón Chies las cañerías de la casa fábrica de harinas que proyecta construir en dicha calle*. Se proponía ubicarla en ese lugar tanto por la cercanía de la Estación del Ferrocarril como por la fácil comunicación con el recién construido muelle de la Galera.

En el “Censo de molinos harineros existentes en Algeciras”, realizado en mayo de



La fábrica de harinas “San Luis” en una fotografía aérea realizada en 1929. Con la letra A, el edificio principal; con la letra B, los almacenes de grano; con la letra C, las dependencias dedicadas a talleres, herrería y cuadra y con la letra D, la Estación del Ferrocarril.

1935, consta que la fábrica de harinas “San Luis” se hallaba en funcionamiento desde el 1 de noviembre de 1914. No sólo abastecía a las panaderías de Algeciras y de buena parte de la comarca mediante la utilización de reuas de mulas o caballos, sino que también exportaba a otras ciudades por vía marítima del mismo modo que se abastecía de trigo por el puerto. Está documentada la exportación de afrecho por el puerto de Algeciras con destino a Barcelona en diciembre de 1932. La noticia la recogía el Diario ABC de Madrid en su edición del día 31 de diciembre del citado año y decía lo siguiente: *El gremio de transporte ha declarado el boycott a la fábrica de harinas de D. Antonio Bandrés, y en virtud de tal acuerdo ha resuelto no descargar del vapor “Roberto” un cargamento de harina (debe decir trigo), negándose también a cargar en el mismo buque 2.000 sacos de afrecho con destino a Barcelona.*

Hacia 1943 la importación de trigo por el puerto con destino a la fábrica ocupaba el segundo lugar después del pescado.

El 10 de febrero de 1960, la Junta de Adquisiciones y Enajenaciones



La tercera planta del edificio principal con algunos de los elementos empleados en las labores de molienda de los cereales situados encima de los molinos trituradores de la marca Bühler que se ubicaban en la planta intermedia.



Uno de los molinos tritadores Bühler que aún se conservan en aceptable estado en la fábrica de harinas de J. Antonio Bandrés.

de la Segunda Región Militar daba la noticia de que el día 8 de marzo se iba a celebrar en la Capitanía General de Sevilla subasta para la enajenación de los subproductos de molturación de trigos intervenidos por el Estado, existentes en varias fábricas de harinas de Huelva, Sevilla y Cádiz, entre ellas la de “Hijos de J. A. Bandrés” de Algeciras con 15.000 kilos de salvado y 15.000 kilos de harinilla. Como las demás fábricas de España, la de Juan Antonio Bandrés sufrió el rígido intervencionismo en el sector triguero-harinero instaurado, a partir de la Guerra Civil, por el nuevo régimen de Franco.

La fábrica dejó de funcionar a mediados de los años sesenta. A partir de 1961 el sector sufrió una profunda crisis causada por el exceso de capacidad molturadora en toda España, fruto de la proliferación de harineras en las décadas precedentes. A este problema venía a unirse el aumento de las rentas medias de los españoles lo que implicaba un descenso en el consumo de pan. Se frenó la demanda interna y no existían mercados extranjeros en los que colo-

car los excedentes, lo que obligó a cerrar numerosas fábricas de harina.

En el año 1998 el Ayuntamiento entabló conversaciones con la familia Bandrés con el objeto de sondear las posibilidades de adquisición de la antigua fábrica para instalar en ella un centro de interpretación de la

producción harinera en la ciudad, desde los siglos medievales, cuando se documentan tres molinos harineros en los primeros años del siglo XIV, hasta los molinos que existieron en el río entre los siglos XVII y principios del XX. Sin embargo, no se llegó a ningún acuerdo permaneciendo parte de las instalaciones utilizadas como aparcamiento público de vehículos.

Descripción del edificio

La antigua fábrica de harinas “San Luis” está constituida por un gran edificio principal, de planta rectangular, tres pisos y, en origen, cubierta de tejas inglesas a dos aguas



Una de las dos naves que se utilizaban para el almacenamiento de los sacos de grano antes de proceder a su molturación, hoy usada como aparcamiento.



En esta fotografía realizada en torno a 1917 se puede contemplar la fábrica de harinas de J. Antonio Bandrés recién construida en la parte izquierda de la imagen, la línea del ferrocarril y, en primer plano, el puente del Matadero.

sobre armazón de madera. La cubierta actual es de planchas onduladas de Uralita. Además cuenta con dos naves, antiguos almacenes, también de planta rectangular, de un sólo suelo y cubierta a dos aguas, donde se depositaban los sacos de trigo que había que moler. Ambos almacenes se hallan situados al este del edificio principal estando conectados entre sí por un muelle de carga y descarga (para camiones) más las oficinas de la empresa. Actualmente las dos naves se utilizan como aparcamiento.

En el lado oeste se alineaba un conjunto de dependencias antiguas donde se localizaban los talleres, la herrería, las cuadras y el pajar, pues, antes de que se utilizaran los camiones —incluso al mismo tiempo, ya que está constado su uso en los años cuarenta— se empleaban, para transportar los sacos de harina a establecimientos de pueblos cercanos, acémilas y caballos. Entre estas edificaciones y la Avenida Agustín Bálamo se conserva un patio adoquinado por el que accedían los vehículos y las bestias de carga.

El que hemos llamado edificio principal o central, donde están ubicados los doce molinos con los cilindros trituradores adquiridos a la casa suiza “Bühler Hermanos” de Uzwil, con una capacidad de molturación de 40.000 quintales métricos, se estructura

en tres plantas o pisos. La planta baja posee un pavimento formado por grandes losas de piedra, la segunda y tercera tienen el suelo de madera. A los pisos superiores se accede por medio de una escalera también de madera que se halla adosada a la pared oriental. En el arranque de la escalera que se inicia en la planta baja se conserva un curioso letrero que dice “Se prohíbe blasfemar”.

Los bienes de equipo que se instalaron en la fábrica para realizar los procesos de molturación de los cereales y las demás operaciones consistían en los citados molinos, deschinadoras, cepilladoras de salvado, torno divisor de clases, separador de semillas, aspirador, cernederos planos (*plansichter*), distribuidores de cereal, elevadores y motor eléctrico.

El edificio principal presenta hacia el exterior series de ventanas en sus cuatro frentes. Hacia el patio o lado sur se abren dos ventanas por cada planta. En las fachadas este y oeste, ocho en cada planta, que proporcionaban ventilación y luz a la fábrica, pues uno de los problemas de esta clase de instalaciones industriales era la acumulación de polvo de harina altamente inflamable.

(En la página 130 se ha incluido una vista del edificio principal de la fábrica tomada desde la verja de entrada).



ASILO DE ANCIANOS DESAMPARADOS “HOGAR SAN JOSÉ”

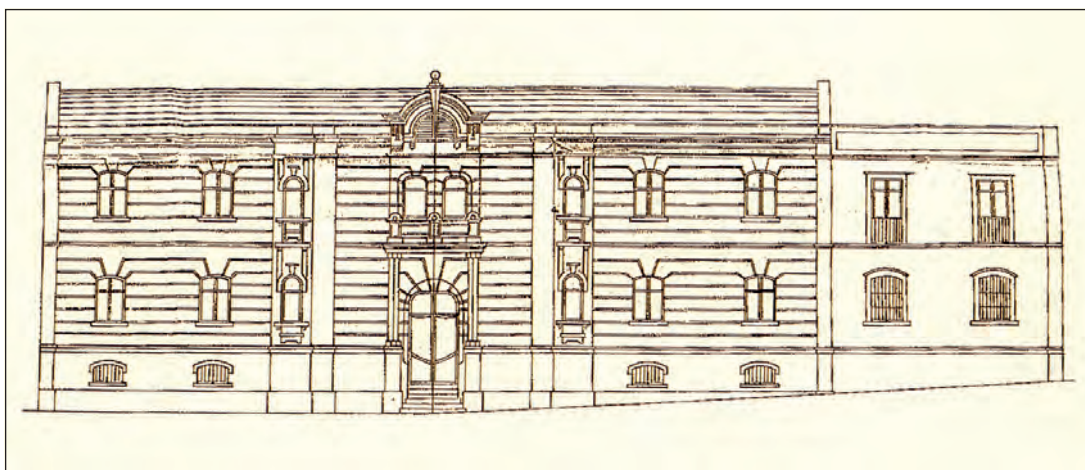
La atención a los pobres desamparados y, especialmente, a los niños expósitos y a los ancianos sin hogar ni recursos, era una función que, durante el Antiguo Régimen, desempeñaban determinadas instituciones religiosas. En el caso de la resurgida ciudad de Algeciras, este cometido de caridad consistente en actividades de tipo asistencial como el auxilio a vecinos pobres y a enfermos, lo realizaba la Hermandad del Rosario de Nuestra Señora de Europa, que tenía su sede en la primitiva iglesia o capilla del mismo nombre. Una vez que se trasladaron las funciones parroquiales a la recién construida iglesia de Nuestra Señora de la Palma en 1738, aquellos buenos vecinos, constituidos en Hermandad de la Santa Caridad que, por aquellos años, estaba formada por 188 individuos, siendo su primer hermano mayor Diego Rodríguez Perriáñez, continuaron utilizando la capilla y un local anejo a la misma como cotarro o albergue donde acogían a los enfermos pobres de la ciudad.

En el año 1748 esta Hermandad fue la que emprendió las obras del Hospital de la

Caridad, destinado a atender a los enfermos pobres de Algeciras y sus contornos. La primera sala del hospital, aun sin acabar de construir el edificio, comenzó a funcionar en el año 1752.

Pero sería a partir de mediados del siglo XIX cuando las instituciones públicas y nuevas congregaciones surgidas en el seno de la Iglesia Católica se dedicaron a ejercer la beneficencia dando atención a los pobres y a los ancianos desamparados, unas para seguir el mandato cristiano de dar de comer al hambriento y vestir al desnudo, y las otras por imperativo de los avances sociales que estaban teniendo lugar en las naciones industriales, en las que se estaban dando condiciones laborales de semiesclavitud e imperaban desigualdades que fueron el germen de los movimientos proletarios y revolucionarios que comenzaban a surgir por aquellos años.

No cabe duda de que la firma del Concordato entre el Estado Español y la Santa Sede en 1851 y la aprobación de la Ley de Beneficencia de 14 de mayo de 1852, die-



Alzado de la fachada del proyecto de construcción del Asilo de las Hermanitas de los Ancianos Desamparados de Algeciras. (Archivo Municipal de Algeciras. Publicado por Ana María Aranda y Fernando Quiles).

ron un enorme impulso a la fundación de nuevas congregaciones religiosas dedicadas a la atención de los pobres y de los ancianos desamparados.

La Congregación de las Hermanitas de los Ancianos Desamparados, fundada en Valencia en el año 1873 por Saturnino López Novoa y Teresa Jornet e Ibars, se estableció en Algeciras en el año 1896 de la mano de una gran benefactora de la ciudad, Dolores García de la Torre, entusiasta mujer que participaba activamente en colectas para recaudar fondos con destino a los heridos de guerra y en otras acciones sociales desarrolladas en la población.

En un principio, las monjas se instalaron en la propia casa de su benefactora, viuda que era de un destacado industrial de la ciudad de apellido Cubero, situada en la calle que cruza el céntrico Callejón del Ritz que ostenta el nombre de un miembro de su familia, héroe de la Guerra de África, aunque la gente la conocía como “Callejón de las Damas”. El 19 de marzo, día de San José de 1896, se fundó el Asilo de Algeciras, instalándose los primeros ancianos en unas dependencias cedidas por el Ayuntamiento en el antiguo edificio del Convento de Nuestra Señora de la Merced. Aquel día se celebró una solemne función religiosa en la Iglesia Parroquial de Nues-

tra Señora de la Palma a la que asistieron las monjas acompañadas de doce ancianos, seis de cada sexo. Al terminar el acto religioso se hizo una colecta para atender, con el dinero recaudado, los primeros gastos



Retablo de la capilla del Asilo de Ancianos de Algeciras. Hacia 1994. (Fotografía de Miguel Ruiz Villanueva publicada por C. Delgado en “Algeciras en Blanco y Negro”).



Una de las excelentes vidrieras conservadas en la capilla del antiguo Asilo de Ancianos de Algeciras.

del asilo recién fundado. Según el investigador Manuel Tapia Ledesma, en aquellos primeros meses, Dolores García se esforzó por organizar *cuantos festejos fueran necesarios, teniendo como sede el Teatro Imperial o la plaza de toros, con el fin de recaudar fondos para la dotación o mantenimiento del citado asilo.*

Emilio Santacana, en su tantas veces citado libro sobre Algeciras, escribe que (hacia 1900) *la porción baja de las antiguas dependencias del Convento que no se utilizó como cárcel, la ocupan las Hermanitas de los pobres que se instalaron allí hará unos tres años, mediante donativos y rifas y por iniciativa de la señora doña Dolores García de la Torre, habiéndose formado un asilo en el que se alberga una veintena de ancianos. Con tal innovación de carácter altamente benéfico, el local ha ganado mucho y la iglesia también está más atendida y cuidada.*

Pocos años después, el propietario Antonio García Reina cedió a las monjas un

terreno en las afueras de la ciudad, en el llamado Cortijo de las Monjas, para que las Hermanita de los Ancianos Desamparados construyeran un nuevo edificio para trasladar la casa-asilo que ocupaban en el viejo convento. Las obras se iniciaron con el dinero recaudado por medio de limosnas y con donaciones de materiales de construcción realizadas por los vecinos, aunque los trabajos fueron abandonados porque el lugar estaba muy alejado de la ciudad y ello representaba un problema para los ancianos residentes que quedarían aislados.

El Ayuntamiento, atendiendo las quejas de las monjas, hizo donación de un terreno que existía en la parte alta del Calvario, al lado de la plaza de toros, por donde discurre la muralla y el foso de la ciudad medieval, donde comenzó a construirse el nuevo asilo en el año 1905. En la sesión celebrada el día 8 de septiembre de ese año se recoge que *en vista de la invitación que hace la Superiora del Asilo de Ancianos para el acto que se ha de verificar en la tarde de hoy de colocar la primera piedra del nuevo asilo que trata de construirse, el Ayuntamiento acordó que en su representación concurre el señor Alcalde Accidental (Juan Sánchez Gil). Unos días más tarde, el 15 de septiembre, se leyó en la reunión de la Corporación Municipal una carta de la Superiora del Asilo en la que pedía autorización para extraer piedras de una cantera situada en terrenos públicos para las obras del nuevo asilo. El 29 de mayo de 1914 se dio cuenta en la sesión celebrada por el Ayuntamiento en ese día de una solicitud de Sor Isabel de Santo Domingo de Guzmán, Superiora de las Religiosas del Asilo de ancianos desamparados de esta ciudad, pidiendo se le conceda, con las limitaciones que se estimen oportunas, para establecer a nombre del instituto que representa, un jardín separado de la vía pública por una sencilla verja en toda la longitud de la fachada principal del nuevo asilo que viene construyendo en el sitio denominado Avenida Canalejas. Aunque el Consistorio desestimó en primera instancia la petición de la madre superiora, ésta sería al cabo respondida*

favorablemente, pues dicho jardín formó parte del Asilo hasta su abandono por las monjas y los ancianos en junio de 1999 para trasladarse al nuevo edificio construido en la barriada de San García.

Los trabajos para la construcción del Asilo se alargaron durante nueve años, hasta finales de 1914. El 30 de octubre de ese año se tiene constancia, por los Libros de Actas Capitulares, de haberse terminado de construir la cocina y el 23 de junio de 1916 se acordaba por el Ayuntamiento transmitir su testimonio de gratitud a la señora Duquesa de Parcent *que con generoso desprendimiento y sin otros estímulos que los de su inagotable caridad..., hizo donación de la cocina económica que se instaló en el Asilo de Ancianos.*

En la capilla del Asilo se celebraron sonados enlaces matrimoniales de hijos e hijas de las más sobresalientes familias de la ciudad, siendo especialmente utilizada como oratorio familiar por los Larios-Marzales. En la edición de la mañana del diario ABC del día 16 de febrero de 1954 se publicó la noticia del enlace, *en la capilla del Asilo de San José de Algeciras*, entre Marilú Larios Fernández de Villavicencio, hija de la Marquesa de Marzales, con Luis Peralta España.

La capilla del Asilo

La iglesia, de planta rectangular y una sola nave, es el elemento arquitectónico más destacado del viejo edificio, hoy día en ruinas. Presenta el presbiterio elevado y separado del resto de la nave por dos escalones y otros dos retranqueados. La cubierta interior es de madera con forma de ojiva o casco de nave invertido, lo que unido a las amplias ventanas con arco apuntado y elegantes vidrieras de excelente factura, con tracerías en su parte superior y baquetones remarcando las jambas, y el rosetón que remata la cabecera del templo, nos obligan a encuadrar la iglesia, obra diseñada y construida por el arquitecto Guillermo Thompson —el mismo que construyó el Hotel Reina Cristina y la



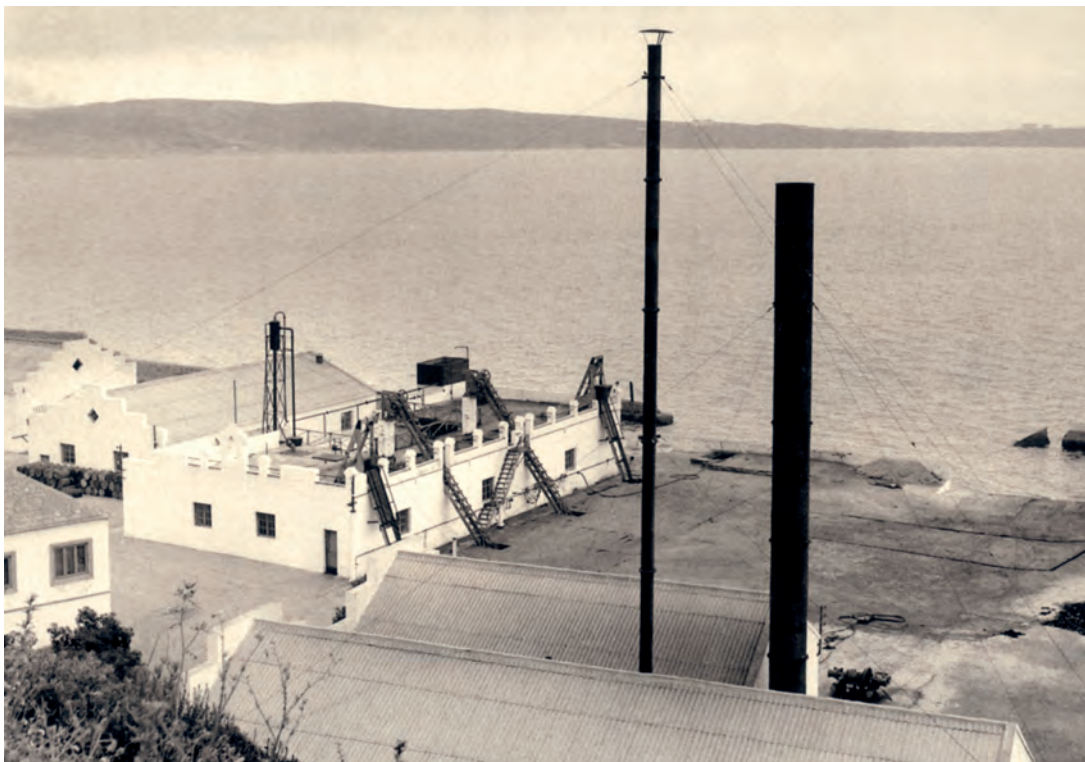
Escudo de la Congregación de las Hermanitas de los Ancianos Desamparados que se conserva en la entrada de la capilla del viejo Asilo de Algeciras.

capilla protestante de dicho hotel— en estilo neogótico inglés. Dos tribunas con antepechos calados, también de estilo goticista, flanquean el altar y el retablo, ocupando las zonas laterales del presbiterio.

El retablo, aunque de no mucha calidad, sigue, igualmente, los esquemas del arte neogótico inglés. Presenta tres calles muy alargadas con la predela, donde estuvo ubicado el altar hasta las reformas aprobadas por el Concilio Vaticano II, y dos cuerpos. La calle central es más ancha que las laterales y estaba presidida por un Crucificado y por la imagen de la Virgen de los Desamparados situada en una hornacina cubierta con arco apuntado. No tiene ático. En su lugar muestra dos cresterías de estilo gótico en las calles laterales y un dosel en la central sobre la imagen del Crucificado.

En el mes de mayo de 1931, como aconteció en otros templos de la ciudad, un grupo de anarquistas llegados de la provincia de Málaga, entraron en la capilla y se llevaron el Vía Crucis y la imagen de la Virgen de los Desamparados.

(En la página 134 se muestra una imagen con una vista parcial del viejo edificio donde estuvo ubicado el Asilo de Ancianos de Algeciras).



LA BALLENERA

La bahía de Algeciras y sus entornos han sido históricamente uno de los mejores caladeros de Andalucía. En un documento de 1552, el concejo de Gibraltar reconoce que *porque ha sido Nuestro Señor servido de darlo (el pescado) en esta ciudad más que en otra ninguna parte de la costa, han acudido a ella de muchas partes muchos bergantines e barcos por la mar que lo cargan...*

En el mismo sentido hay que entender el testimonio recogido, a principios del siglo XVII, por el jurado gibraltareño Alonso Hernández del Portillo en su notable obra “Historia de Gibraltar”, cuando refiere que *la bahía es sobre toda manera abundantísima de pescado... Es tanto el pescado que aquí se toma y tan vario y de tan diferentes especies y tan bueno, que es para dar gracias a Dios con admiración.*

Sin embargo, al margen de esta riqueza pesquera revelada por los testimonios del pasado, en el siglo XX se desarrolló en nuestra bahía una actividad complementaria de la pesca —la caza de cetáceos— que

en algunas épocas y zonas del planeta llegó a tener tanta o mayor importancia que la propia pesca en los siglos XIX y XX como en Noruega, Japón o E.E.U.U.

Entre los años 1921 y 1960, una factoría dedicada a la caza, despique y aprovechamiento de la carne y el aceite de cetáceos estuvo instalada en la costa meridional de la ensenada de Getares.

El establecimiento de una industria dedicada a la caza y el procesamiento de ballenas en la bahía de Algeciras, aunque no pueda encuadrarse propiamente en el ámbito de la pesca, tuvo una especial relevancia por representar una actividad económica de carácter extractivo vinculada al puerto y a las funciones que éste desarrollaba en la primera mitad del siglo XX.

En la sesión ordinaria de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, celebrada el 31 de mayo de 1920, se dio cuenta de un oficio del Gobernador Civil de la provincia de fecha 7 del mismo mes, remitiendo un

proyecto de instalación de una factoría ballenera en la playa de Getares para su informe. La Junta lo informó favorablemente basándose en que *la implantación de dicha industria ha de ser beneficiosa para los intereses locales y generales, ha de acrecentar el tráfico del puerto, no afectando a la conveniente construcción de éste por la distancia a la que se ha de emplazar, circunstancia que aleja todo temor de que los humos u olores que la cocción de las carnes y grasas pudiesen originar llegasen hasta el puerto produciendo molestias.*

La solicitante era una empresa con capital noruego, cuyo primer director fue Carlos Fredrik Herlofson, que se presentaba con el nombre de “Compañía Ballenera Española”, creada en 1914, aunque no pudo iniciar su actividad hasta el año



La primera factoría ballenera establecida en Getares. En torno al año 1923.

1920 a causa del estallido de la I Guerra Mundial.

Por Real Orden del Ministerio de Fomento, publicada en el diario “La Época” el 1 de noviembre de 1920, se autorizaba a don Manuel Nogueira Nogueira, en nombre de la *Compañía Ballenera Española, para instalar en la ensenada de Getares, de la bahía de Algeciras, una factoría para la fabricación de grasa y guanos.*

En el mes de junio de 1920 la Junta había aprobado el alquiler de ocho vagonetas de obras, de las que eran utilizadas para el transporte de piedras desde la Cantera de los Guijos hasta las obras del Rompeolas, a la “Compañía Ballenera” durante el tiempo que durase la construcción de la factoría en la costa meridional de la Bahía, junto a la playa de Getares. La factoría estuvo operativa a mediados del año 1921.

En esta primera fase de producción de la Ballenera —como era conocida popularmente la factoría— a los noruegos les interesaba el aceite obtenido de la cocción de la grasa de los cetáceos que era exportado en barriles a su país, como refiere Antonio Vera Fernández, gerente de la nueva factoría instalada en el mismo lugar en el año 1950. Además del aceite se aprovechaba de estos grandes mamíferos marinos concentrados vitamínicos y hepáticos e insulina del páncreas y del hígado y también, en ocasiones, ámbar gris de los cachalotes que se utilizaba para la fabricación de perfumes.



El buque ballenero “Antoñito Vera” atracado en el muelle de la Galera hacia 1951. (Colección Mariano Vargas).



Un cetáceo de gran tamaño tendido en la explanada de la factoría de Getares en pleno proceso de despiece hacia el año 1952.

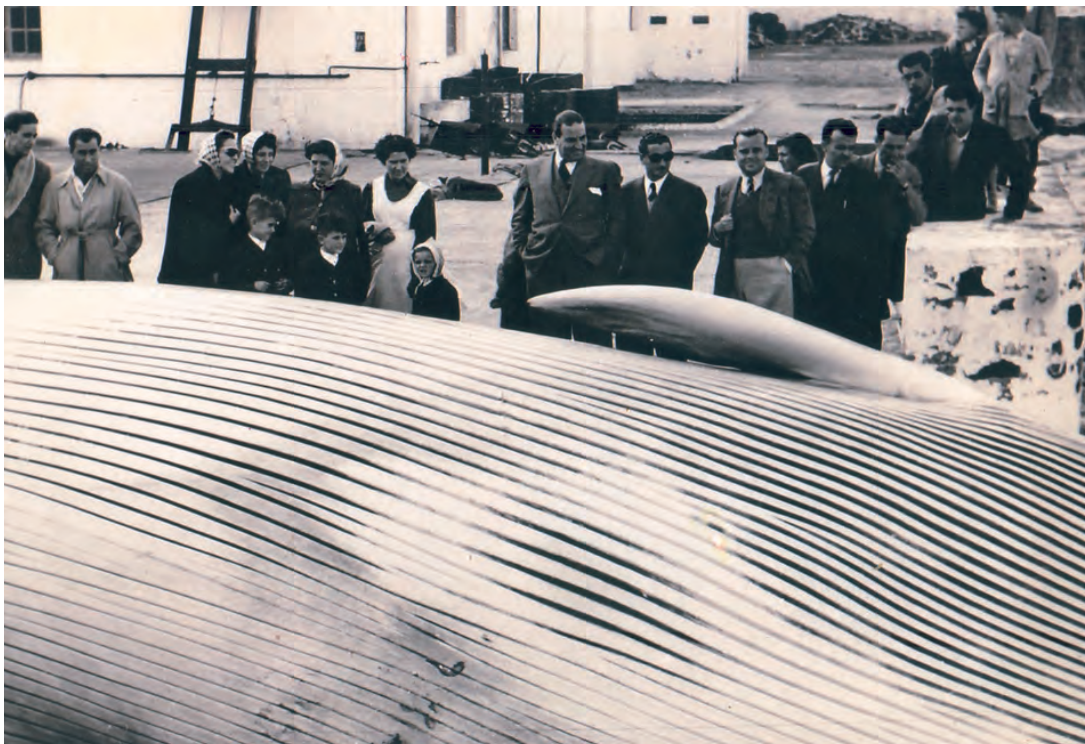
Se tiene constancia, por informes del Ministerio de Marina del año 1923, de que la “Compañía Ballenera Española” capturó en su primer año de funcionamiento, entre Gibraltar y Cabo Espartel, 595 ballenas y 47 cachalotes, algunas de más de

60 metros de longitud y 90 toneladas de peso.

En relación con esta factoría, el diario “ABC” de Madrid, el 21 de agosto de 1965, haciendo historia, decía que la “Compañía Ballenera Española”, con sede en Algeciras, donde se instaló la principal factoría, adquiriéndose una serie de barcos especiales dotados de material adecuado para tal empresa. Durante el primer mes de pesca se llegaron a capturar hasta treinta y cinco ballenas, la mayor parte de las cuales pesaban 60 toneladas y

medían 30 metros de longitud. Más adelante se logró un ejemplar de 67 metros de largo con 98 toneladas de peso.

Seis años más tarde los cetáceos que frecuentaban las aguas del Estrecho habían sido aniquilados casi en su totalidad,



Una ballena que acaba de ser izada por la rampa de la factoría a la espera de ser procesada mientras la observan numerosos curiosos. Fotografía tomada hacia 1952.

teniendo la factoría que cerrar en el año 1927. Según el señor Mariano Vargas González, en sus seis años de funcionamiento se capturaron 3.609 rorcuales y 345 cachalotes.

En el año 1947 comenzaron las obras de construcción de una nueva factoría, esta vez regentada por españoles bajo el nombre de “Ballenera del Estrecho”, que estuvo operativa en el año 1950. En este proyecto se encontraban

un armador malagueño, José López Gutiérrez, y el algecireño José Soriano Erlés, que emprendieron las gestiones para la adquisición de dos buques noruegos de casco de acero y 300 toneladas de registro bruto que fueron bautizados como “Antoñito Vera” y “Pepe Luis López” y que llegaron a Algeciras al mando de un capitán noruego y otro alemán, Otto Boneman, que fue el que instruyó a Antonio Vera, luego gerente de la factoría, y al que, después, sería capitán, Manuel Rico Carmona, en la técnica de caza de ballenas. La factoría contaba con sala de calderas, frigoríficos para conservación de la carne, rampa de izado de cetáceos, tanques para la fusión y conservación del aceite y explanada de despiece, donde una cuadrilla de hombres especialistas dotados de herramientas adecuadas, procedía a descuartizar las presas. En el año 1953, mientras realizaba una de sus expediciones de caza, el vapor “Pepe Luis López” se perdió con todos sus tripulantes en circunstancias que nunca fueron aclaradas.

En esta factoría participaron más de cien trabajadores, de los que la mitad eran mujeres. Los había especialistas en las labores de despiece, fagoneros, maquinistas y mecánicos, al frente de los cuales se hallaba un capataz, además de las tripulaciones de los barcos. La tripulación del “Antoñito



Los restos de la factoría ballenera de Getares en la actualidad.

Vera” estaba formada por diez hombres: arponero, contra maestre, jefe de máquinas, cocinero, engrasador y cinco marineros.

En esta segunda etapa de funcionamiento de la Ballenera, los buques, que realizaban singladuras de entre diez y doce días, operaban en el Golfo de Cádiz, entre el Cabo de San Vicente y el Cabo Cantín, en Marruecos. La carne, cortada en bloques de 3 o 4 kilos, era vendida en Algeciras, en otras ciudades de Andalucía y en Madrid. El aceite se enviaba a una refinería instalada en un apeadero de la línea férrea de Bobadilla a Algeciras.

Sin embargo, la afluencia de cetáceos comenzó a decaer a mediados de la década de los cincuenta, teniendo que clausurarse la factoría hacia 1960, aunque había dejado de procesar ballenas varios años antes. En cinco años de operaciones, la “Ballenera del Estrecho” logró capturar 195 rorcuales y 146 cachalotes. La factoría debió dejar de operar después de la campaña de caza del año 1957, pues el 6 de diciembre de ese año, según noticia publicada por el Diario ABC, aún se encontraba en funcionamiento.

(En la página 138 se puede contemplar una fotografía, tomada en 1964, de la factoría ballenera de Getares cuando estaba explotada por la compañía “Ballenera del Estrecho”, aunque en esa fecha ya había dejado de operar. Colección U.F.C.A.).



HOTEL SEVILLA O EDIFICIO DE LOS GONZÁLEZ-GAGGERO

Este edificio, que a lo largo de su existencia ha sido residencia de la familia Gaggero, hotel, Juzgado de Instrucción, Instituto de Segunda Enseñanza y sedes de la Junta de Abastos y de la Compañía Trasmediterránea, fue construido entre los años 1922 y 1925 en la margen izquierda del río de la Miel, en el solar que había ocupado una casa de tres plantas, propiedad de la familia Cubero-García de la Torre, donde estuvo instalada la antigua Aduana.

No cabe duda que, en consonancia con la actividad empresarial de los González-Gaggero, se eligió cuidadosamente el lugar: cerca del activo puerto de la ciudad, de los hoteles Anglo-Hispano y Londres y de la Estación del Ferrocarril que se hallaba al otro lado del río y que, unos años más tarde, estaría ubicada en el muelle de la Galera.

Pero esta espectacular mansión no fue la primera que ocupó la familia Gaggero en Algeciras. Entre los años 1909 y 1910 edificaron, en la orilla sur del río, en la cima de la escarpadura donde hoy se halla el Colegio

de las Adoratrices, una casa-hotel de recreo llamada Villa San José —de la que ya se ha tratado— que con su espléndida torre-mirador dominó el paisaje de la zona sur de la ciudad hasta los años setenta del siglo XX.

Los Gaggero eran una familia gibraltareña con importantes negocios en la colonia británica que había iniciado su andadura cuando adquirieron, en 1891, una pequeña agencia consignataria de buques, luego llamada “M. H. Bland & Cia Limited Gibraltar”, surgida en 1810 y ampliada en 1861 para atender las rutas y líneas de navegación entre Gibraltar, Tánger y otros puertos de Marruecos con pasajeros y carga, aunque más tarde extendieron sus actividades hasta Argentina y Uruguay para canalizar la emigración hacia esos países. En 1891 la familia Bland vendió la compañía a los hermanos José y Manuel Alberto Gaggero, los que erigieron sus mansiones en Algeciras, primero en la Villa Vieja y luego al otro lado del río.

Una vez que estuvo concluida la residencia de Villa San José, uno de los hijos de Ma-



Postal coloreada realizada en torno a 1906 en la que aparece el edificio, de tres plantas y cubierta de tejas árabes a dos aguas, en el que estuvo ubicada la antigua Aduana de la ciudad y sobre cuyo solar se erigió el edificio de los Gaggero.

nuel Alberto, que había desplazado la mayor parte de sus negocios a Algeciras, se estableció de manera definitiva en esta ciudad.

Sin embargo, habiéndose detectado un corrimiento de los terrenos con probable afectación de la cimentación en Villa San José, los Gaggero optaron por cambiar de residencia y en 1922 comenzaron a edificar, por iniciativa de la esposa de Manuel Alberto, una nueva mansión en la orilla izquierda del río, entre la calle que, según un plano de 1857, se llamaba “Vis-

ta Hermosa” y que luego se denominó de Segismundo Moret y la calle de la Aduana, luego rotulada como José Santacana. El proyecto fue realizado por el arquitecto madrileño Emilio Antón Hernández, concejal y alcalde de esta ciudad en 1927, que fue nombrado, en junio de ese mismo año, arquitecto jefe de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Madrid.

Oscilando entre el post-modernismo, las influencias francesas del Segundo Imperio y el eclecticismo historicista con elementos neobarrocos, a él se deben, entre otras, la sede del Círculo de Obreros Católicos de la capital de España, de 1921, con paramentos exteriores de color rosa, decoración pseudo-vegetal y balaustrada similar a la de su obra algecireña rematando la fachada; la nueva Basílica de Atocha, de 1924, y las casas del número 11 de la calle de Santa Engracia de Madrid, proyectadas en 1901 y hoy día desaparecidas.

El 1 de noviembre de 1929 se inauguró en Alge-



El edificio que fue Hotel Sevilla e Instituto de Segunda Enseñanza, la calle Segismundo Moret y el cauce bajo del río de la Miel hacia 1934.



El expreso Madrid-Algeciras dirigiéndose al muelle de la Galera pasando por delante del Hotel Sevilla hacia el año 1935.

ciras un Instituto de Segunda Enseñanza, creado por Real Decreto de 21 de octubre del mismo año. El Ayuntamiento barajó diversas alternativas para ubicar la nueva institución de enseñanza, aunque ninguna llegó a fructificar. En última instancia el Consistorio decidió alquilar a la familia Gaggero la planta superior del edificio que había construido en la orilla norte del río. Aunque el lugar disponía de espacios suficientes para aulas y despachos, carecía de sitios apropiados para instalar el laboratorio, la biblioteca, lugares para desarrollar la educación física y zonas para el recreo de los alumnos. El Instituto permaneció en este inmueble hasta el año 1933 pese a las continuas quejas de los profesores debidas al mal estado de las aulas y a la falta de espacio, situación que vino a agravar una carta del propietario del edificio, Miguel González-Gaggero, remitida al Ayuntamiento en mayo de 1932, en la que comunicaba su intención de revocar el contrato de alquiler para poder dedicar el inmueble a la actividad hotelera. Ante la imposibilidad de encontrar otro lugar céntrico, se decidió trasladar el Instituto al palafito denominado “El Kursaal” —del que más adelante se tratará— que era de propiedad municipal, a la espera de que se construyera una edificio expresamente dedicado a cen-

tro de enseñanza o se habilitara alguno de los existentes en la ciudad. Una vez trasladado el Instituto, se acometieron las obras de remodelación para adaptar el edificio a las necesidades de un establecimiento hotelero. Como Hotel Sevilla se usó hasta mediados de los años cincuenta, cuando se instaló en él las oficinas de la Compañía Trasmediterránea, actividad que se prolongó hasta principios de los sesenta. Actualmente el inmueble tiene un uso re-

sidencial, estando incluido en el Catálogo de Edificios de Notable Interés Arquitectónico por el Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad.

Descripción del edificio

La construcción presenta una planta en “L” con las fachadas principales mirando, una, a la calle Segismundo Moret y al actual Paseo del Río del Miel, y la otra, a la antigua



Elegante logia o mirador que coronaba el cuerpo semicircular en la esquina del edificio de los González-Gaggero, hoy día desaparecida. Fotografía tomada hacia 1928.



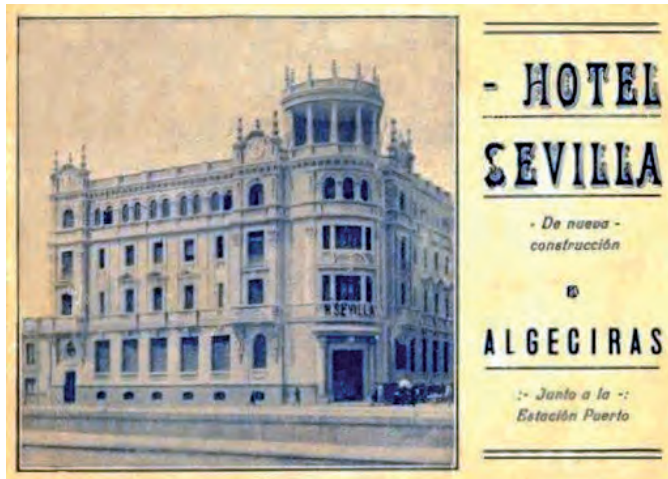
Vista parcial del Hotel Sevilla y las edificaciones que flanqueaban el acceso a la calle Río. En primer término, el río con las barcas de pesca fondeadas. La fotografía debió realizarse en torno al año 1928.

calle de la Soledad o de la Aduana, hoy José Santacana. Las dos alas, con aires de monumentalidad, se articulaban mediante un cuerpo esquinero de planta semicircular rematado —en un principio— con un elegante mirador cubierto con terraza sostenida por seis columnas abalaustradas y con un antepecho curvo formado también por balaustres que sobresalía por encima del resto del inmueble, como puede apreciarse en fotografías de la época.

El conjunto de la construcción, que sigue los esquemas del famoso edificio madrileño “Metropolis” diseñado por Jules Raymond Février e inaugurado en 1911, se ha de encuadrar en el estilo historicista pero con profundas influencias de la arquitectura francesa del Segundo Imperio, del arte Isabelino español y con elementos del eclecticismo. Los débitos respecto a la arquitectura francesa de la segunda mitad del siglo XIX se circuns-

criben al falso almohadillado horizontal de la primera planta, los alféizares de las ventanas sostenidos por ménsulas neobarrocas y guirnaldas, los penachos terminados en pináculos, las balaustradas de estilo barroco en balcones y ventanas, etc.

En su época esta edificación tuvo un enorme impacto en la ciudad, pues rompía con la vieja arquitectura popular predomi-



Anuncio en una revista del Hotel Sevilla.



El Hotel Sevilla o edificio de los González-Gaggero visto desde el actual Paseo del Río de la Miel. Fotografía tomada en el año 2012.

nante en la zona cercana al río y al puerto, a las nuevas casas construidas en las calles que iban desde la zona baja a la actual Avenida Blas Infante, de estilo modernista o ecléctico, y con las casas de aire inglés edificadas en la Villa Vieja.

El edificio de los González-Gaggero presenta cuatro plantas. En la primera, con paramento constituido por bandas horizontales almohadilladas, destacan las grandes ventanas rectangulares con antepechos de balaustres que flanquean una puerta lateral (inexistente en origen). En su lado oeste tiene un vano de forma circular y en el este una ventana cubierta con arco de medio punto con guirnaldas de frutos colgando del alféizar.

En la segunda planta alternan estrechas ventanas rectangulares muy alargadas de tres vanos con balcones que muestran antepechos formados por balaustres y que están rematados, los dos laterales, con frontones triangulares y el central con un frontón curvo. Dos grandes balcones situados a uno y otro lado de la fachada se hallan sostenidos por grandes ménsulas barroquizantes con figuras femeninas en relieve y coronados con dinteles con las claves historiadas de las que penden guirnaldas de frutas.

En la tercera planta, las ventanas muestran más parca decoración, a excepción de los elementos barroquizantes que cuelgan del alféizar. Los cuerpos laterales salientes de la fachada, en los que se abren los balcones de la segunda y tercera planta, están flanqueados por dos pilastras de orden gigante con capiteles de estilo ecléctico.

La última planta, que está coronada por una balaustrada corrida con dos penachos en cada extremo, contiene once ventanas con arcos de medio punto que descansan, alternativamente, sobre gruesos pilares y columnas de breve fuste y capiteles que tienden al jónico. Por debajo de la balaustrada discurre una prominente cornisa sostenida con modillones. En los penachos que flanquean el cuerpo semicircular, donde se abre la puerta principal con escalinata y flanqueada por sendas columnas, se muestra decoración en relieve constituida por dos ramas de laurel. Rematándolos, se localizan tres pináculos abalaustrados con florones y frutos en cada uno de ellos.

(En la página 142 se muestra una fotografía realizada en torno a 1926 cuando el edificio estaba recién acabado. A su lado, el que luego se llamó Hotel Madrid, expone un letrero en su fachada en el que se puede leer Hotel París).



CASA-PALACIO DE LA MARQUESA DE MARZALES

La casa señorial situada en el actual Paseo Victoria Eugenia, frente a la barriada de Pescadores, hoy sede de los Juzgados de lo Penal y de lo Social, fue construida por la familia Marzales-Larios entre 1929 y 1930. A lo largo de su dilatada existencia fue utilizada como residencia de la marquesa de Marzales y de su descendencia hasta los años setenta del siglo XX. Luego quedó abandonada pasando a propiedad del Ayuntamiento de Algeciras que la cedió al Ministerio de Justicia, el cual procedió a su reforma entre los años 1989 y 1990 para establecer en este magnífico pero deteriorado palacio parte de la administración de justicia de la ciudad. Hoy, sólo sus muros, ventanas, balcones y cubiertas de tejas árabes, así como la torre-mirador que una vez dominó la Bahía y el cercano Peñón, recuerdan su pasado esplendor. Los años de abandono posibilitaron el expolio del mobiliario que permanecía en su interior, las torneadas maderas de las escaleras que daban acceso a la segunda planta, incluso algunas solerías de notable cerámica sevillana que una vez fue pavimento de sus salones. Hasta tal punto habían quedado inutilizables los elementos muebles y la decoración interna de la casa-

palacio, que en el proyecto de restauración y adecuación del edificio para su uso como Juzgado, el arquitecto redactor escribió lo siguiente: *Las instalaciones antiguas existentes son las propias de un edificio de noble porte, pero están destrozadas y en desuso total, por lo que serán desmontadas en su totalidad.* De esa manera se obró y hoy día nada de lo que puede verse en el interior de la casa está relacionado con la mansión nobiliar que una vez fue testigo de grandes acontecimientos sociales de la aristocracia nacional y británica.

“San Bernardo”: la mansión de una familia aristocrática

El 27 de mayo de 1910, una vez concluido el Consejo de Ministros celebrado ese día, el rey Alfonso XIII firmó el decreto concediendo el título de marquesa de Marzales a María Josefa Fernández de Villavicencio y Crooke nacida el 2 de agosto de 1882. La denominación del título hacía referencia a la localidad vallisoletana de Marzales. María Josefa casó en primeras nupcias con su primo Carlos Larios y en segunda con Pablo Larios y Sánchez de Piña, perteneciente a la rama de los Larios establecida en Gibraltar, con el que tuvo nueve hijos.

Después de su segundo matrimonio, la Marquesa y su marido fijaron su residencia en el Campo de Gibraltar como tantos otros hombres de negocios gibraltareños, pues Pablo Larios tenía establecidas en la colonia británica sus actividades empresariales relacionadas con la banca y el comercio y en los pueblos de su entorno otras vinculadas con las explotaciones agrícolas, forestales e industriales. Se sabe, por periódicos de la época,

que la marquesa de Marzales y su esposo Pablo residían en Algeciras o sus alrededores al menos desde el año 1913 y que eran propietarios, en esa fecha de “una magnífica finca” en la que estuvo invitada en abril de ese año la princesa de Ratibor según noticia recogida por “El Imparcial” el 6 de abril. Sin embargo no sabemos a qué finca se refiere el periódico, pues aún no se había construido la casa-palacio que es el objeto de este capítulo del libro. Es probable que en aquellos primeros años de matrimonio la pareja fijara su residencia en alguna de las fincas o casas de campo que poseía Pablo



Portalón de ingreso al patio porticado de la casa-palacio de la marquesa de Marzales en la actualidad.

Larios en la zona, en El Cobre, Guadacorte o el Monte de la Torre. Dos años más tarde otra noticia, aparecida en el diario “La Época”, hace referencia a que *la princesa de Salm Salm, acompañada de la hermana del cónsul de España en Gibraltar, estuvo en Algeciras pasando el día en la finca del marqués de Marzales.*

En 1928, el hijo del arquitecto Guillermo Thompson, Albert, contrajo matrimonio con Victoria García Mier, que era nieta del antes citado Luis Antonio Lombard. Thompson construyó para ellos una casa sobre un altozano cercano a la costa, al sur de la mansión de “El Águila” a la que le pusieron por nombre “San Bernardo”. Poco después Thompson la vendió a la marquesa de Marzales que procedió a demolerla para construir en su lugar la espléndida casa-palacio que sería su residencia a partir de entonces. La construcción de la nueva casa en estilo regionalista andaluz, que conservó el antiguo nombre de “San Bernardo”, se llevó a cabo entre 1929 y 1930. En esta mansión residió Pablo Larios, con su mujer y los



Patio de la casa con la galería de la fachada oeste y la puerta de entrada.

hijos de ambos, hasta su muerte acontecida en el año 1938. María Josefa Fernández de Villavicencio falleció en Algeciras el 19 de septiembre de 1975.

La casa-palacio de San Bernardo, propiedad de la marquesa de Marzales, fue durante las décadas de los años treinta, cuarenta y cincuenta, lugar de encuentro de la nobleza española y de la aristocracia gibraltareña y espacio donde se celebraron fastuosas fiestas. En ella tuvieron lugar los enlaces matrimoniales de algunas de sus hijas, el nacimiento de algunos de sus nietos y en ella residían María Josefa y Pablo en el aciago mes de agosto de 1937 cuando les llegó la noticia de que sus hijas María Luisa y María Isabel, de diecinueve y veinte años de edad, respectivamente, que ejercían labores humanitarias en el ejército de Franco, habían sido apresadas por los republicanos en Brunete y conducidas a Valencia. Acabada la guerra, ambas fueron condecoradas con la Medalla de Sufrimientos por la Patria.

En el mes de julio de 1933 nació en la casa-palacio el hijo primogénito de Irene Larios y Fernández de Villavicencio, que fue bautizado en la iglesia de Nuestra Señora de la Palma. La noticia del natalicio la recogió el diario “La Época” en su edición del día 15 de julio de 1933. La unión matrimonial de Irene y Juan Revertera, conde de Revertera, se había celebrado en la iglesia del Asilo San José de Algeciras en el mes de julio del año anterior.

El 27 de abril de 1935, con gran pompa, se celebró en la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma el enlace matrimonial de otra de las hijas de la marquesa de Marzales, Margot, con Miguel Primo de Rivera, hermano de José Antonio, el fundador de la Falange. El diario “La Época”, en su edición de ese mismo día, señalaba que *terminada la ceremonia se trasladaron los novios e invitados a San Bernardo, la magnífica finca de campo propiedad de los marqueses de Marzales, emplazada en la orilla del mar. Allí se celebró una espléndida fiesta que tuvo por marco el delicioso*



Torre-mirador situada en el ángulo sureste de la casa-palacio. Véase el alero con las falsas cabezas de vigas.

y cuidado jardín que circunda el inmueble. A la boda ha asistido una numerosa y distinguida concurrencia llegada expresamente para este acto desde Gibraltar, Jerez, Sevilla y Madrid.

Unos años más tarde, el 21 de julio de 1939, Miguel Primo de Rivera, ya como Consejero Nacional, dio una conferencia en la sede la Falange Femenina de Algeciras, a la que, según la prensa de la época, asistió numeroso público. Una vez finalizada su intervención, *se dirigió seguidamente al palacio de su madre política, la señora marquesa de Marzales, donde recibió innumerables visitas. Permanecerá aquí varios días, escribía el corresponsal del diario ABC de Sevilla el 22 de julio.*

En el mes de junio de 1950 tuvo lugar otra sonada fiesta en la casa-palacio de la marquesa de Marzales. En esta ocasión fue con motivo de la boda de su hija menor, Fabiola, que contrajo matrimonio en la iglesia del Asilo San José con Ruy Ozores y Ochoa,



Alzado de la fachada oeste y de la puerta de entrada al patio del palacio de la marquesa de Marzales (Proyecto de restauración y adecuación para ubicar en él dos juzgados de lo penal y uno de lo social. Año 1989).

comandante de aviación laureado que había pertenecido a la 3ª Escuadrilla Azul que combatió junto con la Luftwaffe en el frente ruso durante la Segunda Guerra Mundial. Como en otras ocasiones, el diario ABC de Sevilla, en su edición del 30 de junio, recogía la noticia finalizándola con el siguiente texto: *Después de la ceremonia, los asistentes se trasladaron a San Bernardo, residencia de la marquesa de Marzales, donde se sirvió una cena a la que siguió un animado baile... Entre los concurrentes se encontraban el general gobernador de Gibraltar y su esposa, la señora de Kenefz, lady Anderson, el cónsul de Gran Bretaña en Algeciras y numerosas personas de la sociedad de Gibraltar, de Algeciras y de Madrid.*

Descripción del edificio

El conjunto, que responde al estilo regionalista imperante en la segunda y tercera década del siglo XX, con la recuperación de elementos de profunda raigambre andaluza tomados, sobre todo, del mudéjar y del barroco, presenta una planta cuadrada constituida por tres crujías en “U” que habilitan un patio central, también cuadrado, con galerías porticadas en sus lados meridional y occidental sostenidas por arcos carpaneles que descansan sobre columnas de orden toscano. El edificio dispone de dos pisos, que son tres en la torre-mirador y en la torre de planta cuadrada. En la fachada principal que mira al Oeste se abre la puerta de ingreso a la casa-palacio enmarcada por ba-

quetones barroquizantes y flanqueada por dos a modo de pilastras. La puerta está rematada por un tejadillo a cuatro aguas con alero muy volado y adornado con sendas bolas en sus extremos. En la fachada que da al Norte se localiza un cuerpo con planta en “L” que no es original y que debió ser añadido con bastante posterioridad al edificio para instalar en él la cocina y la despensa.

En el cuerpo o crujía central se hallaban los salones principales de la mansión —hoy día desaparecidos— y el acceso a la terraza y a los jardines que daban al mar. En el ángulo sureste, en la conexión entre las crujías oriental y meridional, se localiza una esbelta torre-mirador de tres pisos y sección octogonal en cuya segunda planta se hallaba el dormitorio de los marqueses de Marzales. Esta torre-mirador, desde la que se tienen excelentes vistas de la Bahía y del Peñón, se cubre con un tejado de tejas árabes a ocho aguas. Los aleros del edificio son muy volados estando sostenidos con falsas cabezas de vigas a modo de ménsulas.

Mirando al patio, en su ángulo sureste, se halla una segunda torre, pero ésta de planta cuadrada, también de tres plantas más un ático retranqueado y cubierta con tejas árabes a cuatro aguas.

(En la página 147 se ha incluido una fotografía tomada en la actualidad que muestra la parte trasera del palacio y los restos del exuberante jardín que una vez existió entre la mansión y la playa).



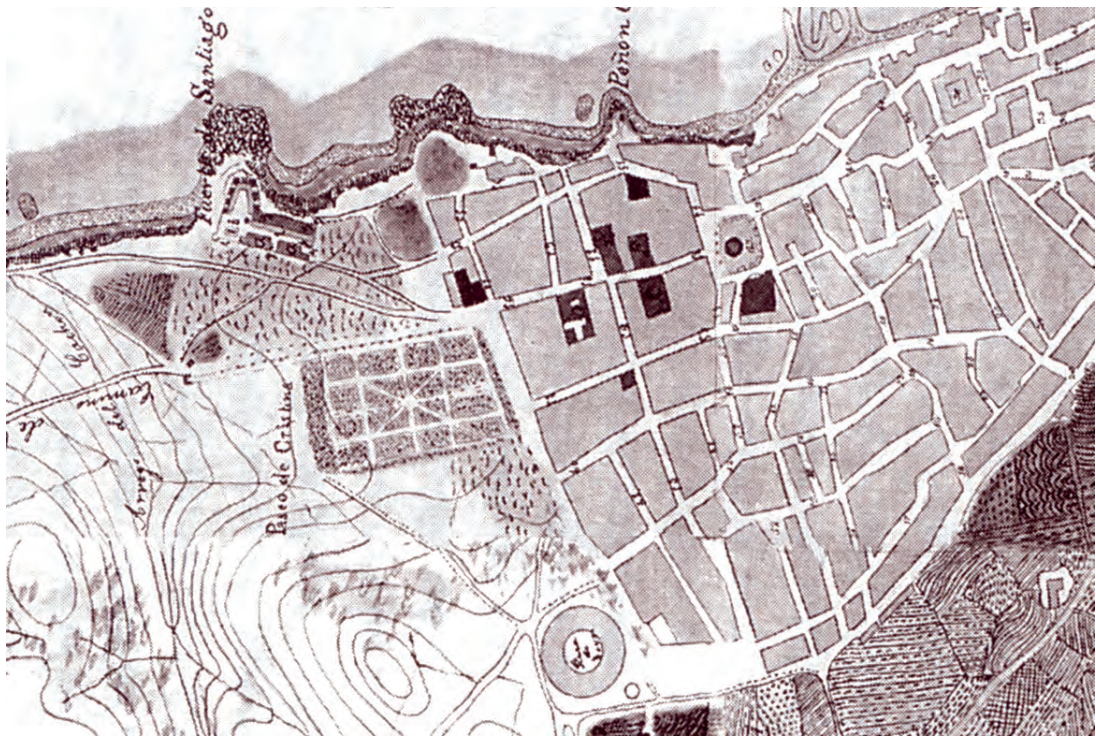
PARQUE MARÍA CRISTINA

Desde mediados del siglo XVIII está documentada la existencia de un paseo arbolado en la zona sur de la ciudad, rodeado de huertas, entre la orilla del río, donde se alzó a partir de 1776 la Capilla del Santo Cristo de la Alameda, y la plazuela que hubo delante de la Capilla de San Antón. Este espacio, conocido desde mediados del siglo XIX, como Alameda Vieja para distinguirla de la nueva que se había creado en la parte norte de la ciudad, extramuros, entre el Campo de Instrucción de los cuarteles y la plaza de toros, era el único lugar de esparcimiento de los algecireños hasta los años treinta de la decimonovena centuria. A mediados del siglo XVIII era el paso obligado para la gente marinera que tenía sus barcas de pesca y faluchos de comercio anclados en el río y durante el Gran Asedio de Gibraltar, entre 1779 y 1783, fue un paseo frecuentado por los marineros y soldados españoles y franceses establecidos en la ciudad. Sin embargo, aquella primera alameda y las huertas colindantes pronto fueron absorbidas por la expansión urba-

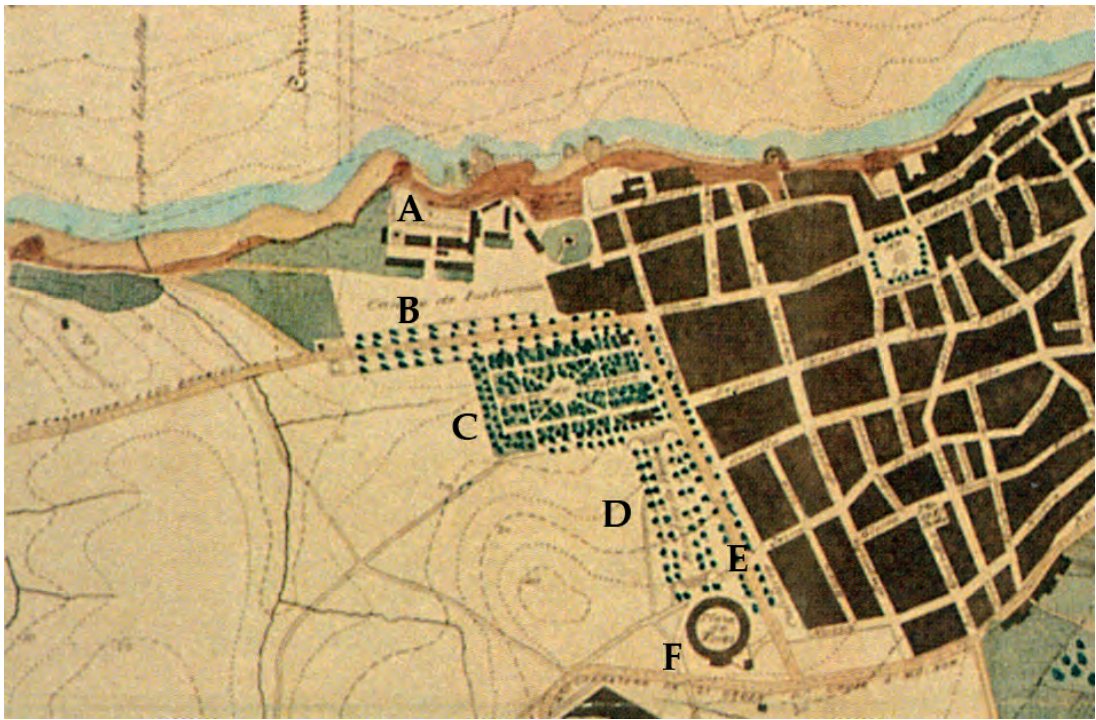
na, siendo ocupado el paseo por viviendas de una o dos plantas que dieron lugar a la actual calle Cayetano del Toro.

La llamada Alameda Nueva y el Paseo de Cristina

Otro espacio tempranamente usado por el vecindario para sus paseos y sus momentos de diversión era el descampado que había al norte de la ciudad, más allá de las derruidas murallas donde se encontraba el cortijo denominado del Calvario. A principios del siglo XIX, como tantas otras zonas de los extrarradios de las ciudades de la época, era un lugar insalubre y poco frecuentado donde se acumulaban escombros y basuras. En aquel descampado, donde en la Edad Media se hallaba el cementerio musulmán y la *musalla* u oratorio al aire libre, se localizaba una sola edificación en su lado oriental: el Fuerte de Santiago. Arrancando en la calle Imperial, luego Alfonso XI, a las espaldas del citado fuerte, discurría el camino que conducía a Los Barrios. En 1817, el Ayuntamiento y la Comandancia General



Plano de la zona norte de la ciudad de Algeciras realizado en el año 1857. Extramuros, a lo largo de lo que hoy es Avenida Blas Infante, puede apreciarse el Fuerte de Santiago, el Paseo Reina Cristina y la primera plaza de toros denominada “La Constancia” (Servicio Geográfico del Ejército).



Plano de la zona norte de la ciudad de Algeciras realizado en 1913. En él se han señalado los siguientes elementos: A.- El Fuerte de Santiago; B.- La Alameda situada al Este del Paseo; C.- El Paseo Reina Cristina; D.- La Alameda de la Feria; E.- La Alameda Nueva y F.- La plaza de toros “La Perseverancia” (Archivo de la A.P.B.A.).

del Campo de Gibraltar, decidieron plantar árboles en aquella zona para adcentrar un espacio que se hallaba situado en una de las entradas a la ciudad. A pesar de la escasez de recursos, se sembraron chopos y se creó una primera Alameda, paralela a los restos de la muralla, que iba desde el llano donde años más tarde se construiría el Cuartel de Infantería del Calvario, hasta el antiguo cementerio situado en la cima de la colina al noroeste de la ciudad.

Pero, aquella Alameda constituida únicamente por dos hileras de chopos, no respondía a las exigencias de una clase burguesa que, cada año que pasaba, era más numerosa y tenía una mayor influencia en la ciudad. En el año 1833, el Ayuntamiento logró que el Comandante General del Campo de Gibraltar, teniente general José Canterac, se involucrara en la reforma y mejora de aquel espacio público. José Canterac había sido nombrado por la reina gobernado-



Plano de la parte baja de Algeciras levantado en 1761 en el que se puede ver la Alameda Vieja (señalada con una flecha) rodeada de huertas y el curso bajo del río de la Miel (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, Leg. 03261).

ra adjunto al Capitán General de la Provincia Militar de Castilla la Nueva, Francisco Javier Castaños, en noviembre de 1832. Un mes más tarde fue nombrado Comandante General en comisión del Campo de Gibraltar, permaneciendo en ese cargo hasta el 17 de enero de 1835, fecha en la que retornó a Castilla la Nueva como Capitán General de la Provincia.

Estando en el destino algecireño mandó redactar el proyecto de la nueva alameda y, adosado a su lado norte, el paseo que se llamaría de Cristina en honor de la reina regente, madre de Isabel II, María Cristina de Borbón-Dos Sicilias. En la ejecución del proyecto de Canterac intervinieron el coronel de Ingenieros, Mariano Carrillo, al frente del Cuerpo de Ingenieros de la ciudad —que fue el que diseñó el Paseo de Cristina— con la aportación económica del Ministerio de Fomento. La mayor parte de los árboles fue suministrada



La Alameda de la Feria. A la izquierda de la imagen puede verse el Casino Cinema y, al fondo, la plaza de toros “La Perseverancia”. Fotografía tomada hacia 1920. Los bancos que se ven en la fotografía fueron trasladados a la Plaza Joaquín Ibáñez cuando se urbanizó en los años cincuenta.

por el Asistente de Sevilla, José Manuel de Arjona, siendo traídos de los viveros sevillanos que la gente denominaba “las delicias de Arjona”. La “Revista Española” de Madrid, en su edición del día 23 de julio de 1833, escribía lo que sigue sobre la labor de Canterac en pro del ornato de Algeciras: *Las inmediaciones, áridas antes y desagradables, de Algeciras se han convertido ya en dos hermosos*

rrespondiente justiprecio, aunque Santacana refiere que mediante el pago de una modesta suma. Consistían en un rectángulo con una longitud por 139,30 metros y una anchura de 89,15 metros según Pascual Madoz, el cual escribe en el año 1845, que el Paseo de Cristina estaba dividido por una calle central con algunos asientos de piedra, dos laterales más angostas, y otras transversales for-



Plaza central del parque con el banco corrido decorado con azulejos de Triana. Al fondo, el muro de cierre perimetral con el remate curvo de tejas vidriadas y, detrás, los tejados de los cuarteles. Año 1930, recién terminadas las obras de reforma. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

paseos de árboles, merced al celo y actividad del Excmo. Sr. D. José Canterac, comandante general del Campo de Gibraltar, auxiliado por el Ministerio del Fomento General del Reino. El primero de estos paseos es notable por su bellísima posición; el segundo por su graciosa idea debida a D. Mariano Carrillo, coronel de ingenieros. Su Majestad se ha dignado manifestar al Sr. Canterac su Real satisfacción por esta obra, y honrar con sus elogios el plan y la ejecución de ella.

Los terrenos para la ejecución del Paseo, que sigue los esquemas de los jardines franceses imperantes en la época, fueron adquiridos a Agustín Bálsamo mediante expropiación forzosa y el abono del co-

madas de árboles, y por los verdes vallados de 20 jardines plantados en los espacios que dejan dichas calles, los cuales son cultivados por particulares y guardados por la ciudad.

Como refiere Madoz, el “Paseo de Cristina”, que tenía forma rectangular y se hallaba situado al norte de la Alameda, como puede verse en los planos adjuntos, estaba dividido por tres calles longitudinales, trazadas en sentido Sur-Norte, la central, — que presentaba doble anchura que las dos laterales— habilitaba en su centro una plaza circular, y otras tres calles transversales de menor anchura que las laterales antes citadas. Estos viales configuraban dieciséis



La calle central del Parque con las hileras de bancos que la flanqueaban y las farolas con basamentos de mampostería y asientos circulares decorados con elementos cerámicos. Al fondo, a la izquierda de la imagen, el Cuartel del Calvario. Fotografía tomada, como las anteriores, a finales de 1930.

parterres de forma rectangular. Los cuatro que rodeaban la plaza central, estaban, a su vez, divididos en dos por caminos que los cruzaban diagonalmente, dando, en total, doce parterres de forma rectangular y ocho que tienden al triángulo.

Como dice Pascual Madoz y luego corrobora Emilio Santacana, estos parterres fueron cedidos a los vecinos que los solicitaron, *mediante el pago de una modesta suma*, refiere Santacana, con la condición de que los sembrasen y cuidasen, pero con la prohibición de que no los usaran para otros fines, reservándose el Ayuntamiento la observancia de estas condiciones que fueron respetadas en un principio. Sin embargo, en algunas ocasiones el Consistorio tuvo que llamar la atención a algunos vecinos que no mantenían sembradas y bien cuidadas sus parcelas. Con el paso de los años hubo quienes intentaron edificar en los terrenos que les tenían cedidos. En 1880 el propio Ayuntamiento autorizó la construcción, en uno de los parterres, el conocido como Teatro de

Variedades y, en otro, que se hallaba frente al Cuartel, un local que se destinó a café. En sesión celebrada el 11 de septiembre de 1914 el concejal Sr. Estero denunció que en una parcela se estaba instalando una máquina de vapor destinada a calefacción de agua para baños. Este curioso sistema de propiedad mixta público-privada se mantuvo hasta el año 1889, cuando el Ayuntamiento, decidido a acabar con el problema del mal uso de los jardines, inició los trámites para proceder a la expropiación de las parcelas a los particulares que las usaban, lo que no evitó que en 1905 varios vecinos solicitaran licencia municipal para poder edificar unas casas. Hubo protestas de ciudadanos y de algunos miembros del Consistorio, siendo uno de los más destacados defensores del uso público del Paseo, Emilio Santacana. En los años siguientes el Ayuntamiento expropió seis parcelas, aunque no se lograron recuperar todos los parterres hasta el año 1929, según Pérez-Petinto, siendo alcalde de la ciudad Laureano Ortega.

En 1848, cuando el que luego sería emperador de México, Maximiliano I, estuvo en Algeciras, paseó por la Alameda y nos dejó esta descripción de lo que vio: *El tiempo que precedió a la celebración de la corrida lo pasé en la Alameda de Algeciras... Amplios y bellos caminos discurren a través de la floresta de plantas sureñas. Desde los bancos, protegidos por las sombras, se disfrutaba de un excelente panorama, en el que se hallaba comprendida la orgullosa Gibraltar...*



La antigua rotonda central una vez que hubo perdido el Parque la franja occidental en la que se construyeron varios bloques, entre ellos el que aparece en la imagen destinado a viviendas militares. La fotografía es de principios de los años sesenta.

En 1851 se construyó la plaza de toros “La Constancia” en la parte más elevada del Calvario —de la que más adelante se tratará— y se habilitó un espacio para celebrar la feria de ganado. En 1863 el Ayuntamiento expropió aquellos terrenos y procedió a adecentarlos, formando la “Alameda de la Feria” entre el lado oeste del Paseo de Cristina y la plaza de toros. En 1867 se construyó la escalinata que enlazaba el Paseo con la nueva Alameda. Dos años más tarde

se formó otro paseo arbolado siguiendo el camino que conducía a Los Barrios, que separaba el Campo de Instrucción del Cuartel de Infantería y del Fuerte de Santiago del Paseo de Cristina.

El Parque María Cristina

Una vez recuperada la propiedad de todas las parcelas del Paseo de Cristina, el Ayuntamiento, en 1930, siendo alcalde Emilio Morilla Salinas, que había acometido las reformas de la Plaza Alta dotándola de la fuente, bancos y balaustrada de cerámica de Triana que hoy posee, y del Salón de Plenos con el mismo tipo de azulejería sevillana, procedió a construir el cerramiento perimetral del Paseo consistente en un muro reforzado con pilares y rematado con un tejadillo curvo a dos aguas de tejas vidriadas en verde. También se reformó en profundi-



Una fotografía actual tomada desde el mismo ángulo que la anterior. Obsérvese que ha desaparecido la original farola sobre base de mampostería y azulejos que había en el centro de la plaza.

dad el interior subdividiéndolo con nuevos caminos secundarios, para convertirlo en el Parque María Cristina que todos conocemos. Este nuevo espacio de ocio es probable que conservara su antiguo nombre que recordaba a la reina regente, madre de Isabel II, o que se renombrara con el de María Cristina de Absburgo, esposa de Alfonso XII, que había muerto el 6 de febrero de 1929.

Entre las obras de mejoras realizadas durante el breve mandato del alcalde Morilla, sin duda reflejo de la moda que se extendió por Andalucía después de la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929 y de la construcción de la famosa Plaza de España sevillana, hay que señalar, al margen del muro de cerramiento, el traslado de la farola que existía en la Plaza Alta, conocida por los algecireños como la “Cocina Económica” por el tosco pedestal de ladrillos rojos que la sostenía, a la rotonda central del parque; el recercado de los parterres y del banco corrido circular de la plaza central que se hicieron también con azulejos de Triana; la dotación de nuevas farolas sobre basamentos circulares de cerámica que servían de bancos y la siembra de palmeras y de diversas clases de arbustos ornamentales.

Con la proclamación de la II República en abril de 1931, el Consistorio cambió el nombre del Parque María Cristina por el de Paseo Galán y García Hernández, en recuerdo de los capitanes Fermín Galán y Ángel García Hernández que se alzaron en Jaca contra la monarquía de Alfonso XIII en el mes de diciembre de 1930 y fueron fusilados. Tras el triunfo del Alzamiento del General Franco, el parque volvió a recuperar su antiguo nombre.

En 1959 se decidió ampliar la actual Avenida Fuerzas Armadas, en aquel tiem-

po Avenida General Franco, perdiendo el parque una ancha franja de terreno situada al Oeste, algo más de un tercio del total de su superficie. En esa parcela de terreno se erigieron edificios destinados a residencia de militares, a viviendas privadas, a sede de empresas como Telefónica y a un local para el Sindicato.

El hallazgo de un tramo de la muralla, foso y de una de las puertas de la Algeciras medieval en la esquina sureste del parque obligó a retranquear la valla perimetral, lo que se aprovechó para sustituirla por una elegante reja de hierro apoyada sobre una base de mampostería que, por diversos motivos, no llegó a culminarse.

En el año 2007 se realizaron diversas obras de mejoras en el alumbrado y la recogida y canalización de aguas y, al año siguiente, con motivo de la conmemoración del doscientos aniversario de la Batalla de Bailén, se puso a la calle central del parque el nombre de “Voluntarios de Algeciras en la Batalla de Bailén (1808-2008).”

Actualmente, el Parque María Cristina tiene una superficie aproximada de 30.000 metros cuadrados y una forma tendente al rectángulo. Los parterres y los paseos se estructuran en torno a una gran plaza de forma circular con cuatro entradas heredada del primitivo Paseo de Cristina, aunque hoy día descentrada. Está rodeada del banco corrido con azulejos de que fue dotada en 1930. Entre las especies vegetales que posee se cuentan palmeras, castaños de Indias, araucarias, laureles, palmitos arborescentes, ciruelos, acacias blancas, ficus, tilos, tuyas, árboles de Júpiter, adelfas, cedros y pinos.

(En la página 151 aparece una postal coloreada, editada hacia 1904 por J. Ferrary de Gibraltar con el número 4. En ella se puede ver la calle central del Paseo Reina Cristina con los bancos existentes en esa fecha y la plaza circular que ocupaba su centro).



MERCADO DE ABASTOS

El primer mercado público de la ciudad estuvo situado en la popularmente conocida como calle Panadería, en su parte más ancha existente entre las calles Emilio Santacana y Rafael de Muro. Se trataba de un espacio que fue ocupado por puestos desmontables en los que se vendían frutas y verduras, de ahí que la gente comenzara a denominar aquel lugar como “Plaza de la Verdura”. Según Santacana, el despacho de pan y de la carne se hallaba ubicado en la calle Torrecilla (hoy Prim), en una casa propiedad del Ayuntamiento que estaba junto al Pósito (del que más adelante se tratará).

El primer mercado de la Plaza Baja

Como aquel lugar de la calle Panadería no reunía las condiciones adecuadas para establecer un mercado, por lo angosto del espacio, la aglomeración de gente que provocaba, lo resbaladizo del piso empedrado y la proximidad de las casas particulares que sufrían las incomodidades de la presencia de los puestos y de los compradores, en el año 1819 se decidió por el Consisto-

rio trasladar los puesto de venta de verduras y de frutas a la Plaza Baja que reunía, por su amplitud, mejores condiciones para contener el mercado de la ciudad.

Según manifiesta Ana María Aranda, la “Plaza de la Verdura” se cerró definitivamente el 18 de febrero de 1819. En la sesión del Ayuntamiento celebrada el 16 de febrero de 1819, se recoge lo que sigue: *La mala localización y situación que tenía el mercado de las verduras, frutas, carnes frescas y otros artículos que son de compra diaria para los vecinos, pues aquello no es otra cosa más que un pedazo de calle, mal empedrada y cuesta pendienteísima, causa por que no podía verse limpia..., a lo cual se agrega que estando el peso público para los molineros en el mismo paraje, a cada paso atropellan las bestias las gentes..., y que había en ella (la ciudad) lugar muy a propósito para semejante establecimiento en que podrían hermanarse la comodidad pública con el decoro de la ciudad y comodidad del vecindario, cual es la plaza baja, capaz de todo por su cabida.*

Para dar mayores facilidades a los vendedores y compradores que frecuentaban

el mercado y ordenar más racionalmente la actividad, el Ayuntamiento autorizó la construcción de casillas con el fin de que se estableciera un mercado de carácter permanente y con los puestos de venta bien alineados. En ese sentido se publicó, el 25 de julio de 1821, el siguiente Edicto: *Hacemos saber: que habiéndose determinado por el Ayuntamiento la conclusión de las casillas o cajones de la Plaza de N. S. de la Palma donde se halla el*

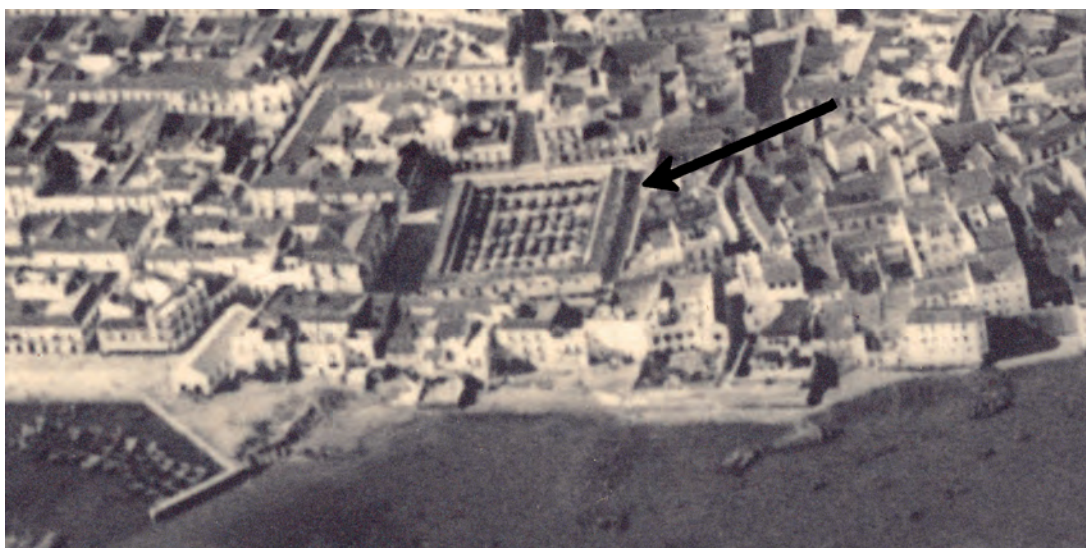
mercado público en conformidad al plano o diseño que al intento se ha levantado, ha acordado en sesión de ayer se haga notorio, para que los vecinos que deseen construir para sí alguno de dichos cajones, presenten su petición por escrito, con expresión del objeto a que intenta destinarlo, a fin de que tomando el Ayuntamiento los conocimientos necesarios, pueda determinar debidamente el modo de conceder dichos cajones entre aquellos que fuesen más acreedores...

Las casillas o puestos fijos se fueron edificando de acuerdo con el diseño y el



Tramo de la calle Panadería, conocido como "Plaza de la Verdura", donde estuvo ubicado el primer mercado de la ciudad hasta el año 1819. Fotografía tomada hacia 1915.

plan aprobado por el Ayuntamiento, conformándose con el paso de los meses una edificación de una sola planta de forma cuadrada constituida por cuatro crujías paralelas a la alineación de las casas que formaban la plaza. Cada crujía disponía de galerías porticadas hacia el interior donde se situaban los puestos de venta. El espacio central que habilitaban las cuatro crujías estaba ocupado por numerosos puestos o casillas de madera perfectamente alineados y separados por calles de unas doce varas



Señalado con una flecha, el antiguo mercado construido entre 1821 y 1827 en la Plaza Baja. (Ampliación de la fotografía aérea tomada en 1929 por el piloto de la R.A.F. Sr. Armour).



Interior del mercado de la plaza Nuestra Señora de la Palma en una fotografía de 1906. Véanse los deteriorados puestos de venta y la fuente que se habitó intramuros para uso de los vendedores y de sus clientes.

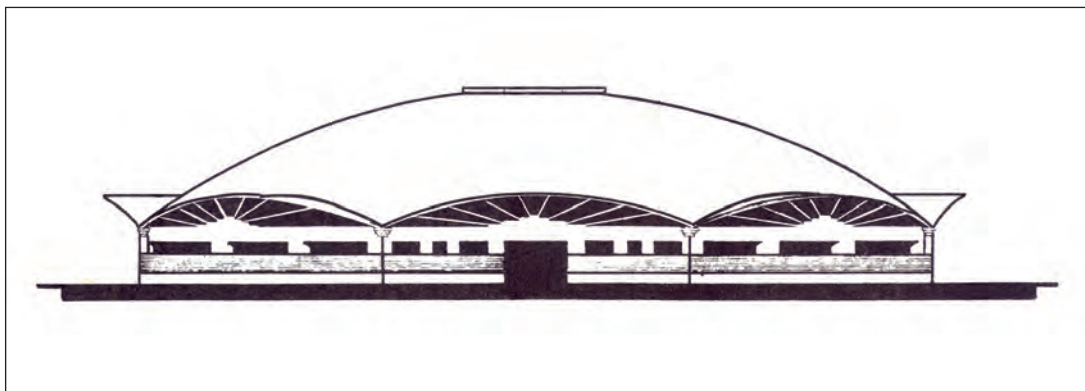
de anchura aptas para el trasiego de gente y de caballerías como puede apreciarse en la foto aérea del año 1929 que se adjunta. También se pavimentó el piso terrizo, se trasladó al interior de la edificación la fuente que existía en su exterior desde finales del siglo XVIII y se construyó una atarjea para el desalajo de aguas residuales. Los accesos al mercado se hallaban situados cerca de los ángulos de cada una de las fachadas y consistían en un pasadizo cubierto con techo raso y doble arco de medio punto en la entrada y la salida, como puede verse en la fotografía que inicia este capítulo. El mercado estuvo totalmente concluido en 1827. Cada propietario de puesto de venta debía abonar mensualmente, en concepto

de arbitrio para sufragar los gastos de mantenimiento de la institución, cinco reales, según Pérez-Petinto. Todas las casetas o puestos eran de propiedad particular a excepción de la del Almota-cén o del Repeso que pertenecía al Ayuntamiento. La nueva plaza se denominó de Nuestra Señora de la Palma.

En 1845, Madoz describe así el mercado y la plaza: *La segunda plaza, llamada Baja es un cuadro... y concéntrico a él está colocado el mercado público,*

formado de puestos para la venta, que son habitaciones bajas de material, enteramente iguales, de forma sencilla, pero regular, y con soportales que dan al interior, donde se contiene otra plaza más pequeña..., cuya entrada la forman cuatro arcos situados en los ángulos de la misma.

Entre los años 1852 y 1862 se dotó de baldosas, sacadas de las canteras de la dehesa de La Punta, toda la plaza con el fin de mejorar el pavimento y facilitar el desplazamiento de vendedores y clientes. En 1893 se cambió las baldosas por adoquines. En los días de la Conferencia Internacional de Algeciras el mercado estaba ya muy deteriorado, al margen de que era insuficiente para atender las necesidades de la numerosa población con que contaba por enton-



Alzado del Mercado de Abastos de Algeciras proyectado por el ingeniero Eduardo Torroja Miret y el arquitecto Manuel Sánchez Arcas y construido entre 1933 y 1935.

ces la ciudad. El 1 de abril de 1905 el Ayuntamiento concedió a Julián Casero Sanjuán la construcción de cuarenta nuevas casillas y almacenes de madera en la Plaza de Abastos para que las explotara por un plazo de trece años. Estuvieron terminadas y *ajustadas al plano*, según el perito carpintero, Bartolomé Jaén, en septiembre de ese año.

El Mercado Ingeniero Torroja

En 1928 el Consistorio pensó en sustituir el edificio del mercado y las anti-higiénicas casetas de madera que contenía por un nuevo edificio más acorde con las normas que sobre esa clase de instituciones públicas se estaban imponiendo en todo el Estado. En el plan de obras del año 1929 se incluyó la propuesta de edificar un nuevo mercado que se empezó a construir en la llamada huerta del Ancla (donde hoy se halla el Instituto Ventura Morón). Sin embargo, cuando se instauró la República, en el mes de abril de 1931, las obras, que casi estaban concluidas, se paralizaron.



El Mercado Ingeniero Torroja recién terminado en 1935. Véase el escudo de la ciudad que en sus primeros años estuvo situado sobre el dintel de las cuatro entradas.

Abandonado el proyecto de construcción del nuevo mercado en la huerta del Ancla y obsoleto el de la Plaza Baja, el Ayuntamiento encargó un nuevo proyecto, pero en esta ocasión para la edificación de un moderno edificio que sustituyera a la tosca construcción que albergaba los puestos del mercado desde 1827. La idea fue del famoso ingeniero Eduardo Torroja y la ejecución de la obra corrió a cargo del prestigioso arquitecto Manuel Sánchez Arcas con el concurso del constructor Ricardo Barredo.



Lucernario o claraboya cenital que sustituye la inexistente clave de la bóveda que cubre el Mercado Ingeniero Torroja.



Vista parcial de la plaza Nuestra Señora de la Palma y del Mercado Ingeniero Torroja. Fotografía tomada en torno al año 1955.

La apuesta revolucionaria de Torroja era la supresión de cualquier tipo de soportes interiores, permitiendo un espacio octogonal diáfano de 48 metros de diámetro cubierto con una bóveda de casquete esférico abierta en su centro mediante un atrevido lucernario o claraboya cenital de 10 metros de diámetro, rodeada de ocho marquesinas cilíndricas o voladizos que habilitan los vanos para la iluminación lateral del edificio. La bóveda se adapta a la planta poligonal descansando sobre ocho soportes. Era la primera vez que se construía una bóveda de ese tamaño sostenida por ocho pilares perimetrales y sin apoyo central.

Los puestos irían distribuidos en círculos concéntricos en el interior y adosados a los muros perimetrales. En un principio no se ubicaron puestos de venta en el exterior, aunque posteriormente se autorizó la instalación de puestos desmontables en las calles perimetrales que aún se mantienen. Las obras se iniciaron en el año 1933 y se terminaron en 1935.

El conocido como Mercado Ingeniero Torroja es un sobresaliente ejemplo de colaboración entre la arquitectura funcional y la moderna ingeniería basada en el hor-

migón armado. Hoy día es considerada una obra fundamental para la comprensión de la arquitectura española del primer tercio del siglo XX.

Torroja había acabado la carrera de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en el año 1923 y pronto comenzó a interesarse por valores de simplicidad y funcionalidad que tan bien podía expresar con un nuevo material como era el hormigón armado y pretensado. Manuel Sánchez Arcas había estu-

diado arquitectura en Madrid, licenciándose en 1921 para viajar a Londres donde amplió sus conocimientos y se puso en contacto con las más actuales tendencias en arquitectura. Antes de colaborar con Eduardo Torroja en la construcción del mercado de Algeciras había redactado con él otros importantes proyectos. Juntos fundaron el Instituto Técnico de la Construcción y Edificación y la revista "Hormigón y Acero".

Para el hijo de Eduardo Torroja, también ingeniero, José Antonio Torroja Cavanillas, el ejemplo típico del pensamiento de su padre lo constituye el mercado de Algeciras. *Integración de la estructura y los requisitos arquitectónicos* —escribe Torroja Cavanillas—: *la cúpula es también el cerramiento, los soportes no necesitan de puntales exteriores, que hubiesen ocupado un espacio no disponible, la luz penetra por los lunetos periféricos y por el gran lucernario central. La simplicidad es acusada.* Para Eduardo Torroja, la forma geométrica limpia y desnuda se bastaba a sí misma para expresar el concepto estético.

(En la página 158 puede observarse una postal coloreada del año 1906 en la que aparece la fachada exterior de la crujía meridional del mercado construido entre 1821 y 1827.)



LAS LONJAS DE PESCADO

En agosto de 1933 se redactó el proyecto de “Casetas para la preparación y envase del pescado fresco”, que estuvieron operativas a mediados del año siguiente y que sirvieron para atender a las necesidades de la comercialización del pescado desembarcado hasta 1940. Superados los años de la Guerra Civil, la Junta de Obras del Puerto entendió que se debía construir una lonja para sustituir a estas obsoletas casetas, pues los numerosos barcos de pesca que arribaban al puerto de Algeciras *tienen que realizar sus operaciones, en su mayoría, a la intemperie en zonas donde el tráfico ferroviario es más intenso, habiendo llegado a una situación insostenible que es necesario remediar con la habilitación de nuevos locales*, señalaba el Director del Puerto, Tomas García-Diego de la Huerga.

Primera lonja (1941-1946)

El proyecto inicial fue presentado a la Comisión portuaria el 28 de junio de 1939, considerando ésta en extremo acertada la construcción del edificio, pues había de remediar los problemas sufridos por los industriales pesqueros, redundando en favor de sus intereses

y siendo un elemento más que la Junta facilitaba para el desarrollo del tráfico pesquero en pleno auge en aquellos años. Remitido a la Superioridad, fue devuelto para que se realizaran algunas modificaciones, aprobándose de nuevo con un presupuesto de ejecución de 142.242,65 pesetas. El Ministerio de Obras Públicas señaló el día 7 de diciembre de 1940 para la subasta de las obras, adjudicándose en esa fecha y comenzándose los trabajos el día 10 de febrero de 1941.

El edificio, que se construyó en el primer tramo del muelle pesquero, en la zona en que se unía con el muelle de la Galera,



En primer término, la dársena y el muelle de Villanueva. A la derecha, el muelle de la Galera y, al fondo, el pesquero. Con la letra A, las viejas casetas de pesquería y con la letra B, la conocida como primera lonja (Archivo de la A.P.B.A.).

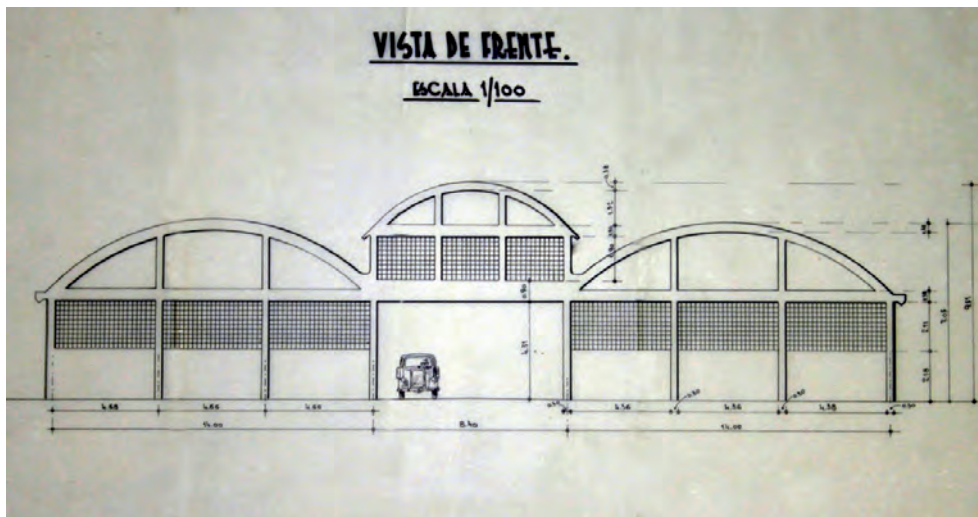


Obras de ensanche del tramo inicial del muelle de la Galera y relleno de la dársena de Villanueva. Al fondo, a la izquierda, puede verse la conocida como primera lonja. Fotografía tomada en 1963. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

junto a las antiguas casetas de pesquerías, era de planta rectangular, con la fachada más larga paralela al cantil del muelle y situada a una distancia de 3 metros, dejando un pasillo para el tránsito y las operaciones de descarga de las cajas de pescado desde los barcos. Sus dimensiones eran 50 metros de largo por 14 de ancho (con posterioridad se amplió en anchura) y los muros estaban constituidos de ladrillos asentados sobre mortero con una altura de 1,70 metros, sobre los que se disponía una cubierta de cha-

pa acanalada de cemento y amianto. El piso era de hormigón en masa de 10 centímetros de espesor con la pendiente necesaria para la fácil evacuación de las aguas.

El proceso de construcción de esta lonja fue muy accidentado. Iniciadas las obras a principios de 1941, éstas sufrieron frecuentes retrasos, rescisiones de contratos, petición de prórrogas por falta de materiales de construcción y revisiones de precios ocasionadas por el desmedido incremento del valor de los citados materiales. El 12



Fachada frontal de la lonja antigua en el proyecto firmado en junio de 1957 (Archivo de la A. P. B. A.).

de abril de 1944 consta que se recibieron las obras de manera definitiva aunque estuvieran inacabadas, volviéndose a adjudicar a la empresa del señor Carlos Loring Martínez el 14 de octubre de 1944 por el sistema de destajos. El 31 de marzo de 1945 se aprobó el proyecto de “Terminación de lonja de contratación de pescado”, adjudicándose, en enero de 1946, al destajista Alfonso Jiménez Haro. Los trabajos finalizaron en el mes de septiembre de 1946.



Barcos de pesca atracados en la dársena pesquera en el año 1960 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

Lonja antigua (1959-1964)

En el año 1946, después de paralizaciones, retrasos y abandono de las obras como consecuencia de los problemas ocasionados por la Guerra Civil y sufridos durante la posguerra, se terminó, por fin, como se ha referido, la construcción de la primera lonja del puerto de Algeciras. Pero aún antes de haber finalizado las obras, se hizo patente la necesidad de su ampliación o de acometer la construcción de un nuevo edificio de mayores dimensiones y mejor acondicionado para poder atender la demanda producida por el enorme incremento que

estaba teniendo la actividad pesquera (las toneladas de pesca desembarcadas habían pasado de 1.847 en 1930 a 20.681 en 1946). El ensanche y la prolongación del muelle pesquero, realizados a partir del año 1956, permitía disponer de una gran superficie en el citado muelle capaz para contener una nueva y más amplia lonja y una fábrica de hielo cuya construcción le fue autorizada al señor Gonzalo Seguí Llodra en el mes de julio de 1957.

En el transcurso de la visita realizada por el Director General de Puertos a principios del año 1957, éste urgió a la Junta de Obras para que construyera una nueva lonja y una fábrica de hielo, que iría situada en el extremo del muelle. La lonja que se proyectaba se ubicaría entre ambas fábricas de hielo, la ya existente cuya explotación estaba a cargo del señor Manuel Carreras y la del señor Seguí Llodra, cuya construcción se hallaba en trámite. En la sesión de la Junta de Obras del Puerto celebrada el día 10 de julio de 1957, en la que se infor-



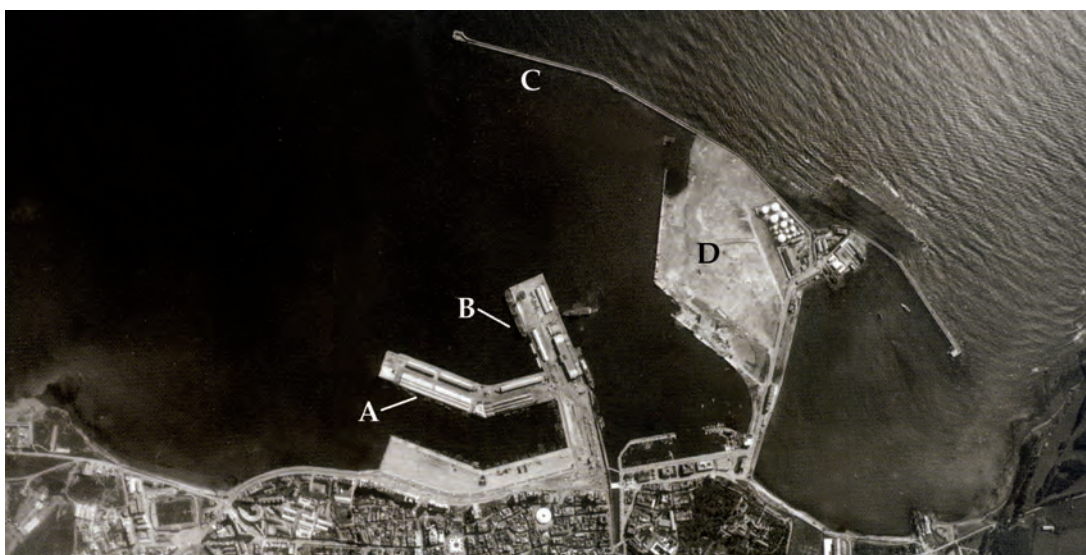
Venta de atunes en la lonja nueva. Año 1986. (Archivo de la A.P.B.A.).

mó favorablemente el proyecto, se reconoce *la urgente e ineludible necesidad de la ejecución de las obras que lo integran que responde a dotar al importante y creciente tráfico pesquero de los locales apropiados para la manipulación y preparación del pescado con el consiguiente rendimiento que la Junta habrá de obtener en fecha próxima incrementando sus ingresos.* El edificio, de planta rectangular y con tres naves cubiertas con bóvedas de medio cañón, tendría una longitud de 123,12 metros y una superficie de 4.320 metros cuadrados. El presupuesto de ejecución por el sistema de contrata ascendía a 10.340.760,90 pesetas.

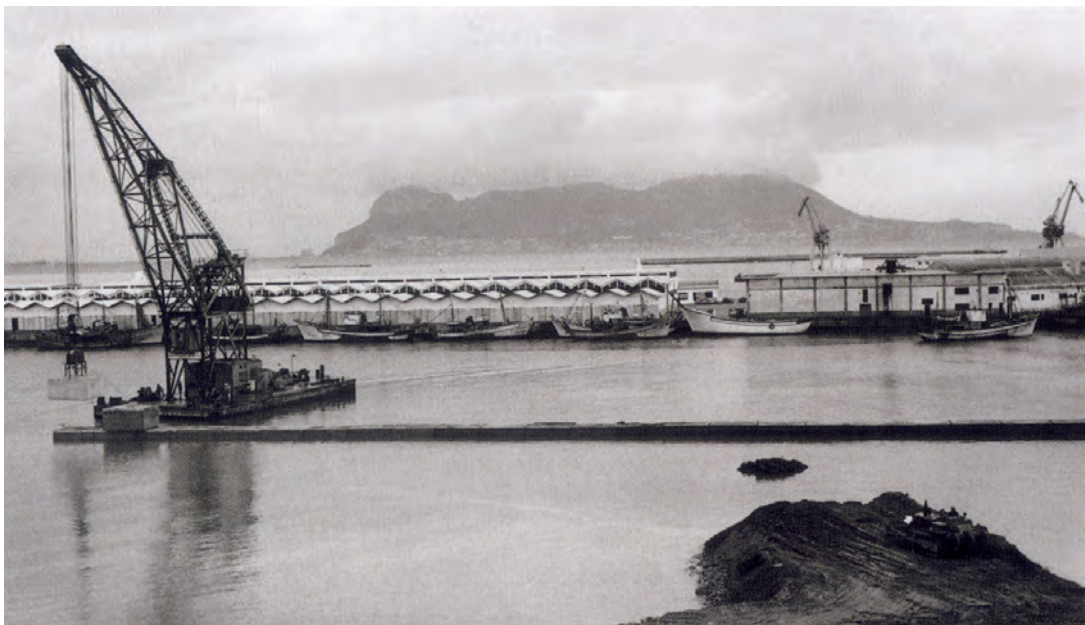
Por Orden Ministerial de fecha 9 de diciembre de 1958 se aprobaba técnicamente el proyecto de lonja en el muelle pesquero, proponiendo la Comisión la ejecución de las obras por el sistema de licitación por concurso. Por una nueva Orden fechada el día 10 de abril de 1959 se autorizaba la tramitación del expediente de subasta. Celebrada ésta, fueron adjudicadas las obras a la empresa "Dragados y Construcciones, S. A." por la cantidad de 6.163.093,50 pesetas. El replanteo de los trabajos se realizó el 18 de julio de 1960 y los trabajos se prolongaron hasta principios del año 1962, firmándose el

acta de recepción el día 12 de abril de dicho año. Sin embargo, el 1 de abril del año anterior se había suscrito por el nuevo Ingeniero Director, José Buiza y Fernández-Palacios, un primer reformado del proyecto original con el fin de corregir ciertos defectos de la obra y modificar algunos aspectos de la misma, entre ellos la reforma del andén de descarga en la nave de preparación del pescado y colocación de puertas. Un año más tarde se presentó a conocimiento de la Comisión portuaria un segundo reformado que proponía la construcción de un pavimento adoquinado para toda la superficie del local y la impermeabilización de las cubiertas

La construcción de esta segunda lonja del puerto de Algeciras estuvo finalizada en el mes de julio del año 1964. El 30 de abril de 1964 la Comisión elevó a la Superioridad la propuesta de que se adjudicara la explotación administrativa de la lonja de pescado a la Cofradía Sindical de Pescadores de Algeciras. Al concurso, previamente convocado para otorgar la explotación de la lonja, se habían presentado tres proposiciones: a) de la Cofradía Sindical de Pescadores, b) Martín Ortiz Ferrer, vendedor de pescados y c) Manuel Caerezuela Fernández.



Fotografía aérea del puerto de Algeciras realizada en el año 1972. Con la letras A, la lonja nueva en el muelle pesquero; con la letra B, el muelle de la Galera prolongado; con la letra C, el Dique Norte y con la letra D, el muelle de la Isla Verde en construcción. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



Construcción del muelle de Ribera. Al fondo, la nueva lonja recién inaugurada. Año 1970 (Archivo de la A. P. B. A.).

La lonja nueva (1967-1970)

El Plan General de Puertos para 1968 preveía, para el puerto de Algeciras, un tráfico de pesca cercano a las 73.000 toneladas (lo cierto es que el año de máximas ventas fue 1960 con 58.250 Tm desembarcadas, decayendo a partir de esa fecha), lo que llevó a la Junta y a las autoridades estatales con competencias portuarias a considerar que la lonja que se hallaba operativa desde 1964 sería insuficiente para atender el incremento de capturas que se esperaba recibir en los años siguientes y que habría que descargar, subastar, preparar y cargar en camiones o trenes. Estas optimistas expectativas —que no llegarían a cumplirse— fueron las que motivaron la redacción del proyecto y la construcción de una nueva lonja que se ubicaría a continuación de la antigua.

El nuevo edificio constaba de una nave de subasta, con una longitud total de 228 metros con su muro occidental separado 3 metros del cantil del muelle. Disponía, además, de una zona de circulación de 10 metros de anchura que actuaría como una segunda nave. Contigua a la zona de circu-

lación se construyeron dos edificios para la preparación del pescado, cada uno de ellos de 108 metros de longitud por 14 metros de anchura y de dos plantas. La cubierta era de placas de hormigón armado. En la fachada exterior, que mira al Este, se dispuso el muelle de carga para el ferrocarril con una marquesina de 3 metros de vuelo, también de hormigón.

Las obras fueron adjudicadas a la empresa “Nivelagro, S. A.” por la cantidad de 25.727.792,29 pesetas el 22 de noviembre de 1967. Los trabajos se prolongaron a lo largo de casi tres años, con algunas paralizaciones y prórrogas, hasta que la obra se entregó en el primer trimestre de 1970. La nueva lonja fue inaugurada por los ministros del Plan de Desarrollo, Laureano López Rodó, y de Obras Públicas, Gonzalo Fernández de la Mora, en la visita que realizaron al Campo de Gibraltar en el mes de octubre de 1971.

(En la página 163 se muestra una postal, editada en el año 1970, en la que aparecen, en el centro de la imagen, la lonja antigua, y en la parte izquierda, la lonja nueva en construcción).



VARADEROS—ASTILLEROS DE LA ISLA VERDE Y EL RODEO

Hasta el año 1923 el único varadero existente en el puerto de Algeciras, en el que las barcas de pesca y los faluchos que tenían su resguardo en el fondeadero del río de la Miel o la dársena de Villanueva podían ser sacados a tierra para limpieza o para someterse a reparaciones, se hallaba situado en el meandro que el río formaba aguas arriba del puente del ferrocarril, en la parte trasera de la Capilla del Santo Cristo de la Alameda, hoy Museo de Arte Sacro. En la sesión celebrada el día 22 de febrero de 1918, la Junta de Obras del Puerto firmó el contrato de arrendamiento con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de los terrenos que ésta poseía en el mencionado lugar para habilitarlo como varadero provisional.

Rampa-varadero de la Isla Verde (1923-1946)

La llegada de compañías pesqueras del norte de España para establecerse en Algeciras con sus embarcaciones de pesca de altura para explotar los ricos caladeros canario-saharianos, como la viguesa “Hijos de J. Barreras”, y la mejora de la flota local, creó la necesidad de habilitar un nuevo varadero para atender a dichas embarcaciones. En

el mes de marzo de 1923 se aprobó por la Junta la construcción de un varadero que, como recoge el acuerdo, *aparte de ser utilizado para el material flotante de la Junta, puedan encontrar facilidad para la limpieza y reparaciones de embarcaciones y vapores de no gran calado...* *Por la misma consideración se implantará en Isla Verde y, únicamente de ser de todo punto imposible allá su implantación, se instalará en la playa del Saladillo. La construcción se hará por la Junta directamente como medio auxiliar de las obras del Rompeolas o con fondos propios...*

El proyecto de construcción del varadero para embarcaciones de hasta 300 toneladas, con un presupuesto de 74.065,38 pesetas, fue presentado por el Ingeniero Director el 6 de agosto, siendo informado favorablemente por la Junta que acordó se ejecutara por el sistema de administración. Sin embargo, la Superioridad devolvió el proyecto para que se realizaran algunas modificaciones, siendo enviado de nuevo al Ministerio para su aprobación el 15 de febrero de 1924. Por referencias indirectas recogidas en varios proyectos relacionados con obras en la Isla Verde se sabe que estaba en funcionamiento, al menos, desde el año 1928. Esta rampa-varadero se estableció en el litoral meridional de la

isla, cerca del taller de bloques del rompeolas. Pero, como la actividad pesquera asistía en aquellos años a un notable auge, la capacidad del varadero quedó pronto superada por la demanda de los armadores para que se atendieran las necesidades de sus embarcaciones, la Junta encargó al Ingeniero Auxiliar la redacción de un nuevo proyecto



La playa del Chorruelo en 1957. Señalado con un flecha, el varadero que pertenecía a José María Cervera Abreu.

para la ampliación de la Rampa-Varadero de la Isla Verde, en esta ocasión para que pudiera acoger a barcos de hasta 500 toneladas. En la Memoria del citado proyecto, el señor Eiriz Beato, para justificar la necesidad de la ampliación, refiere que, a pesar de la limitada capacidad del actual varadero, constituye uno de los ingresos más importantes de la Junta, señalando que, durante el último cuatrienio, ésta había percibido por los servicios prestados a particulares en el varadero —principalmente barcos de pesca— un total de 81.194 pesetas. En 1935 los barcos que entraron a limpiar o reparar averías en el varadero fueron 144.

El proyecto a ejecutar consistía en la ampliación del taller de carena y de la ram-

pa existente mediante el relleno del espacio comprendido entre ella y al Dique Sur (todavía en proyecto) utilizando los materiales inservibles para las obras del rompeolas procedentes de la Cantera de los Guijos. El presupuesto de ejecución ascendía a 47.432,33 pesetas y el sistema por el que se acometerían las obras sería el de administración con cargo a los fondos provenientes de la Subvención del Estado.

La propuesta fue presentada a la Junta en la sesión del día 1 de junio de 1933 y en la del día 30 del mismo mes se daba cuenta a la Comisión portuaria de haberse comunicado por la Superioridad la aprobación del proyecto y librado los fondos necesarios para dar comienzo a las obras.

Sin embargo, las noticias recogidas en las siguientes sesiones celebradas durante el resto del año 1933 y todo 1934, revelan que el proyecto fue devuelto de nuevo por el Ministerio para su reformado y ampliación, de manera que el 19 de septiembre de 1934 se remitió el citado reformado con un presupuesto de contrata



La rampa-varadero de la Isla Verde hacia 1934 (Archivo de la A. P. B. A.).



El astillero-varadero de la Isla Verde en torno al año 1947 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

que ascendía a 684.208,91 pesetas. El importante incremento del presupuesto final obligaba al Ministerio de Fomento a sacar las obras a subasta, lo que alargaba el proceso de adjudicación.

En la sesión del día 17 de abril de 1936 se comunicó a la Junta que el Ministerio había designado el día 4 de mayo para llevar a cabo la subasta de las obras de la Rampa-Varadero para embarcaciones de 500 toneladas. El día 9 de mayo de 1936 fueron adjudicadas definitivamente las obras a la empresa de don Mariano Aznares Tován en la cantidad de 608.193,30 pesetas. A pesar de la quiebra que supuso el inicio de la Guerra Civil para las obras que se ejecutaban en el puerto, como se había recibido con antelación al 18 de julio de 1936 una gran parte de la subvención destinadas a la Rampa-Varadero, pudieron iniciarse los trabajos en el mes de noviembre de 1936, apareciendo consignación de gastos realizados en las mismas en los meses siguientes hasta abril de 1937, cuando debieron suspenderse.

En el informe de Ingresos y Gastos relativos al año 1936 se especifica que se habían gastado en dicha anualidad 446.541,21 pesetas en las obras de la Rampa-Varadero, lo que representaba el 73,5 % del total de la cantidad presupuestada. Aparecen certi-

ficaciones de obras abonadas por la Junta en los meses siguientes hasta que se vuelven a paralizar los trabajos en el mes de marzo de 1938.

Hubo que esperar hasta agosto del año siguiente para que se reanudara una vez más la construcción de la Rampa-Varadero. En las actas de la Junta aparecen recogidas certificaciones de las obras, así como algunas paralizaciones y prórrogas de las mismas, hasta el 30 de julio de 1946, cuando se aprobó el acta de recepción definitiva.

Ampliación de los astilleros de la Isla Verde (1958-1964)

El auge de la actividad pesquera en el puerto algecireño, al que ya se ha hecho referencia, no sólo exigía una ampliación de las zonas de atraque (ensanche y prolongación del muelle pesquero) y una mejora en las instalaciones dedicadas al servicio de esa industria (lonja, fábrica de hielo, almacenes, etc.) sino que necesitaba contar con un buen varadero para atender y reparar a las numerosas embarcaciones que, o bien estaban matriculadas en la ciudad —1.190 en el año 1956, según la Comandancia de Marina—, o bien que estando matriculadas en otros puertos, tenían como base el de Algeciras.

En ese año, el varadero existente en la zona meridional de la Isla Verde, en el

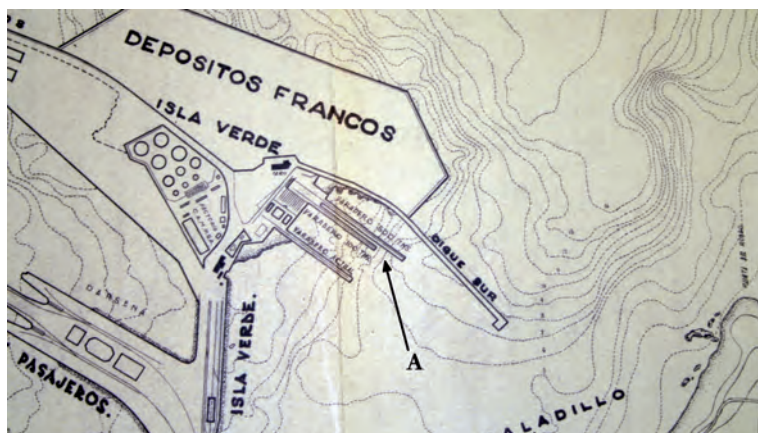
que se atendían a los barcos de pesca, no contaba más que con una rampa y ésta en muy mal estado, especialmente en su parte sumergida. De incrementarse el deterioro de la misma, obligaría a suspender totalmente el servicio durante un tiempo considerable. Ésa era la opinión del Ingeniero Director, al que se sumaban las lamentaciones y quejas expresadas a los miembros de la Junta por los industriales de la pesca que, a causa de las deficiencias del varadero y de su escasa capacidad, se veían en la necesidad de tener que enviar sus embarcaciones con base en Algeciras a varar en Ceuta, en Tarifa o en puertos más alejados, lo que les ocasionaba un grave perjuicio económico.

La Junta de Obras del Puerto, en pleno celebrado el 30 de abril de 1956, hacía hincapié en ese aspecto al declarar que *esta necesidad de dotar al Puerto de Algeciras, cuya importancia en cuanto al tráfico pesquero es de todos conocida, de un varadero eficiente se patentiza en las constantes quejas que se reciben de los usuarios y se derivan de los perjuicios que a la flota se irrogan por la pérdida de días y aún meses en los turnos de varada, y la repercusión que ello tiene en el rendimiento económico de la flota pesquera, por pérdida de turno..., y aún, en el aspecto social, por el quebranto que sufren las tripulaciones y marineros, retribuidos por el sistema de a la parte, en el ya escaso producto de su personal y arriesgado esfuerzo.*

Para remediar esta situación se preveía la construcción de un nuevo varadero que iría ubicado en un lugar contiguo al existente que se completaría con la reparación y puesta en servicio, en buenas condiciones, de la rampa actual y de su maquinaria. El proyecto consistía en la construcción de dos rampas nuevas, una capaz para

barcos de hasta 500 toneladas y otra que admitiría hasta los de 100 toneladas. Cada una de ellas iría dotada de su respectiva maquinaria en una sola casa y de carros. Además, adosada a la rampa de 100 toneladas se proyectaba la instalación de un taller de carena con vías que permitirían alojar en dos filas a seis barcos a un mismo tiempo.

La Junta dio su visto bueno al proyecto el 30 de abril de 1956 con un presupuesto de ejecución por contrata de 8.119.339,67 pesetas remitiéndolo a la Superioridad que lo aprobó mediante Orden Ministerial de fecha 27 de agosto. Las obras se adjudicaron a la empresa “Ingar, S. A.”, por Orden



Con la letra A, proyecto de rampas para barcos de 100 y 500 toneladas en el varadero de la Isla Verde. Año 1956 (Archivo de la A. P. B. A.).

de la Dirección General de Puertos de fecha 23 de septiembre de 1957.

En la sesión ordinaria de 19 de julio de 1958, la Junta informó favorablemente el “Proyecto de bases para el suministro y montaje de carros y maquinaria para el varadero” que fue aprobado por la Dirección General en diciembre de 1959. El 2 de julio de 1962 se adjudicaron las obras del edificio para talleres del varadero a José Custodio Fernández que fueron recepcionadas el 25 de junio de 1963. La Orden aprobando la recepción definitiva de las obras del varadero, casa de máquinas y talleres anejos se leyó en la sesión celebrada el 28 de agosto de 1964.



Instalaciones del Varadero-Astillero el Rodeo en el año 1982. (Fotografía de Gázquez cedida por Astilleros y Varaderos Isla Verde-El Rodeo).

Astillero-Varadero el Rodeo (1962-2009)

Pero al margen de hallarse la Junta ocupada en el proyecto de ampliación y mejora del servicio de varadero en la Isla Verde, surgieron iniciativas privadas para la instalación de otro astillero-varadero en la ensenada del Saladillo.

El 27 de abril de 1962 el organismo portuario recibió una instancia en este sentido firmada por Luis García Rodríguez que pedía autorización para construir un varadero para barcos de hasta 25 toneladas en la Ensenada del Saladillo, acompañada del correspondiente proyecto suscrito el 15 de mayo de 1961 y redactado por el ingeniero Carlos Beamonte.

Un año más tarde se concedió al solicitante el varadero que había pertenecido a José María Cervera Abreu y que se hallaba ubicado en la ensenada del Saladillo, entre la carretera de la Isla Verde y el antiguo embarcadero de vagonetas. Esta concesión fue confirmada por Orden Ministerial de 28 de julio del mismo año.

Sin embargo, dos años más tarde, el señor García Rodríguez entendió que la demanda superaba las posibilidades del pequeño varadero instalado en la playa del Saladillo y presentó un nuevo proyecto para la construcción de otro con

una rampa para barcos, también de hasta 25 toneladas, pero en esta ocasión en la zona que ocupaba el abandonado muelle-embarcadero de las vagonetas de obras, junto al arroyo del Saladillo. Por Orden Ministerial de 3 de julio de 1964 y previo el informe favorable del Ingeniero Director del Puerto, se le concedió autorización para la ocupación del terreno solicitado, construyéndose el que se denominaría Astillero-Varadero el Rodeo, en el lado izquierdo del viejo muelle-embarcadero del tren de vagonetas que surtió de piedras de la cantera a las obras del rompeolas. En la misma fecha en que se trasladó el varadero al muelle embarcadero, se abandonó el anterior emplazamiento situado en la playa, donde luego se instaló la fábrica de conservas “Garavilla”.

La creciente demanda de los barcos de pesca que estaban matriculados en Algeciras o tenían su base en el puerto y, sobre todo, el aumento del tonelaje de los mismos, exigía la existencia de rampas para barcos de, al menos, hasta 100 o, incluso, 500 toneladas. Esta circunstancia llevó al señor García Rodríguez a presentar un proyecto de “Ampliación con Rampa-Varadero para embarcaciones de hasta 100 tm”, suscrito por el Ingeniero de Caminos, Jai-

me González Páramo, que le fue aprobado mediante Orden Ministerial fechada el 8 de octubre de 1970.

Con la construcción de este nuevo astillero-varadero se multiplicaron las posibilidades de dar servicio a la flota pesquera que, desde los años treinta, venía presentando frecuentes quejas ante la Junta de Obras del Puerto por tener que desplazarse a varaderos alejados del puerto de Algeciras para varar y reparar sus embarcaciones, con lo que esos desplazamientos representaban de incremento de los gastos y de las molestias para la marinería.

El Astillero-Varadero el Rodeo se ampliaría de nuevo en el año 1980. Pero, como la actividad pesquera había decaído en el puerto de Algeciras desde la independencia de Marruecos pero, sobre todo, a partir de principios de los años ochenta, las labores desarrolladas por el astillero tuvieron que diversificarse atendiéndose a otra clase de embarcaciones de tipo comercial y deportivo. En 1980, el propietario del astillero-

varadero propuso y logró la aprobación del proyecto que preveía la construcción de una rampa para barcos de hasta 300 toneladas. Por Orden Ministerial de 1 de agosto del referido año se autorizaba a realizar las obras contenidas en el proyecto presentado que consistían en la construcción de la citada rampa y en la modificación y mejora de edificios.

El Astillero-Varadero el Rodeo mantuvo su actividad hasta el día 1 de octubre del año 2009, cuando fue desmantelado y trasladado a los terrenos que ocupó el antiguo varadero de la Isla Verde, situado en el litoral suroeste de la desaparecida isla, donde en la actualidad presta sus servicios bajo el nombre de “Astilleros y Varaderos Isla Verde—El Rodeo”.

(La fotografía de la página 168, procedente del Archivo Fotográfico de la A.P.B.A, muestra una imagen, tomada desde la dársena, del varadero de la Isla Verde en el año 1971 con las nuevas rampas para barcos de hasta 100 y 500 toneladas).



Vista aérea de las nuevas instalaciones en la costa meridional de la Isla Verde de los antiguos astilleros El Rodeo, ahora denominados “Astilleros y Varaderos Isla Verde—El Rodeo”. (Fotografía cedida por Remigio García Cueto).



INSTITUTO DE ENSEÑANZA SECUNDARIA “KURSAAL”

Cuando fue proclamada la II República, en Algeciras existía un Instituto de Segunda Enseñanza que se había creado por Real Orden de 21 de octubre de 1929 y que impartía hasta el cuarto curso. Se había inaugurado el 1 de noviembre de ese año, con la asistencia del Rector de la Universidad de Sevilla, Félix Candau, iniciándose las clases el 11 de noviembre. Dicho Instituto se hallaba situado en el edificio de los González-Gaggero, luego Hotel Sevilla, del que ya se ha tratado, ubicado en la confluencia de las calles Segismundo Moret y José Santacana, un lugar que, como recogen diversos testimonios de la época, no reunía las condiciones adecuadas para impartir enseñanzas.

El Ayuntamiento optó por el alquiler de este inmueble después de haber barajado la posibilidad de establecer el Instituto en el edificio que albergaba el Banco de España o el Cuartel de Escopeteros. Este centro educativo había tenido un precedente en el Instituto creado en la ciudad en el año 1849 y que fue clausurado en 1855. Además de este centro de Enseñanza Secundaria, en 1931 había en Algeciras ocho Escuelas Nacionales, una de Párvulos, varias institu-

ciones educativas particulares, una Escuela de Artes y Oficios, fundada en 1911, y un Colegio Politécnico de titularidad privada.

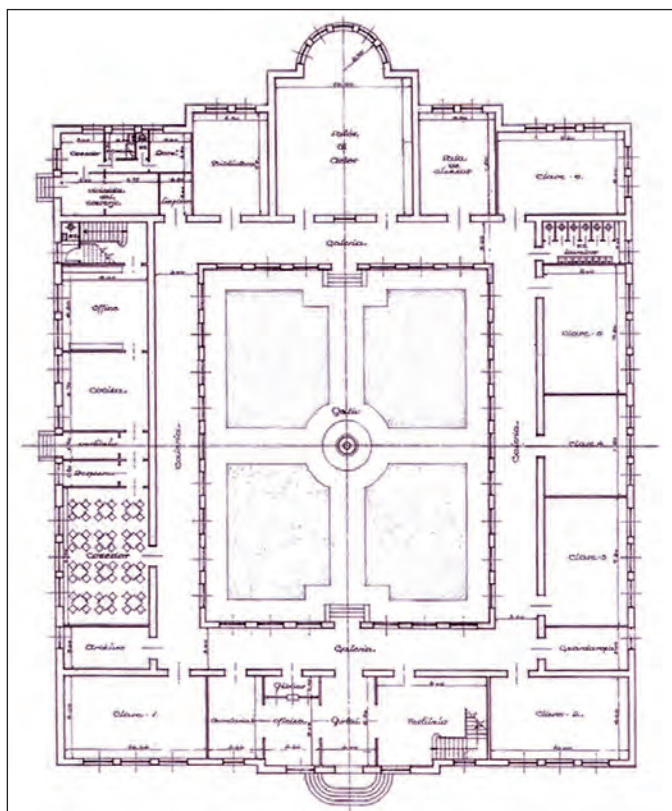
Las autoridades locales aspiraban a que el citado Instituto —que dependía económicamente de la municipalidad— se elevase al rango de Nacional y que, a partir del curso 1932-33, se pudiese impartir el quinto curso. También esperaban que se construyera un nuevo edificio que respondiera a las exigencias de un centro educativo que el inmueble de los González-Gaggero no cumplía, una vez que se abandonó la idea de reformar el viejo Cuartel de Escopeteros para establecer en él el Instituto.

En esas demandas contaron con la colaboración del ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes durante el segundo gobierno de Manuel Azaña, el algecireño Francisco Barnés Salinas. Las peticiones del Consistorio y de la comunidad educativa fueron atendidas y en 1934 las autoridades educativas nacionales aprobaron la construcción de un nuevo edificio que reuniera las condiciones necesarias para la labor pedagógica que debía desempeñar. El Consistorio ofreció al Ministerio, para que

edificara el nuevo Instituto, un solar que pertenecía a la Fundación Agustín Bálamo, situado en el llamado Cerro del Mercado o altos del Calvario, cerca de la plaza de toros “La Perseverancia” y junto a la carretera que se dirigía a Málaga.

El arquitecto elegido fue Trinidad Solesio González, prestigioso profesional y uno de los más destacados representantes de la arquitectura de vanguardia en España. A finales de 1934 se contrataron las obras del Instituto y Solesio comenzó a trabajar en Algeciras al mismo tiempo que su amigo Eduardo Torroja y el arquitecto Sánchez Arcas lo hacían en las obras del Mercado de Abastos de la ciudad.

Sin embargo, entretanto se construía el nuevo edificio y de manera provisional, se trasladaron las actividades educativas al palafito de madera que había sido club o casino, cerrado por la Dictadura de Primo de Rivera, situado en la playa del Chorruelo denominado “El Kursaal”. Aunque afectado por diversos problemas inherentes a su condición de edificación de madera erigida sobre el mar, no siendo el menor de ellos la excesiva humedad y falta de espacio, de las instalaciones, “El Kursaal” continuó ejerciendo como

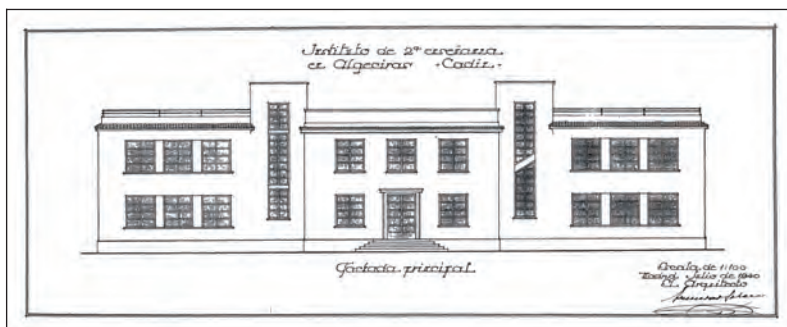


Primera planta del edificio destinado a Instituto. Proyecto de 1940 de Trinidad Solesio González. Archivo General de la Función Pública (J. J. Yborra Aznar, *El Instituto de Algeciras*, 2010).

sede del Instituto hasta el año 1942, cuando sufrió un devastador incendio —como luego se dirá— que obligó a su abandono.

El Alzamiento Militar del 18 de julio de 1936 tuvo graves consecuencias para el Instituto. Los profesores que permanecían en el centro en aquellos tensos momentos fueron, algunos trasladados a otras ciudades y

otros expedientados. Hubo quien fue separado definitivamente de la carrera docente. La falta de profesores impidió el normal funcionamiento de la institución en el curso de 1936-37, motivo por el que se nombraron otros con carácter interino, quedando el



Alzado de la fachada del Instituto. Proyecto de 1940 de Trinidad Solesio González. Archivo General de la Función Pública. (J. J. Yborra Aznar, *El Instituto de Algeciras*, 2010).



Fotografía aérea tomada hacia 1964 en la que aparece el Instituto y la plaza de toros “La Perseverancia.” (Cedida por la Dirección del Instituto Kursaal).

centro bajo la tutela del Instituto de Cádiz. Una vez finalizada la Guerra Civil, por Orden Ministerial de 4 de octubre de 1939 — según investigaciones de Manuel Martínez Selva— se restableció el funcionamiento del Instituto con el regreso de profesores y el nombramiento de otros nuevos.

Las obras del edificio destinado a Instituto en el llamado Cerro del Mercado habían sufrido frecuentes retrasos entre 1934 y 1936, quedando paralizadas en el mes de julio de ese último año. En 1939 se retomaron los trabajos aunque no sin grandes dificultades económicas. Aunque en un principio se desechó la idea de construir una segunda planta, en 1940 se acordó añadirla según un nuevo proyecto elaborado por Trinidad Solesio González entre julio y septiembre de ese año. En esta ocasión se proponía la ubicación en la planta baja de cinco aulas, más un Laboratorio, Sala de Alumnas, Biblioteca, Salón de Actos, Secretaría, comedor de alumnos internos, cocina y despensa. En la segunda planta se pensó establecer cuatro aulas, otro Laboratorio, Sala de Juntas y Profesores y Despacho del Director. A pesar de la diligencia mostrada por el Ministerio en tomar las medidas oportunas para que se concluyera el edificio, las obras se desarrollaron con gran lentitud debido a las irregulares aportacio-

nes económicas que llegaban desde el Gobierno de la Nación y, aunque se esperaba que estuvieran acabadas para el curso 1942-43, a inicios de dicho curso se hallaban aún en estado muy precario.

Pero un suceso imprevisto obligó a acelerar la construcción del nuevo edificio. El 16 de octubre de 1942, “El Kursaal”, el palafito donde se impartían las clases se incendió quedando totalmente destruido. Pocos días después los alumnos se trasladaron a aulas habilitadas en locales de la

Escuela de Artes y Oficios, de la sacristía



Representación de las “Ciencias”, pintada por el Catedrático de Dibujo del Centro a finales de los años cincuenta, Carlos Gallegos, en el Paraninfo.



Fachada principal y puerta de entrada del Instituto de Enseñanza Secundaria “Kursaal” en el año 2012.

de la iglesia de Nuestra Señora de la Palma y del antiguo Pósito, en la actual calle Prim, donde estaba ubicada la Cruz Roja, pasando a ser ocupado, a partir del 17 de noviembre, el edificio aún en construcción que se levantaba en el Cerro del Mercado o altos del Calvario. El mobiliario para dotar el inacabado Instituto se trajo de La Línea de la Concepción.

A pesar de los desvelos del Ayuntamiento —recogidos en las Actas Capitulares de la época— las obras sufrieron nuevas paralizaciones, teniendo que esperar hasta finales de la década de los cuarenta para que estuvieran operativas tres aulas de la segunda planta y hasta los años 1951 y 1952 para que se acabaran de construir la planta baja, el Paraninfo y el patio central.

Descripción del edificio

Aunque, como refiere José Juan Yborra en su excelente libro sobre el Instituto de Algeciras, no se conservan los planos originales que desaparecieron durante la

Guerra Civil, *Solesio perfila* —en 1934— *una sólida construcción de una sola planta cuadrada vertebrada alrededor de un amplio patio central a modo de claustro*. La simplicidad de la línea recta, sólo rota por el ábside que conforma el centro de la fachada este y que configura el testero del Paraninfo, y de las formas cúbicas, la ausencia de cualquier tipo de elemento decorativo, el uso del hormigón armado, la luminosidad que proporcionan los amplios ventanales orientados a los cuatro puntos cardinales y al patio central, todo ello, que rompe con el tradicional estilo regionalista andaluz imperante en las primeras décadas del siglo XX, se adapta a los postulados racionalistas de simplicidad y geometría pura expuestos por Torroja. La monotonía de las estructuras horizontales se quiebra en la fachada principal con la existencia de dos a modo de torreones, uno a cada lado de la puerta principal del edificio, los vanos verticales que poseen y con el ya citado ábside de planta semicircular situado en la fachada trasera.

En la actualidad el edificio, que cumple las mismas funciones para las que fue construido, presenta un buen estado de conservación, lo que demuestra la calidad de los materiales que se emplearon. Las cuatro crujiás, cubiertas con terrazas, en sus dos plantas contienen la serie de aulas y otras dependencias de carácter pedagógico o administrativo que dan al exterior y una amplia galería, muy bien iluminada, que recorre el conjunto en el lado que mira al patio central. Éste, que en el proyecto de 1940 asemeja a un patio andaluz (recuerda al patio de los Leones de la Alhambra o a los patios del Alcázar de Sevilla) se articulaba en cuatro parterres separados por caminos en cruz en sus ejes Norte-Sur y Este-Oeste, que se cruzan en el centro.

El Paraninfo, uno de las dependencias más sobresalientes del Instituto, se localiza en la crujía este, frontero a la puerta de entrada, estando rematado por el testero abisdial al que se ha hecho referencia. En las paredes que flanquean el escenario, el Ca-

tedrático de Dibujo del Centro, Carlos Gallagos, pintó a finales de los años cincuenta dos magníficas escenas representando, una a las “Ciencias” y la otra a las “Letras”, y, por las mismas fechas, el profesor Arturo Company pintó en el vestíbulo y en el muro de la escalera principal un mural, hoy desaparecido, sobre el viaje de Magallanes.

Los valores arquitectónicos y culturales del Instituto “Kursaal” —así llamado en recuerdo del palafito donde estuvo instalada la institución educativa entre los años 1934 y 1942— han sido reconocidos por la Junta de Andalucía recientemente. Mediante resolución de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de 21 de mayo de 2007 se incoó el procedimiento para inscribir el edificio en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

(En la página 174 aparece una fotografía del Instituto tomada en el año 1965 perteneciente a los fondos fotográficos de la Universidad de Sevilla. Cedida por José Juan Yborra Aznar).



Una vista actual del Paraninfo con las pinturas de las “Ciencias” y las “Letras” a cada lado del escenario.



ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

En el año 1910, mediante dos Reales Decretos de 8 de junio y 16 de diciembre se reorganizaron los estudios de las Escuelas de Artes, recuperando el antiguo nombre de “Escuelas de Artes y Oficios”, perdido en 1900 cuando, mediante otro Real Decreto de 4 de enero de ese año, se habían denominado oficialmente “Escuelas de Artes e Industrias”. Con la legislación aprobada en 1910 se permitía, además, impartir enseñanzas de carácter general e, incluso, las de Peritaje Artístico Industrial.

Apoyándose en estos decretos de 1910, el Ayuntamiento de Algeciras, aunque sus posibilidades económicas eran reducidas y su presupuesto dedicado a instrucción pública no alcanzaba las 12.000 pesetas anuales, decidió crear el 1 de marzo de 1911 una “Escuela de Artes y Oficios” en la ciudad. Es probable que ya existiera con anterioridad a esa fecha una “Escuela de Artes e Industrias” no oficial, lo que explicaría que en el cartel situado sobre la puerta del edificio de la Escuela, ubicado entre las calles Sacra-

mento —luego Rafael de Muro— y Eduardo Dato (como aparece en la fotografía adjunta de hacia 1921) se lea “Escuela de Artes e Industrias”, nombre que se le dio a este tipo de institución educativa, como ya se ha referido, en enero de 1900 y que perduró hasta los Reales Decretos de 1910. Lo cierto es que en las Actas Capitulares de las sesiones del Consistorio celebradas el 8 y el 22 de septiembre de 1905, se recogen sendos acuerdos por los que se concedía a los hijos de dos vecinos de la población *una plaza de las subvencionadas en la Academia de Dibujo*.

Hasta el año 1924 la escuela estuvo ubicada, entre otros, en el citado edificio situado en el arranque de la actual calle Rafael de Muro. Estaba constituido por cuatro crujías, reducido patio central, tres plantas y elegante fachada con doble balcón y típico cierre de hierro en las ventanas del primer piso. Se cubría con tejado de tejas árabes a dos aguas. En 1924, tras la implantación de la Dictadura de Primo de Rivera, se aprobó por el Gobierno el Estatuto de Enseñanza



Edificio donde estuvo ubicada la “Escuela de Artes e Industrias” antes de su traslado al inmueble de la calle San Antonio en 1924. (Fotografía tomada entre 1921 y 1924).

Industrial y el correspondiente Reglamento para su aplicación. Este Estatuto obligó al Ayuntamiento de Algeciras, como representante de un municipio que contaba con más de 20.000 habitantes, a transformar la “Escuela de Artes y Oficios” en “Escuela Elemental de Trabajo”. Esta nueva institución educativa tenía carácter comarcal, aunque sus gastos continuaban siendo sufragados por el Consistorio algecireño. A partir de esa fecha la “Escuela Elemental de Trabajo” se trasladó a un nuevo edificio situado en la confluencia de las calles San Antonio y Sevilla, hoy día utilizado como sede de oficinas municipales y conocido con el nombre de “La Escuela” en recuerdo de su anterior uso.

Con la proclamación de la II República y el apoyo decidido del nuevo régimen a la enseñanza, la “Escuela de Artes y Oficios” de Algeciras asistió a una etapa de auge. Uno de sus profesores, Cayo Salvadores Martínez, miembro destacado del partido de Acción Republicana, sería elegido concejal en las elecciones del 12 de abril de 1931 por el distrito de San Isidro y, tres días más tarde, fue nombrado Concejal de la Comisión de Instrucción Pública, cargo del que tuvo que dimitir poco después al ser designado por el Gobierno de la Nación Delegado de la República en la “Escuela de Artes y Oficios”. Del mismo modo que otros profesionales de la enseñanza y políticos implicados en la gestión educativa, como el Delegado de Instrucción Pública, Lino García Baquero, Cayo Salvadores fue fusilado en los primeros días de agosto de 1936 por los nuevos poderes surgidos con el Alzamiento Militar.

En los años que duró la Guerra Civil, la Escuela de Artes y Oficios siguió funcionando, aunque con escasez de medios, de profesores y de alumnos. Acabado el conflicto bélico, volvió a convertirse en uno de los centros de enseñanza más prestigiosos de la ciudad. En el año 1942, cuando las llamas consumieron el edificio de madera, conocido como “Kursaal”, donde se



Aula de Dibujo de la “Escuela de Artes y Oficios” en la calle San Antonio.



El edificio de la “Escuela de Artes y Oficios” ubicado en las confluencia de las calles San Antonio y Sevilla que fue sede de la institución educativa entre los años 1924 y 1971.

impartían las clases del Instituto Local de Segunda Enseñanza, la sede de la “Escuela de Artes y Oficios” en la calle San Antonio —como se ha referido en otro lugar— acogió varios grupos de alumnos del citado Instituto, hasta que se acondicionaron algunas aulas en el nuevo inmueble que se construía en los altos del Calvario. En ese mismo año los profesores que impartían clases en la Escuela de Artes y Oficios eran 10, número que en el curso 1947-48, había ascendido a 14 y en el curso 1951-52 había vuelto a descender a 12. En cambio el número de alumnos matriculados en el curso 1942-43 fue de 70, en el curso 1944-45, 150 y en el curso 1951-52, 180.

A pesar de la penuria económica por la que pasaba la Nación y el Gobierno Local, que mantenía a sus expensas la “Escuela de Artes y Oficios”, el Ayuntamiento acordó en varias ocasiones la concesión de premios a los alumnos destacados del Centro. Según consta en la documentación municipal, el edificio donde estaba radicada la

“Escuela de Artes y Oficios” en la calle San Antonio era de titularidad privada, siendo su propietaria María Sobrino Estévez. En 1947 se presentaron serias dificultades para la continuación de la enseñanza en ese inmueble, pues la dueña del edificio solicitó en el mes de marzo la finalización del contrato con el Ayuntamiento con fecha 1 de julio. Lo cierto es que la Escuela continuó funcionando en ese edificio hasta la construcción de la nueva sede en el año 1971.

De acuerdo con el Decreto 2.127 de 24 de junio de 1963, que reglamentaba las “Escuelas de Artes Aplicadas y Oficios Artísticos”, se reconocían de manera oficial nuevas profesiones y especialidades que podían ser impartidas en dichas Escuelas, como diseño, arte publicitario y decoración, lo que vino a enriquecer el programa que se impartía en la Escuela algecireña.

Edificio de la calle San Antonio

Se trata de un inmueble de planta casi cuadrada y de dos alturas construido en el

primer tercio del siglo XIX. Responde a los esquemas del estilo neoclásico popular con algunos elementos que evocan al barroco tardío. Las cuatro crujías que lo forman habilitan un patio central con galería perimetral en ambas plantas, sostenida, la inferior por arcos de medio punto, que se convierten en arcos de medio punto rebajados de más luz en los frentes norte y sur para poder adaptarse a la mayor longitud de las crujías. Se apoyan en columnas de piedra de orden toscano similares a las que existieron en la plaza de toros “La Perseverancia” y aún se conservan en el claustro del antiguo Hospital de la Caridad. La galería del segundo piso está sostenida por estructuras adinteladas que descansan sobre pilares. Hacia el patio presentan barandas de hierro forjado.

El patio, que en origen fue a cielo abierto, está actualmente cubierto por una gran claraboya acristalada a cuatro aguas. El tejado de tejas árabes es a dos aguas en cada crujía y está sostenido por estruc-

turas de madera en par e hilera. A la segunda planta se accedía por medio de dos escaleras situadas en los ángulos nordeste y suroeste del patio, aunque hoy sólo se conserva la primera de ellas. Las aulas estaban situadas en las crujías con las puertas de entrada dando hacia las galerías. La iluminación penetraba por las ventanas y balcones que se abrían hacia las calles San Antonio y Sevilla.

La fachada principal que da a la calle San Antonio y la secundaria que mira a la calle Sevilla desarrollan un esquema similar en las dos plantas, con vanos enmarcados por molduras muy simples en el segundo piso que se corresponden en las dos plantas dando una sensación de regularidad y predominio de la línea recta. Los aleros volados vierten sobre canalones que se sostienen con tornapuntas de hierro. En la fachada principal se abren, en la planta baja, la puerta de ingreso al edificio y ventanas asimétricas que arrancan de un poyete bajo. En la segunda planta presenta tres balco-



El patio y galerías del antiguo edificio de la “Escuela de Artes y Oficios”. Fotografía tomada en el año 2012.

nes corridos a los que se abren dos y tres vanos en cada uno, esquema que se repite en la fachada de la calle Sevilla. Tienen antepechos de hierro forjado y están sostenidos por tornapuntas del mismo material con decoración barroquizante.

El nuevo edificio de la calle Fray Tomás del Valle (desde 1971)

En el año 1971 se inauguró un nuevo edificio para instalar la “Escuela de Artes y Oficios” de Algeciras en la calle Fray Tomás del Valle, ocupando una parcela del antiguo Cortijo del Calvario existente entre la Avenida Capitán Ontañón y la Avenida Virgen del Carmen. Su acusado desnivel obligó a su diseñador a adaptar la obra, escalonadamente, al escarpe del terreno. Lo que parecía un problema de difícil solución se transformó en una ventaja a la hora de proyectar el nuevo edificio que se acomodó al desnivel mediante la forma helicoidal de una gran caracola.

El carácter aéreo, casi ingrávito, de la construcción se ve reforzado por la existencia de una serie de escaleras, a vario niveles, que rodean, por el exterior, la fachada del inmueble. Las aulas que habilitan los diferentes espacios y escalonamientos reciben la iluminación lateralmente por medio de vanos verticales acristalados que recorren las paredes, en ambas fachadas, desde el suelo a las cubiertas. La obra, proyectada por el arquitecto Fernando Garrido Gutiérrez cuando trabajaba para la Dirección de General de Bellas Artes e iniciada en el mes de enero de 1968, se ha de inscribir en la corriente arquitectónica denominada orgánica. Obtuvo el primer premio de Arquitectura en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1968. La nueva escuela fue inaugurada por el ministro de Educación y Ciencias, José Luis Villar Palasí, el 18 de junio de 1971. En el curso siguiente se matricularon en ella 350 alumnos que pudieron optar entre las especialidades de repujado y forja, arte y decoración, rotulación y car-



El nuevo edificio de la “Escuela de Artes y Oficios” en la calle Fray Tomás del Valle inaugurada en 1971. (Fotografía tomada en 1989. Colección de Ricardo Silva).

telismo, pintura y delineación, y fotografía. El edificio fue declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía el 2 de septiembre de 2008.

Fernando Garrido Gutiérrez, en entrevista publicada por el diario Europa Sur el 27 de agosto de 2008, decía lo siguiente sobre su obra algecireña: *Si hubiera una música que hablara de la Escuela de Artes y Oficios, tendría que sonar como las olas del mar, al menos yo lo imagino así.*

Con las reformas de las enseñanzas artísticas, el edificio se ha convertido en Instituto de Enseñanza Secundaria, donde se imparte el Bachillerato de Arte de Grado Medio en Decoración, Cerámica, Vaciado y Modelado, Orfebrería y Forja; y de Grado Superior en Encuadernación Artística y Fotografía Artística.

(En la página 179 se muestra una fotografía de la nueva “Escuela de Artes y Oficios”, situada en la calle Fray Tomás del Valle, a poco de ser inaugurada en 1971).



ERMITA DE LOS MILAGROS

En la noche del 6 al 7 de marzo de 1938 los cruceros “Baleares”, “Canarias” y “Almirante Cervera”, de la flota Nacional, que patrullaban las costas del Mediterráneo, se enfrentaron a los destructores republicanos “Sánchez Barcáiztegui”, “Almirante Antequera” y “Lepanto” a setenta millas del cabo de Palos.

El diario madrileño “La Libertad”, en su edición del 8 de marzo de 1938, escribía: *En el acto se entabló violento duelo de artillería a distancia de 4.000 y 5.000 metros. Los destructores recibieron orden de atacar con torpedos, haciéndolo en forma fulminante. El Sánchez Barcáiztegui lanzó cuatro torpedos, cinco el Almirante Antequera y tres el Lepanto. A las dos veinte horas se produjo en el segundo buque, de la línea enemiga (probablemente el Canarias), porque es de suponer que ocupaba el primer lugar el Baleares, como buque insignia, (se trataba en realidad del crucero Baleares) una formidable explosión. Un torpedo de los que dispararon los destructores lo había alcanzado. El resplandor de la explosión iluminó perfectamente la silueta del*

Almirante Cervera, que era el tercero en la línea. Cesó el fuego del enemigo y cesó también el nuestro en evitación de posibles confusiones entre nuestros propios barcos. El “Baleares” se hundió arrastrando a la muerte a cerca de ochocientos hombres, entre ellos a Rafael Cervera y Cervera, sobrino nieto del famoso Almirante Cervera que mandaba la escuadra española en Cuba cuando fue derrotada por la flota estadounidense en 1898 e hijo del capitán de navío Pascual Cervera Jácome. En el hundimiento también perecieron el contraalmirante Manuel de Vierna Belando y el capitán del navío Isidro Fontenia Maristany. Lograron salvarse 435 hombres que fueron rescatados del mar por dos destructores de la “Royal Navy”, “Boreas” y “Kempfenfelt”.

El 8 de septiembre de 1945 se inauguró la capilla de Nuestra Señora de los Milagros, situada en unos terrenos pertenecientes a la familia Cervera cerca de la playa del Rinconcillo, en aquellos días un lugar tranquilo y aislado rodeado de arboledas,

y hoy circundado por modernas urbanizaciones. Había sido construida por Pascual Cervera Jácome en recuerdo de los marineros que murieron con el hundimiento del “Balears.” El nombre de la ermita se le puso en memoria de su esposa, Milagros Abreu Herrera, fallecida en 1940. En 1942 se iniciaron los trabajos de construcción de la ermita que fue inaugurada tres años más tarde, en septiembre de 1945.

El diario ABC de Sevilla recogió con todo detalle el desarrollo de la ceremonia inaugural celebrada en la ermita y en

Fernando, con escuadra de tambores y trompetas, precediendo a nutrida formación de marineros de la Armada, hizo un desfile muy lucido... Bendijo la capilla el obispo de Cádiz, oficiando en un precioso altar levantado frente al muro donde están inscritos los nombres de todos los caídos, desde el almirante al último marinero... Se desarrollaron conmovedoras escenas entre los familiares allí presentes. Se rezó un responso y el ilustrísimo señor obispo de Cádiz, en frases muy sentidas y elocuentes, glosó el acto que se estaba celebrando, dedicando un vibrante recuerdo a las heroicas víctimas del Balears, en cuyo honor se había erigido



El crucero “Balears” fotografiado en 1937, unos meses antes de que fuera alcanzado por un torpedo lanzado por un destructor republicano y hundido en las proximidades del cabo de Palos.

sus alrededores en una crónica publicada el día 9 de septiembre que, en resumen, decía lo siguiente: *A las diez y media de esta mañana se ha inaugurado la capilla construida en Algeciras en memoria de los caídos del crucero Balears. Se halla enclavada en lugar que da frente a la bahía. En representación del ministerio de Marina asistió el capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz. Estuvieron presentes también los generales Sáenz de Buruaga y Yuste, ilustrísimo señor obispo de Gibraltar, alcalde accidental de la ciudad, señor Cardona... Concurren a la vez familiares de algunos de los caídos del glorioso crucero... La banda de música del regimiento de Infantería de Marina de San*

la ermita inaugurada, cuya iniciativa corresponde al capitán de navío don Pascual Cervera y Jácome, que también perdió un hijo en el hundimiento del Balears...

Pero la ermita erigida en recuerdo de los héroes del “Balears” no fue la única obra social llevada a cabo por Pascual Cervera en Algeciras. Al mismo tiempo creaba una fundación que tenía como principal misión favorecer a los hijos de la gente del mar que vivían en la barriada del Rinconcillo. Esta fundación construyó, también, el colegio que de Nuestra Señora de los Milagros y la parroquia del mismo nombre ubicada junto al centro de enseñanza.



IV estación del Vía Crucis realizado por la casa “Cerámica Santa Ana”, de Triana entre 1942 y 1945 que se halla localizada en la galería-pórtico de la ermita de Nuestra Señora de los Milagros.

En la ermita, cuyo patrono era Pascual Cervera, además de los bautizos de hijos de la familia, se celebraron otros eventos relacionados con la vida social de los Cervera, como la boda que tuvo lugar el 30 de julio de 1969 entre Milagros Álvarez Cervera y José Núñez Cervera.

Descripción del edificio

La ermita es un edificio de planta octogonal constituido por un cuerpo central cubierto por una cúpula de media naranja que culmina en una cruz y que presenta una hilera de óculos de iluminación que recuerdan los tragaluces de los baños árabes. Este cuerpo central está rodeado de una galería-pórtico poligonal perimetral sostenido

por arcos de herradura apuntada — tres en cada cara del octógono— con las impostas muy voladas que descansan sobre pilares de sección rectangular. La galería esta rematada por un pretil con merlones en forma de pirámide escalonada que imita modelos califales cordobeses.

El templo sigue los esquemas, en planta, alzados y color de los paramentos de la ermita de Santa Ana de Chiclana de la Frontera, obra del arquitecto Torcuato Cayón de la Vega que fue erigida entre los años 1772 y 1774. En esencia, el estilo de la ermita algecireña es neomudéjar o, más bien, imitación del arte colonial del Protectorado tan de moda en la posguerra y del que tenemos buenos ejemplos en la cercana ciudad de Tarifa.

Su interior es muy simple, destacando la blancura de sus muros enjalbegados, lo que le proporciona una gran luminosidad, lo mismo que en el exterior. Sobre una de las paredes se halla situado un gran mural con los nombres de los marinos muertos en el hundimiento del crucero “Baleares” y una maqueta del citado navío. También existe un cuadro, realizado en azulejos sevillanos, que representa a la Virgen de los Milagros; un Cristo crucificado de buena factura y un salvavidas donado por la Armada Española. En un lateral se halla situada la pila bautismal donde reciben este sacramento los hijos de la familia Cervera. Sin embargo, es necesario hacer hincapié en el excelente Vía Crucis de cerámica de Triana, realizado por la prestigiosa casa “Cerámica Santa Ana”, que se localiza en las paredes exteriores en torno a la galería, sin duda alguna el mejor de los existentes en las iglesias algecireñas.

(En la página 184 se muestra una fotografía, realizada en el año 2012, de la ermita de Nuestra Señora de los Milagros en la que se pueden apreciar los elementos arábigos que presenta el edificio).



La primera grúa eléctrica, procedente de Motril, que operó en el puerto de Algeciras, fuera de servicio, colocada en una isleta del Acceso Sur al Puerto desde el año 1998.

PRIMERA GRÚA ELÉCTRICA DEL PUERTO DE ALGECIRAS

Una vez finalizada la Guerra Civil se constató que las dos grúas de vapor existentes en el puerto de Algeciras desde los años 1936 y 1937 eran insuficientes para poder atender el creciente tráfico que se generaba en el muelle de la Galera, sobre todo el de corcho y carbón (el tráfico de corcho había crecido desde las 7.346 toneladas en 1933 a las 23.132 en el año 1937). Por tal motivo, la Junta de Obras del Puerto encargó la redacción de un proyecto para la adquisición de dos grúas eléctricas al Ingeniero Director de la Junta. El objetivo era dotar al puerto de Algeciras de unas grúas eléctricas capaces de operar en las tres líneas de atraques del muelle (sur, norte y levante), mediante la instalación de nuevas vías y de una línea de alta tensión de 16.000 voltios.

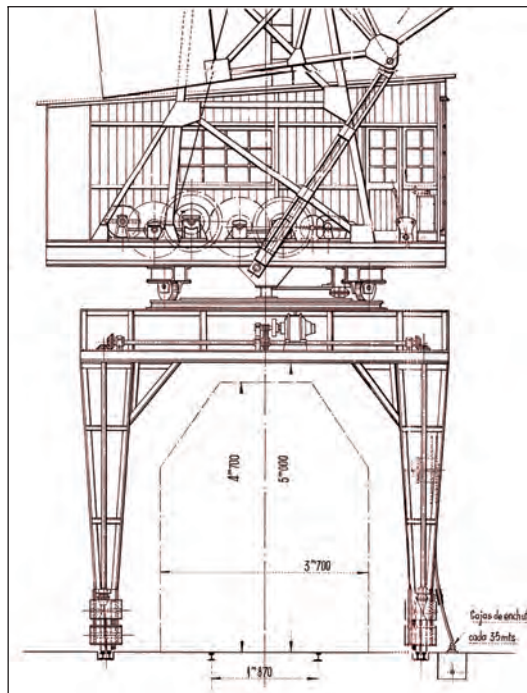
En la sesión de la Comisión Permanente celebrada el 27 de noviembre de 1939, se envió a la Superioridad el proyecto, redactado y suscrito el 15 de noviembre de aquel año por el Ingeniero Director, José Estévez Tolezano, para la adquisición de dos grúas eléctricas de 3 y 6 toneladas de capacidad para el muelle de la Galera con un presupuesto de 250.000 pesetas.

Sin embargo, dicho proyecto fue devuelto por la Dirección General de Puertos por cuestiones técnicas, teniendo que remitirse uno nuevo reformado con fecha 6 de junio de 1940, que tampoco llegó a hacerse realidad a causa —como se refiere en la Memoria del mismo— de las dificultades económicas por las que atravesaba la Junta de Obras del Puerto.

Para solventar el problema, las autoridades portuarias realizaron algunas pesquisas para averiguar donde poder encontrar la grúa que tanto se necesitaba. El 21 de febrero de 1941, la Comisión Permanente elevó a la Superioridad la solicitud para poder adquirir y trasladar al puerto de Algeciras una grúa eléctrica que se hallaba inactiva en el puerto de Motril. Con tal motivo

fue redactado un proyecto para el traslado de la citada grúa hasta Algeciras suscrito por el Ingeniero Director el 10 de julio de 1941. El presupuesto inicial, aprobado por Orden Ministerial de 30 de agosto de 1941, ascendía a 72.238 pesetas y sólo abarcaba los gastos de desmontaje en el puerto de origen y montaje en el de Algeciras, puesto que la grúa había sido cedida por el puerto de Motril, con la autorización de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado y con carácter temporal y plazo limitado, a la Junta de Obras del Puerto de Algeciras.

El acta de entrega de la grúa, firmada por el Ingeniero Director de la Comisión Administrativa del Puerto de Motril y el Ingeniero Director del Puerto de Algeciras, Francisco Martínez Tourné, está fechada el 17 de marzo de 1942 y el contrato de desmontaje en el muelle de Motril y montaje en el de Algeciras está firmado el día 1 de de marzo.



Esquema de la grúa eléctrica de Motril. Proyecto de transporte, reparación y montaje, 10 de julio de 1941 (Archivo de la A. P. B. A.).

Desechado el transporte por vía terrestre, se decidió trasladarla por piezas a bordo de un motor-velero que se fletó para la ocasión y que cobró por la operación 9.000 pesetas (más 4.500 de seguro, embalaje, embarque y desembarque). La cuchara automática monocable, tipo “Priestman”, con una capacidad de 1.400 litros, para la carga-descarga de carbón, fue adquirida por la cantidad de 15.000 pesetas. Según el contrato de desmontaje y posterior montaje del útil, éste se llevó a cabo por la empresa “Construcciones Metálicas y Mecánicas” de Granada de la que era director el señor Agustín Laborde Nute por una cantidad de 46.940 pesetas.

La grúa estuvo instalada y operativa en el puerto de Algeciras a principios del verano de 1942.

Once años más tarde la Dirección General de Puertos ordenó, en agosto de 1953, que la Junta de Obras del Puerto de Algeciras devolviera la grúa al puerto de Motril por entender que ya había cumplido la labor para la que fue solicitada. Sin embargo, la Junta, a través de un informe redactado por el Ingeniero Director suplicó a la Superioridad *que aplase la ejecución de la orden mencionada hasta tanto que esta Junta, en ejecución de sus planes de obras, pueda sustituir (la grúa) por otra de iguales o parecidas características, por contarse con tan sólo esa grúa que se reclama*. La petición de devolución se repitió en varias ocasiones hasta el año 1957 sin que se produjera el retorno de tan codiciado útil.

La grúa eléctrica de Motril estuvo ejerciendo su función en las líneas de atraque del muelle de la Galera, cargando o descargando corcho, carbón y otros graneles sólidos, hasta el 31 de diciembre de 1994, cuando fue dada de baja por la Junta.

Unos años más tarde se acordó por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras constituir con la vieja grúa un monumento, para lo cual se redactó el preceptivo proyecto en septiembre de 1997, siendo



La grúa eléctrica procedente del puerto de Motril montada en el lado sur del muelle de la Galera en 1956 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

colocada en una de las isletas situadas en el Acceso Sur del Puerto en el mes de abril de 1998.

Descripción y características de la grúa

La grúa tenía un peso total de 60 toneladas. En la época que estuvo operativa, podía elevar una carga máxima, con un radio de 10 metros, de 6 toneladas y de 3 toneladas hasta los 16 metros de radio. Su altura sobre el nivel del plano de los carriles era de 17 metros y la velocidad máxima de elevación con carga de 3,5 toneladas era de 50 metros por minuto y, con carga de 6 toneladas, de 30 metros por minuto. La corriente eléctrica necesaria para su alimentación era de 500 voltios.

La reclamación por el puerto de Motril de la grúa eléctrica cedida en 1942 —la única de esa clase con que contó el puerto hasta el año 1967— y el incremento del tráfico comercial (en el año 1952 se movieron, en



A la derecha de la imagen, la grúa de Motril en el lado sur del muelle de la Galera. A la izquierda de la fotografía, una de las dos nuevas grúas eléctricas que fueron montadas en 1967 poco después de su instalación en el puerto.

importación y exportación, por el puerto de Algeciras, un total de 78.226 toneladas de mercancías —sin contar el pescado— y en 1956 la cifra había ascendido a 113.794 toneladas) pusieron en evidencia la necesidad de adquirir nuevas grúas para acometer los trabajos de carga y descarga de mercancías a granel y, al mismo tiempo, que posibilitara la hipotética devolución del útil de Motril. Por tal motivo, en la sesión de la Junta celebrada el 30 de abril de 1957 se presentó a la Comisión el proyecto de adquisición de dos grúas eléctricas móviles de torre sobre neumáticos con sus correspondientes cucharas y elementos accesorios para la manipulación de mercancías a granel, redactado por el Ingeniero Director y suscrito el 27 de abril de aquel año. El proyecto fue aprobado mediante Orden Ministerial de fecha 30 de octubre de 1957 y el 16 de junio de 1959 la Dirección General de Puertos aprobaba el pliego de condiciones para la adquisición de las dos grúas, condicionada a que la Junta justificase poder hacer frente al gasto. La Junta respondió que existía un superavit a cargo de los Recursos

Propios y que el importe del presupuesto se distribuiría en dos anualidades, por mitad, siendo la primera aplicable en el año 1959. Sin embargo, por causas que se desconocen, la propuesta nunca se concretó y el proyecto quedó en el olvido, hasta que el 31 de agosto de 1961, el Director General de Puertos ordenó la redacción de un nuevo proyecto. En esta ocasión, el redactor del mismo, el señor Francisco Javier Peña Abizanda, propuso la adquisición de dos grúas eléctricas de pórtico de 6.000 kilogramos con un presupuesto de 5.200.000 pesetas. Por Orden de la Superioridad de 16 de diciembre de 1962 se aprobaron las bases para la adquisición de los dos útiles, aunque tres meses más tarde la Dirección General de Puertos englobó el proyecto en uno de rango superior que disponía la adquisición de 107 grúas de pórtico para diferentes puertos españoles, dos de ellas para el de Algeciras. La construcción de estas grúas fue adjudicada a los “Talleres E. Grasset, S. A.” que no pudieron hacer entrega de los dos útiles al puerto de Algeciras hasta el verano del año 1967.



MURO DE RIBERA—PASEO MARÍTIMO

Hasta la década de los cuarenta del siglo XX el litoral de Algeciras situado al Este de la llamada Villa Nueva estaba constituido por un acantilado sobre el que discurría la calle Baluarte, el callejón del Muro (así llamado por conservarse un tramo de la muralla medieval), y las traseras de las viviendas situadas en la parte baja de la ciudad, en torno al “Ojo del Muelle”. Una playa pedregosa —como se puede apreciar en la fotografía aérea de 1929— se extendía al pie del citado acantilado imposibilitando la comunicación por la costa entre la zona portuaria y la Plaza Alta o el Fuerte de Santiago. Desde los años treinta, los responsables del ente portuario y las autoridades municipales eran conscientes de que el pujante puerto de Algeciras necesitaba tener una comunicación directa con la carretera que conducía a Málaga, pues hasta la construcción del Paseo Marítimo, las mercancías que entraban o salían del puerto tenían que atravesar la ciudad con las molestias que el paso de carros y otros vehículos ocasionaban a los vecinos.

Mediante un oficio de la Dirección General de Puertos, leído en la sesión ordinaria de la Junta celebrada el día 31 de mayo

de 1940, se tuvo conocimiento de la instancia que el Ayuntamiento de Algeciras había remitido al Ministro de Obras Públicas solicitando la construcción de un muro de costa (o de ribera) y la reforma del puente que se construyó en 1926 para permitir el paso del ferrocarril de vía estrecha utilizado para las obras del Rompeolas de la Isla Verde y que unía la playa del Chorruelo con la citada isla. En la sesión celebrada en el mes siguiente, la Comisión se mostró de acuerdo con el informe emitido por el Ingeniero Director que señalaba *la conveniencia de realizar las citadas obras, que a más de hermostrar y urbanizar la población, proporcionarían beneficios y facilidades para el tráfico y desarrollo del Puerto*. Por tal motivo se acordó solicitar a la Superioridad la oportuna autorización para la realización del proyecto que incluyera la cantidad con la que la Corporación Municipal debía participar en los gastos que iba a generar la construcción del muro de Ribera, puesto que era una obra que beneficiaba tanto al Puerto como a la ciudad.

El proyecto en cuestión consistía en el relleno de la línea de costa que iba desde el muelle de la Galera hasta la hoy desapare-



Vista aérea tomada en 1929 de la zona litoral situada al Este de la ciudad en la que se construyó, entre 1942 y 1952, el muro de Ribera o Paseo Marítimo. En el centro de la fotografía puede verse el llamado “Peñón” y, a la derecha de la imagen, los restos de la coracha marítima que fueron demolidos para poder construir el paseo.

cida playa de los Ladrillos y que, en la década siguiente, una vez asfaltado el camino e iluminado, se convertiría en el conocido como Paseo Marítimo. El principal objetivo de este proyecto era habilitar un acceso directo al puerto desde la Carretera de Málaga, evitando que los vehículos con carga de pescado, corcho y otras mercancías tuvieran que atravesar la población.

El 3 de abril de 1941 fue aprobado por la Junta el proyecto del muro de Ribera elaborado por el Ingeniero Director, José Estévez Tolezano, que comprendía la construcción de unos rellenos para formar la plataforma sobre la cual iría un camino con una longitud de 1.070 metros y una anchura de 19, así como el saneamiento necesario por medio de un sistema de alcantarillado, permitiendo, *a más de higienizar este lugar de la población, introducir las consiguientes mejoras en su parte urbana que la hermoseen, derivando el importantísimo y cada día más creciente tráfico del Puerto sin necesidad de atravesar la población.* Aunque fue devuelto por la Superioridad para que se hicieran algunas modificaciones, se aprobó finalmente por Orden Ministe-

rial del 27 de noviembre con un presupuesto de 1.614.894,17 pesetas. El Ayuntamiento de la ciudad se comprometía a aportar el 25 % de esta cantidad. El proyecto definitivo sería redactado por el nuevo Ingeniero Director del Puerto, Francisco Martínez Tourné, el 16 de julio de 1941.

Las obras se iniciaron, por el sistema de administración y a destajo, en el mes de agosto de 1942, corriendo las primeras adjudicaciones a cargo de la empresa de Carlos Loring Martínez, aunque posteriores destajos fueron adjudicados a otras compañías constructoras que en varias ocasiones no pudieron hacer frente a los plazos de ejecución por problemas en el abasteci-



Plano del Tercer Reformado del Muro de Ribera elaborado en 1950. Señaladas en rojo las obras que se encontraban en ejecución (Archivo de la A.P.B.A.).

miento de materiales, lo que alargó unos trabajos que pudieron haber finalizado en dos años hasta principios de 1950.

Según consta en las actas de la Junta, en las obras del muro de Ribera se utilizó piedra traída de la Cantera de los Guijos mediante un tren tirado por una locomotora-tender marca “Biesboc”, número 33, y varias vagonetas-volquetes metálicas y zorri-llas de chasis metálico que

eran alquiladas a la empresa constructora por la propia Junta. Para que pudiera llegar la locomotora con las vagonetas hasta las obras del muro de Ribera se instaló una línea de ferrocarril de vía estrecha que cruzaba la Marina y llegaba hasta las proximidades de lo que luego sería la “Escalinata”. El acta de recepción definitiva de las obras fue aprobada en el mes de mayo de 1951.

El segundo proyecto reformado del muro de Ribera-Paseo Marítimo fue autorizado por O. M. de 5 de julio de 1946 y el tercer reformado fue aprobado por la Junta el 5 de mayo de 1950, dándose por acabadas las obras en noviembre de ese año.



Construcción de la verja de separación entre el Paseo Marítimo y “Llano Amarillo.” Año 1971 (Archivo de la A.P.B.A.).

Una vez finalizados los trabajos de relleno y alcantarillado del muro de Ribera se acometieron las obras de pavimentación y urbanización del mismo con un presupuesto por administración de 951.117 pesetas, de las que el Ayuntamiento aportaría también el 25 por ciento y que se prolongarían hasta el tercer trimestre del año 1952 cuando se acabaron las obras del proyecto de “Acceso de la carretera de Cádiz a Barcelona al puerto de Algeciras”, que discurriría por el muro de Ribera. Dicho proyecto fue aprobado el 29 de noviembre de 1949 y tenía por objeto enlazar, mediante una calzada de doble vía el puerto con la carretera Cádiz-Málaga a la altura de La Granja. Consta que los últimos destajos se realizaron en el mes de agosto de 1952.

Llano Amarillo

Las obras de pavimentación e iluminación del muro de Ribera darían lugar a un muelle colindante con el Paseo Marítimo que, años más tarde, se ampliaría en dirección norte y este con rellenos para dar lugar a lo que luego se conoció



Vista aérea del puerto en 1987. Con la letra A, la ampliación de “Llano Amarillo”. (Archivo de la A.P.B.A.).



El Paseo Marítimo y la Escalinata vistos desde el muelle Pesquero. En torno a 1959.

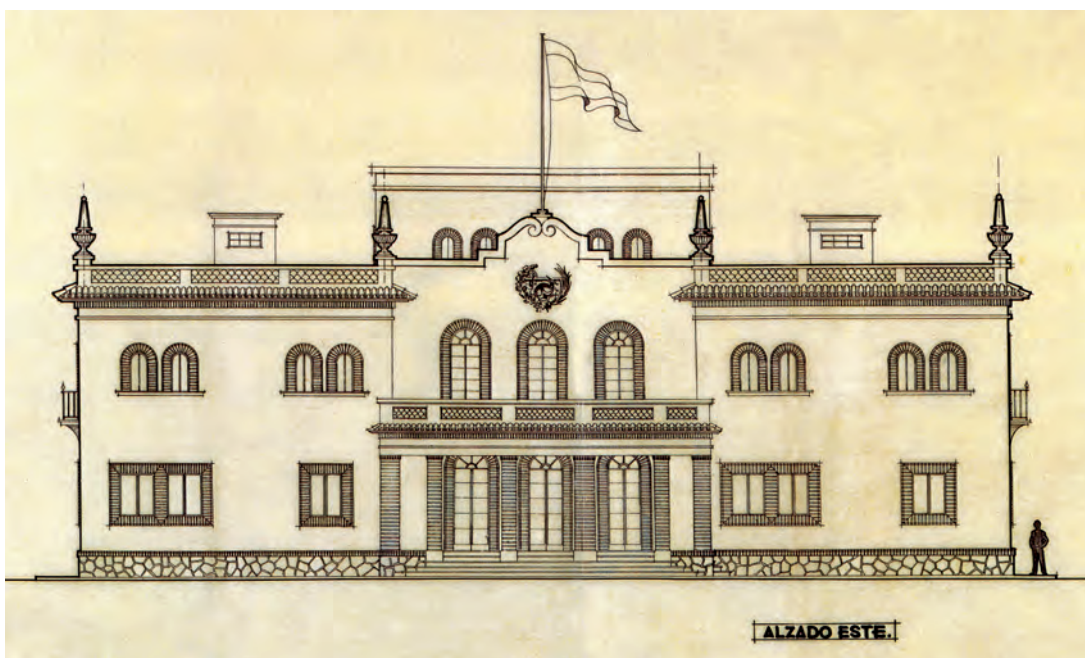
popularmente como “Llano Amarillo” por el color ocre amarillento del albero con que se cubrieron los rellenos, zona que estuvo destinada a estacionamiento de los automóviles que esperaban turno para embarcar hacia los puertos del Norte de África. La pavimentación del primer tramo de este nuevo muelle se adjudicó en junio de 1967. En los años setenta y ochenta este espacio, situado entre la ciudad y el puerto, se volvió a ampliar con la finalidad de encauzar los crecientes flujos de vehículos que, sobre todo en verano, accedían a Algeciras.

En los años noventa se habían ejecutado varios proyectos en otros lugares del puerto para atender a la “Operación Paso del Estrecho” con lo que el “Llano Amarillo” había dejado de ser imprescindible para canalizar la citada Operación. Entonces comenzó a debatirse la posibilidad de convertir aquel espacio en una zona de expansión urbana como venía demandando el Ayuntamiento desde hacía décadas. En el año 2005, la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Al-

geciras y la Autoridad Portuaria firmaron un convenio para la transformación del “Llano Amarillo” en una zona de uso público. El objetivo era la remodelación completa de la explanada, con una extensión de 8,3 Ha, y la reordenación del frente marítimo, convirtiéndolo en un espacio público urbano bien equipado y con amplias zonas verdes.

Se convocó un concurso internacional cuyo fallo se produjo en abril de 2005, siendo ganadores del mismo los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz. Aunque en el año 2006 los autores presentaron el proyecto definitivo, lo cierto es que nunca se puso en ejecución. En el año 2010 se procedió por la Autoridad Portuaria a la redacción y realización de un nuevo proyecto, mucho más modesto, consistente en la urbanización y la construcción de paseos en la zona central del “Llano Amarillo”, obras que se inauguraron en el mes de mayo del año 2011.

(En la página 191 se muestra una imagen del Paseo Marítimo y de la Escalinata, construida entre 1953 y 1955 y demolida en el año 2002, tomada en el año 1962 desde la propia Escalinata).



EDIFICIO DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

Desde el año 1868 existía en España un nuevo organismo encargado de la gestión de las actividades portuarias, obtener y distribuir los ingresos necesarios por medio del sistema de tarifas y, sobre todo, proyectar y ejecutar las obras de ampliación de infraestructuras. Se trataba de las Juntas de Obras. En los meses siguientes a la clausura de la Conferencia de Algeciras de 1906, el Ayuntamiento, encabezado por su alcalde, solicitó al Ministerio de Fomento, en nombre de los comerciantes e industriales de la ciudad, la creación de una Junta de Obras para el puerto de Algeciras, petición que fue respondida favorablemente, autorizándose, por Real Orden se 10 de agosto de 1906, a que se instituyera el citado organismo en el seno del Consistorio.

Primeras sedes (1906- 1948)

En la Sesión Inaugural de la Junta, celebrada el día 30 de septiembre de 1906 y presidida por alcalde Emilio Santacana, se daba lectura a dicha Real Orden, que entre otras cosas decía: *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 las Obras que deben realizarse en ese puerto..., de conformidad con los informes del Gobierno Civil de la Provincia y de la Diputación Provincial e Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la misma, Su Majestad el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que se autorice al constitución de la Junta de Obras que como delegada del Estado habrá de dirigir y administrar las obras y servicios del puerto de esa Ciudad. A continuación se nombró, con carácter provisional, como primer presidente de la Junta a don Manuel González Vilches y se eligieron cinco vocales de acuerdo con el Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1903, cargos que recayeron en don Francisco Vicente Montero (naviero), don Antonio Gil Pineda (consignatario de buques), don Juan Forgas (banquero), don José Reverdito y don Manuel González (comerciantes).

En su origen, la Junta de Obras del Puerto había surgido en el seno del Ayuntamiento de Algeciras, al que estaría vincu-

lada, aunque hubiera sido creada como un organismo independiente que funcionaba con su propio reglamento, por medio de los dos vocales nombrados por la Corporación Municipal. Siempre existió una estrecha relación entre el Ayuntamiento y la Junta que, frecuentemente, trabajaban en común para la consecución de sus objetivos, no desdeñando el recurso a los diputados de la zona cuando la Junta y el poder municipal lo creyeron conveniente con el fin de desbloquear o defender ante el Gobierno de la Nación determinado proyecto portuario.

del Administrador de Aduanas, Antonio Díaz Tejeiro, del Director de Sanidad y del Delegado del Gobierno.

La primera sede de la Junta de Obras del Puerto fue la propia Casa Consistorial, siendo el despacho del alcalde el lugar donde se celebraban las reuniones. A poco de su creación se debatió en el seno de la Comisión la necesidad de conseguir una casa para instalar la sede del organismo de manera independiente. En sesión celebrada el 12 de noviembre de 1907, la Junta acordó arrendar la casa, propiedad de doña Teresa Otero, viuda



El Paseo de la Conferencia hacia 1953. Las obras de la sede de la Junta de Obras del Puerto se habían acabado en ese año, quedando el edificio recién construido fuera del campo de visión del fotógrafo, a la derecha de la imagen.

La Junta, que había nacido con seis miembros provenientes de los comerciantes e industriales de la ciudad, incluyendo su Presidente, se completó en los meses siguientes con la inclusión de los dos representantes del Ayuntamiento —Antonio Bonany y Antonio García Reina (Sesión Ordinaria de 29 de octubre de 1906)—, con el nombramiento, con carácter definitivo, del secretario, el propio García Reina, de dos nuevos vocales natos en las personas del Comandante Militar de Marina, Francisco Dueñas, y del Comandante de Ingenieros, Eduardo Ramos, con la incorporación

de Almagro, que estaba situada en el nº 57 de la calle Munición, para establecerse en ella. Sin embargo, entretanto se acondicionaba el edificio, las reuniones continuaron celebrándose en el Ayuntamiento. A partir de la sesión celebrada el día 10 de enero de 1908, las reuniones ya se desarrollaban en la nueva sede de la calle Munición.

Edificio de la Avenida de la Hispanidad (1953-1995)

A mediados de la década de los años cuarenta, con el auge adquirido por el puerto y el incremento de las actividades admi-



El edificio de oficinas de la Junta de Obras erigido en la zona de servicios complementarios ganada al mar. Fotografía tomada hacia 1954. Véase, detrás del inmueble —que aún no presenta los dos cuerpos laterales que luego se le añadieron—, la Cruz Roja y, a la derecha de la imagen, el edificio de Sanidad Exterior, el de los González-Gaggero y el Hotel Madrid.

nistrativas del mismo, se hizo evidente la falta de un edificio más amplio y cercano a los muelles para centralizar los trabajos de conservación de la Junta de Obras y, sobre todo, para la ubicación de los servicios de oficinas, planeamiento y dirección. Hasta esa fecha, las oficinas de la Junta de Obras se hallaban instaladas en dos locales que no reunían las condiciones mínimas requeridas para este tipo de instalaciones y poder ofrecer un servicio adecuado a la importancia que había alcanzado el puerto algecireño; uno de ellos, usado como Dirección, estaba situado en el Paseo de la Conferencia, esquina con la Avenida Villanueva, y el otro, con la Secretaría, en la calle Castelar, esquina con el Secano. Para solventar estas deficiencias de locales se encargó al Ingeniero Director, Francisco Martínez Tourné, la redacción de un proyecto de edificio para destinarlo a oficinas de la Junta de Obras del Puerto que éste suscribió el 23 de abril de 1946. En la Memoria del citado proyecto, el Ingeniero Director refiere que: *Hace ya muchos años que se ha dejado sentir la necesidad*

de disponer de un edificio donde estuviesen alojados convenientemente los servicios de esta Junta de Obras en su doble aspecto de Dirección de las obras y de Oficinas Administrativas. Años antes, en el Plan General de Obras Públicas aprobado por Ley de 11 de abril de 1939, figuraba la construcción de un edificio de la naturaleza del que se proponía en el proyecto redactado por Francisco Martínez Tourné. Se preveía que el citado edificio se construyera en una parcela ubicada en los terrenos ganados al mar en la zona de servicios complementarios existente junto a la dársena de embarcaciones menores, entre la desembocadura del río de la Miel y el arranque de la carre-



Vista lateral del edificio de oficinas de la Junta con los cuerpos añadidos en sus fachadas norte y sur. Fotografía realizada hacia 1980 (Archivo de la A.P.B.A.).

tera de la Isla Verde. El edificio constaba de dos plantas y una tercera a modo de ático sobre el cuerpo central, la segunda rematada en terraza con balaustrada calada de tejas superpuestas y pináculos. En un principio, ocupaba una superficie de 778 metros cuadrados. En su centro dispondría de un patio descubierto de 51,80 metros cuadrados. Presentaría hacia el exterior un zócalo de piedra vista y, las jambas, arcadas y dinteles de las puertas y ventanas eran de ladrillo rojo contrastando con el blanco de las paredes. Por Orden Ministerial de 4 de junio de 1947 se autorizó la tramitación del expediente de subasta de las obras, quedando fijada la fecha del 24 de septiembre para su celebración. El 29 del citado mes de adjudicaron a la empresa “Obras y Servicios Públicos, S. A.” en la cantidad de 1.772.900 pesetas, dando comienzo el 2 de enero de 1948.

Los trabajos se desarrollaron, sin ninguna interrupción significativa, hasta el mes de enero de 1950, cuando, cumplido el plazo de ejecución, la empresa adjudicataria solicitó una prórroga de seis meses para la conclusión de los trabajos, a lo que la Junta accedió. En el mes de marzo de 1951 el edificio se hallaba casi terminado, procediéndose a adjudicar el suministro de los aparatos de calefacción. En el mes de diciembre se suscribió, por el nuevo Inge-

niero Director, un proyecto reformado del inmueble que, entre otras modificaciones, presentaba la construcción de un pórtico sobre pilares de ladrillos en la entrada principal rematado por un alero de tejas vidriadas verdes, que se extendió a toda la fachada y que dieron una aire neomudéjar a la edificación.

Las obras continuaron durante todo el año 1952 y buena parte del año 1953. Aunque no aparece recogida la recepción de las mismas en las actas de la Junta, existen referencias indirectas que permiten asegurar que el edificio fue ocupado en el verano de 1953.

Sede actual (desde 1995)

A mediados de la década de los años noventa del siglo XX la vieja sede de oficinas de la Junta de Obras del Puerto, situada en la Avenida de la Hispanidad, había quedado obsoleta, no sólo por la falta de espacio ante las exigencias de las nuevas funciones que el desarrollo portuario estaba generando, sino por su inadaptación a los modernos sistemas telemáticos y de comunicaciones. Por ese motivo, la Autoridad Portuaria decidió acometer los trabajos de construcción de una nueva sede que respondiera a los retos de modernización que la gestión portuaria demandaba. Sobre el antiguo edificio de Sanidad Exterior, ubi-

cado a continuación de la Comandancia de Marina, se edificó la moderna sede de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, de planta rectangular con patio interior cubierto, que se inauguró en el año 1995. El autor del proyecto fue Pablo García Villanueva.

(En la página 195 se puede ver el alzado de la fachada del edificio de oficinas de la Junta de Obras del Puerto. Proyecto de 23 de abril de 1946. Archivo de la A. P. B. A.).



Nueva sede de la Autoridad Portuaria inaugurada en 1995.



COMANDANCIA DE MARINA

Las Provincias Marítimas tienen su origen en la Real Cédula de 5 de octubre de 1607, por la que el rey Felipe III organizaba la Matrícula de Mar, que consistía en un sistema de reclutamiento de gente de mar destinada a tripular los barcos de guerra de la Marina Real y, subsidiariamente, de gente de maestranza destinada a la construcción y carena de los mismos buques en los arsenales reales. La Matrícula de Mar, que se aprobó con carácter definitivo por medio de la Ordenanza de la Matrícula de Mar de 1 de enero de 1751, seguía los lejanos precedentes de 1607 y 1625, habiendo sido ensayada de forma parcial mediante diversas disposiciones aprobadas en 1717 y, sobre todo de 1737.

La Ordenanza recogía una serie de privilegios y franquicias que correspondían a la gente de mar (patrones, pilotos, marineros, pescadores, armadores) o su maestranza (carpinteros de ribera, calafates, toneleiros, etc.) que tenían la obligación de estar matriculados en el registro oficial de Marina para poder enrolarse o para ejercer sus

trabajos. La Matrícula de Mar fue, por tanto, una institución que logró regular, por primera vez, el problema que para la Monarquía española había constituido siempre el reclutamiento de la marinería, técnicos, especialistas y gente de oficios relacionados con la mar para servir en los buques reales.

El 18 de octubre de 1737, el rey Felipe V mandó redactar la Ordenanza de Matrícula del Mar, que organizaba y codificaba todo lo relacionado con la actividad marítima. En 1751 se publicó la tercera Ordenanza de Matrícula que estuvo en vigor hasta el año 1802, cuando la Matrícula se generalizó a todo el país y se inició el período de decadencia de la institución.

Hasta el año 1786, la Matrícula de Mar de la Provincia Marítima del litoral del Estrecho estuvo radicada en el puerto de Tarifa. Gracias a los excelentes trabajos de M. Quero Oliván, disponemos de abundantes noticias de la Provincia Marítima de Tarifa. La Provincia Marítima de Algeciras surgió después de la segregación de esta ciudad de San Roque en 1755, pero sobre todo, tras



Bandera de la Provincia Marítima de Algeciras.

el frustrado asedio a Gibraltar entre 1779 y 1783, cuando Algeciras fue la base de la flota española, mandada por el Comandante General de las Fuerzas Navales de Bloqueo, Antonio Barceló. A raíz de este episodio militar, el centro de gravedad de las actividades marítimas se desplazó desde Tarifa hasta Algeciras que contaba con un puerto más abrigado y con mayores expectativas de desarrollo. Al principio, la Provincia Marítima de Algeciras abarcaba los términos de Conil, Vejer, Tarifa y San Roque, pero en el siglo XIX, Vejer y Conil pasaron a formar parte de la Provincia Marítima de Cádiz.

En la provincia de Algeciras, en el año 1786, existían matriculados: 151 artilleros, 128 marineros, 176 grumetes, 34 patrones de embarcaciones, 35 carpinteros de ribera y 62 calafates. En cuanto al número de embarcaciones, estaban dadas de alta 61 para el tráfico marítimo y 58 para la pesca. En el año 1830 existían en la Provincia Marítima de Algeciras matriculados 584 denominados gente de mar, 58 de maestranza y un total de 345 embarcaciones. En 1845, estas cifras eran de 661 marineros hábiles, 14 inhábiles, 4 veteranos, 51 patrones y 21 individuos de maestranza.

Las Comandancias de Marina fueron creadas por Real Decreto de 25 de abril de 1800 con el fin de unificar, en un solo organismo militar —la Dirección General de la Armada— las funciones que venía desempeñando el Ministerio de Hacienda que, desde 1751, había ejercido las Jefaturas de los gremios o de las matrículas de la gente de mar, la vigilancia del litoral y la represión del contrabando. Desde esa fecha, aunque no de manera permanente, todos los guardacostas y faluchos del Resguardo que operaban en los puertos se incorporaron a la Armada. La nueva organización de la jurisdicción marítima respondía al interés de la Corona de que todos los cometidos de Marina fueran ejercidos por oficiales de la Armada que, de esa manera, controlarían mejor a la marinería matriculada al servicio de los navíos de guerra reales.

En 1845, Pascual Madoz señalaba que *corresponde a esta ciudad (Algeciras) como puerto en lo relativo a la Marina al departamento y tercio naval de Cádiz: es cabecera de provincia y partido y su extensión la forman la capital y los distritos de Tarifa, San Roque y Centa. Está mandada por un capitán de navío ó fragata que ejerce la jurisdicción de Marina, tanto gubernativa como judicial, a cuyo fin tiene y componen el Juzgado, un asesor, un fiscal, ambos sin sueldo, y un escribano con 6.000 reales anuales; también hay un Segundo Comandante que*



Edificio del Paseo de la Conferencia donde estuvo ubicada la Comandancia de Marina hasta el año 1963 cuando se trasladó al inmueble de la Avenida de la Hispanidad.

desempeña el cargo de capitán del puerto... Su bandera mercante, según lo prevenido en Real Orden de 20 de julio del corriente año es de color amarillo y azul, por mitad oriental, lo amarillo superior.

Hacia 1880 la División de Guardacostas de Algeciras, bajo el mando del Comandante de Marina, estaba compuesta por los cañoneros “Salamandra”, “Atrevida” —éste recién incor-

porado—, la lancha cañonera “Tarifa” y un pontón que surtía de fuerza a seis “Escampavías”. La “Tarifa” fue la primera lancha cañonera a vapor guardacostas construida en España con casco de hierro. Salió del arsenal de La Carraca el 21 de mayo de 1879 para prestar su servicio como remolcador, aunque poco después fue adquirida por la Armada y destinada a la División de Guardacostas con base en Algeciras.

Al margen de las muchas apprehensiones que hicieron famosa a la lancha cañonera “Tarifa” en la bahía de Algeciras, por su mayor velocidad frente a las otras cañoneras, las misiones de esta lancha no se ciñeron sólo a la actividad fiscal, sino que destacó por otras actuaciones como la llevada a cabo el 21 de octubre de 1896 cuando, desde la Comandancia de Marina de Algeciras, se divisó un incendio en un almacén de corcho en la costa de Puente Mayorga. El Segundo Comandante de la misma embarcó en la cañonera “Tarifa” zarpando rumbo al incendio a prestar los servicios que fuesen posibles. Según manifestó, mediante una carta firmada el 27 de octubre de 1896 dicho oficial de la Comandancia, el Alférez de Navío Antonio López Cerón, cómo el contra maestre y dotación de la “Tarifa” rivalizaron en el cumplimiento



La Comandancia de Marina, la darsena de Embarcaciones Menores y el muelle de la Galera. Fotografía tomada en 1976.

de su deber, encontrándose siempre en los sitios de mayor peligro.

La antigua sede de la Comandancia de Marina de Algeciras estuvo situada desde principios del siglo XX en el Paseo de la Conferencia, en una de las viviendas construida por comerciantes gibraltareños en la escarpadura existente entre el citado paseo y la calle Marqués de la Ensenada, una casa que disponía de dos cuerpos en los flancos a modo de torres con cubiertas de tejas a cuatro aguas. Se encontraba ubicada al sur de la mansión edificada por Bartolomé Sacarello. Este edificio, además de estar mal compartimentado para la función que desarrollaba, presentaba, a mediados de los años cuarenta, algunas deficiencias estructurales, lo que llevó al Comandante de Marina a proponer su reparación y una ampliación del mismo. Pero entendiendo las dificultades que presentaba tal proyecto, pensó que sería más conveniente solicitar a las autoridades de Marina la construcción de un edificio de nueva planta.

En la sesión de la Junta de Obras del Puerto celebrada el día 27 de marzo de 1946, el Comandante Militar de Marina, —miembro nato de la misma— manifestó que tenía noticias de haberse concedido por el Departamento de Marina un crédito

de 2.300.000 pesetas con destino a la construcción de un edificio para Comandancia de Marina y Servicios del Ramo en el puerto de Algeciras y que se había señalado como más apropiados para su ubicación, terrenos que se estaban rellenando en las inmediaciones de la dársena de embarcaciones menores y zona de servicios complementarios, al sur del edificio de oficinas de la Junta de Obras del Puerto, cuyo proyecto de construcción se hallaba en trámite.

El 26 de abril de 1949 está suscrito por el jefe del Centro de Estudios y Proyectos, Jesús Alfaro, del Ministerio de Marina, el “Proyecto de edificio para Comandancia de Marina de Algeciras” que se emplazaría en una parcela de forma cuadrada de 29,40 metros de lado situada en la zona de servicios del puerto. Hasta la sesión celebrada el 28 de diciembre de 1954 no se concretó la cesión de la citada parcela, aunque el miembro de la Junta y alcalde de la ciudad, Ángel Silva Cernuda, se opuso a la construcción del edificio de la Comandancia en el mencionado lugar, por entender que el mismo debiera ubicarse en la zona de terrenos ganados al mar en el llamado muro de Ribera (después Paseo Marítimo), lo que, en su opinión, contribuiría a urbanizar y hermostrar dicho paraje. Sin embargo, la Comisión portuaria optó por aprobar la cesión de la parcela situada entre el edificio de oficinas de la Junta de Obras y el arranque de la carretera de la Isla Verde.

La cesión se concretó mediante Orden Ministerial fechada el 13 de junio de 1956. Los trabajos se iniciaron el 3 de abril de 1957 y el edificio fue ocupado a mediados de 1963. En esa fecha ostentaba el cargo de Comandante Militar de Marina de la Provincia Marítima de Algeciras el Capitán de Navío Francisco Zea y Marco.

La Comandancia de Marina, tal como la conocíamos desde el año 1800, dejó de existir a raíz de la entrada en vigor de la Instrucción 81/2004 del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, por la que

quedó integrada en el Mando de Acción Marítima de Cadiz con la denominación de Comandancia Naval de Algeciras.

La sede de la Comandancia de Marina, hoy día fuera de uso, presenta una planta cuadrada de 29,40 metros de lado. Consta de tres pisos más dos cuerpos rectangulares sobre la terraza, uno en el lado norte y otro en el sur, y de un patio central. Sobre la fachada principal se localiza un cuerpo de base cuadrada sobre el que se erige el torreón de sección octogonal cubierto con cúpula semiesférica en el que estuvo colocado el mástil para la antena de radio y desde el que se realizaban las señales ópticas navales cuando era necesario. En la planta baja se encontraban las oficinas y espacios para secretaría, inscripción y reclutamiento, despacho de buques, pesca, habilitación y justicia, además de los despachos para el asesor de comunicaciones y para el jefe de prensa. En la planta primera se hallaban la sala de juntas y los despachos del Comandante y del Segundo Comandante. La planta segunda, en origen, se destinaba a viviendas y a alojamiento de oficiales y del conserje. La fachada principal, que da a la Avenida de la Hispanidad, consta de tres calles. La obra es de mampostería, aunque ennoblecida con el recubrimiento, en la planta baja y en la calle central de la fachada, de losas de piedra. El edificio responde a la arquitectura oficial que se impuso en las primeras décadas del franquismo con el objeto de recuperar los valores patrios aportados por el estilo herreriano. El empleo de semicolumnas clásicas, de almohadillados, del arco de medio punto, del frontón triangular rematando la fachada y de los pináculos situados en las esquinas, así como los escasos elementos decorativos, nos conducen al estilo herreriano y a su obra magna, plasmación física de la grandeza de la Monarquía Hispánica: el Escorial.

(En la página 199 se muestra una fotografía, realizada en el año 2011, del edificio donde estuvo ubicada la Comandancia Militar de Marina de Algeciras).



LA ADUANA

Con el incremento del tráfico comercial, sobre todo con Gibraltar y Marruecos, en el año 1742 se estableció una aduana en Algeciras con el fin de controlar y gravar con los impuestos reglamentarios el citado tráfico. Para no perjudicar a los habitantes de Algeciras y de las otras poblaciones de su entorno que se abastecían de productos importados a través del puerto, se eximió del pago de impuestos aduaneros todos los géneros que entraran por vía marítima para el consumo de los vecinos. Sin embargo, seis años más tarde, en 1748, por Real Orden, se suprimió dicha aduana. La orden, enviada a los Directores de Rentas Generales y fechada el 5 de Octubre de 1748, decía lo siguiente: *Siendo graves los inconvenientes de que se mantenga la aduana que se estableció en Algeciras, ha resuelto S. M. que desde luego se quite, y que siga el comercio en la misma forma que lo ejecutaba antes de su establecimiento, y lo participe a V.S.S. para que lo mande ejecutar en primer correo. Dios guarde a V.S. muchos años. Buen Retiro y octubre 5, de 1748.*

No cabe duda de que con esta supresión se beneficiaba a los puertos de Tarifa y Cádiz que, tradicionalmente, habían monopolizado el comercio con los puertos norteafricanos, puesto que tenían establecidas aduanas con anterioridad a la de Algeciras. Probablemente, el auge del puerto algecireño y la pérdida de los fletes dirigidos al comercio marroquí promovieron las quejas de Cádiz y Tarifa ante el Rey, lo que ocasionó que éste anulara la concesión de la aduana algecireña.

No obstante, y a pesar de la prohibición, las embarcaciones procedentes de Marruecos continuaron acudiendo al puerto de Algeciras, lo que obligó a las autoridades de Hacienda a restablecer la aduana que se había concedido a Algeciras en 1742. El 29 de junio de 1766 se remitió una orden al Director de Rentas Generales por la que se le comunicaba que *habiendo sabido S.M. que el referido puerto (de Algeciras) es frecuentado de los de Berbería, y que de privar a éstos de su uso se les siguen graves perjuicios, y puede*



Falucho con base en Algeciras de los que abastecían de productos frescos a la colonia de Gibraltar y, en ocasiones, se dedicaban al contrabando.

temerse se retraigan de continuar en el comercio, se ha dignado S.M. habilitarle para el recíproco comercio de los géneros y frutos de permitida entrada y salida, entre estos Dominios y los del Emperador de Marruecos según, y en la propia forma que lo está el de Tarifa. También se expresan en la orden los nombramientos de un administrador y un interventor para la Aduana de Algeciras, con lo que, a partir de 1766, volvía este puerto a contar con administración aduanera.

Los funcionarios de aduanas debían evitar, entre otras cosas, que los barcos extranjeros sacasen dinero del reino por las ventas realizadas, debiendo cargar mercancías de retorno por el valor de los géneros entrados en España. Sin embargo, en algunas ocasiones, y cuando especiales circunstancias así lo exigían, como ocurrió en agosto de 1782, esta prohibición no se tuvo en cuenta. En el mes y año citados —en pleno bloqueo de Gibraltar— el Duque de Crillon solicitó al Administrador de Aduanas de Algeciras, mediante escrito, para que éste lo transmitiese al Rey, que las embarcaciones extranjeras que desembarcaran mercancías por cuenta de la Real Hacienda pudieran sacar libremente para donde quieran el dinero que importan sus fletes, a lo que el Rey accedió, teniendo en cuenta las razones en que se fundamentaba la petición del Duque, que no eran otras que impedir el desabastecimiento de los ejércitos de bloqueo exigiendo la salida de mercaderías y víveres en el viaje de retorno.

La Aduana de la calle José Santacana

El contrabando fue, durante al menos dos siglos, la principal y más lucrativa actividad a la que, con la permisividad y en oca-



La Aduana de Algeciras en el siglo XVIII tenía como misión el control y la regulación del comercio con los puertos marroquíes pero, también, impedir las actividades ilícitas de los faluchos y barcas de pesca y comercio con la vecina colonia de Gibraltar en auge desde mediados de ese siglo. (Grabado de la Bahía y de Gibraltar de principios del siglo XVIII).



El cauce bajo del río de la Miel y su desembocadura a finales del siglo XIX. Con la letra A, el edificio donde estuvo ubicada la Aduana y con la letra B, la Caseta de la Aduana que se hallaba situada en la cabecera del muelle Comercial o Viejo.

siones con la connivencia de las autoridades, se dedicaba buen número de ciudadanos de la zona. En la Revista de Inspección del año 1786, realizada por don Luis Muñoz de Guzmán, en relación con la prohibición de que los pescadores saliesen de noche a pescar por el peligro de que se dedicaran a traer contrabando a Algeciras, se decía que *la traba no sería para ellos tan sensible si no viesen que los mismo faluchos de Rentas sacan frutos (de Gibraltar) que a ellos mismos se les hace perder*. Faluchos corsarios y barcas de pesca alternaban con frecuencia su actividad habitual con el contrabando, al que los funcionarios de Rentas y Resguardo debían hacer frente, aunque por lo general con escaso éxito.

En 1842 Algeciras tenía una Subdelegación de Rentas, dependiente de Cádiz, cargo que ostentaba el Comandante General del Campo de Gibraltar, contando con un juzgado compuesto de un asesor, un abogado fiscal y un escribano, estando habilitada la Aduana para fallos de causas de contrabando. Según Pascual Madoz, a mediados del siglo había una Administración de Rentas

y Aduana de cuarta clase dotada de un administrador, un contador, un oficial, un fiel de muelle y dos de los derechos de la línea. Refiere este autor que, en algunos momentos, el puerto de Algeciras había contado con una Aduana de segunda clase, pero que se suprimió, estando en su tiempo (1845-50) habilitado sólo para importar cueros al pelo y para el comercio de cabotaje. Según Manuel Pérez-Petinto, el puerto de Algeciras contó con una aduana de segunda clase desde el 8 de abril de 1855.

El 15 de octubre de 1894 se aprobaron, por Real Decreto, las “Novísimas Ordenanzas de Aduanas” por las que se establecían las diferentes categorías de las oficinas aduaneras ubicadas en los puertos y las mercancías que podían entrar y salir por los mismos. El de Algeciras quedaba encuadrado entre los que disponían de Aduana de Primera Clase, habilitado, por tanto, para desarrollar todas las operaciones de importación, exportación, tránsito y cabotaje.

Por aquellos años las oficinas de Rentas y Resguardo se encontraban situadas

en un inmueble de tres plantas y tejado de tejas árabes a dos aguas situado en la actual calle José Santacana, esquina con la calle Segismundo Moret, donde luego, entre 1922 y 1925, se construyó el edificio de los González-Gaggero. La casa era propiedad de la familia García de la Torre que la tenía arrendada al Ministerio de Hacienda por la cantidad de 2.100 pesetas anuales por el piso bajo y 600 por el alto. Es muy probable que desde la habilitación para el comercio del muelle-embarcadero situado en la orilla izquierda del río (muelle Viejo), a mediados del siglo XIX, se colocara la Caseta de Aduana en el extremo meridional de la Marina, a la entrada del citado muelle.

La Caseta de Aduana

A principios del siglo XX está documentada dicha caseta en el arranque del muelle junto a la desembocadura del río de la Miel (véase la fotografía adjunta). Se trataba de una pequeña caseta de madera de planta rectangular y puerta mirando hacia

el muelle que albergaba a los funcionarios encargados del control de la actividad comercial y del tráfico de pasajeros realizado por dicho muelle de titularidad pública.

El ensanche del muelle Comercial o Viejo, emprendido en enero de 1913, y las obras del muelle de la Galera, en marcha desde mayo-junio del mismo año, obligó a cambiar la ubicación de la Caseta de Aduana, puesto que su actual posición perturbaba los trabajos que se desarrollaban y el tráfico comercial existente en el muelle. A principios del mes de febrero de 1914, el Ingeniero Director, para solventar el problema que representaba la vieja Caseta, propuso que el servicio de aduana fuera trasladado a uno de los tinglados que se estaban habilitando.

En reuniones celebradas el 18 de mayo y el 16 de noviembre se aprobaron las condiciones exigidas a la Administración de Aduana para la ocupación de una zona cerrada en uno de los tinglados construidos, siendo la principal de ellas el que previamente fuera demolida la Caseta antigua



A la izquierda de la imagen, la Caseta de Aduana desde donde se controlaba el tráfico de mercancías desarrollado por el muelle Comercial. A continuación, la Marina y el tinglado de la Pescadería. (Fotografía tomada hacia 1909).

por estorbar al tráfico y hallarse en estado ruinoso. Cuando, años más tarde, estuvo concluido el muelle de la Galera, la Aduana fue, de nuevo, trasladada a otra dependencia más cercana a la zona de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías. En sesión celebrada el 14 de noviembre de 1923 se dio cuenta de cómo se había trasladado la Caseta de Aduana a las nuevas dependencias del muelle de la Galera. En 1929, la Aduana se instaló en la Estación Marítima inaugurada un año antes.

Nuevo edificio de Aduana

A principios del año 1944, el Ministerio de Hacienda había solicitado a la Junta de Obras del Puerto una parcela de terreno para proceder a la construcción de un nuevo edificio de aduana en Algeciras. El 27 de abril de aquel año, la Dirección General de Puertos se interesaba acerca del emplazamiento de la parcela que la Junta podría ceder para la ubicación del proyectado edificio en el puerto de Algeciras y que la Dirección General de Aduanas quería que estuviera situado en las proximidades del muelle de la Galera. La Junta contestó en el sentido de que *estima inadecuado el emplazamiento, primeramente elegido, en la entrada del muelle de la Galera, dado el poco espacio sobrante en las vías laterales que quedasen, que entorpecerían los accesos al muelle, no sólo actualmente sino en el futuro para el que, lógicamente, se supone una progresión normal en el desarrollo de las actividades mercantiles y del tráfico*. Concluye la Comisión que, oídas las manifestaciones sobre el asunto del Ingeniero Director y del Comandante Militar de Marina, se había elegido como más conveniente para la instalación del edificio de Aduana, el lugar denominado “El Chorruelo”, situado en la margen derecha del río de la Miel, espacio habilitado por la ejecución de las obras de construcción de la dársena para embarcaciones menores y de la zona de servicios complementarios. La parcela, de 1.000 metros cuadrados, se localizaba entre el solar



El edificio de la Aduana ha sufrido la acción de la *damnatio memoriae*. Hace algunos años fueron cambiados los símbolos del régimen que la construyó por el escudo surgido de la instauración de la democracia en 1978.

que luego ocuparía el edificio de oficinas de la Junta de Obras y la desembocadura del río de la Miel. La cesión se hizo efectiva en la sesión ordinaria celebrada el 26 de octubre de 1944. El proyecto fue redactado, adjudicado y ejecutado por el Ministerio de Hacienda, existiendo constancia de que el acta de replanteo de las obras se firmó el día 25 de enero de 1945.

El edificio es de mampostería y sillares en el zócalo, las esquinas y los refuerzos verticales. Posee dos plantas, más una tercera retranqueada, menos en la parte central de la fachada. En ella se abre la puerta de ingreso al inmueble mediante arco de medio punto rematado con un frontón partido. En las esquinas muestra pináculos de estilo escurialense. La construcción responde a los cánones estilísticos oficiales que imperaron en las primeras décadas del régimen de Franco, mencionados con anterioridad al tratar de la Comandancia de Marina.

Aunque no consta en el Archivo de la Junta de Obras la fecha de terminación del edificio, es muy probable que estuviera operativo entre los años 1955 y 1956.



REAL CLUB NÁUTICO

El Real Club Náutico de Algeciras se fundó el 13 de mayo de 1943 por iniciativa de una comisión de ciudadanos, encabezada por el Comandante Militar de Marina, el señor Francisco Marina Aguirre, para responder a la necesidad que se había planteado de centralizar en un organismo oficial las actividades náutico-deportivas que, sobre todo, desde el final de la Guerra Civil se estaban desarrollando en el puerto y la Bahía. Al señor Marina, primer Presidente del Real Club Náutico, le acompañaban los nombres de Francisco Martínez, Ingeniero del Puerto; José Gázquez, Alcalde de la ciudad; Eladio Amigo, Delegado de Tabacalera; Enrique del Castillo, Jefe del Ejército y otras relevantes personalidades.

En los años veinte había ejercido como Club Náutico de la ciudad el palafito cons-

truido en la playa del Chorruelo, conocido como “El Kursaal”. Antes, en 1908, en el puerto de Algeciras se habían celebrado regatas, con motivo de la Feria Real, bajo la presidencia del General Gobernador del Campo de Gibraltar, Julio Domingo Bazán.

El 31 de enero de 1945 se analizó en la sesión ordinaria celebrada por la Junta de Obras en ese día, el proyecto que había presentado en la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Cádiz, el presidente del Real Club Náutico de Algeciras para construir un edificio en el que realizar sus actividades y que fuera sede social de los socios en terrenos del puerto, en el litoral situado entre la zona de servicios complementarios y el arranque del viejo puente de la Isla Verde, consistente en una construcción ubicada sobre un espigón erigido con la finalidad de contener también, en un futuro, los atraques para los barcos de recreo de los asociados al Club. Una vez analizada la petición y las posibilidades de terrenos de la Junta, la Comisión informó favorablemente el proyecto. En aquel espigón estuvo ubicada, al finalizar la Guerra Civil, la “Escuela de Flechas Navales” a la que había sido adscrito, en 1939, el vapor “Aline” como buque escuela de la Sección Naval del Frente de Juventudes.

Por Orden Ministerial de 26 de junio de 1945 se autorizaba a la Sociedad Club Náu-



Una imagen del Club Náutico tomada en torno a 1960.

tico de Algeciras a ocupar una parcela en la zona de servicios del puerto destinada a contener un edificio para domicilio social bajo determinadas condiciones, entre ellas el pago de un canon anual de 500 pesetas.

El 31 de enero de 1946 la Comisión portuaria hace alusión a la Orden de la Dirección General de Obras Públicas aprobando el acta de reconocimiento de las obras correspondientes a la concesión otorgada al Real

Club Náutico de Algeciras. No se sabe con exactitud la fecha de terminación de los trabajos de construcción del Club, aunque es muy probable que el edificio estuviera ya operativo en el año 1947 sin el dique o muelle para el atraque de las embarcaciones de recreo de los socios con que luego contó.

Una de las primeras actividades de cierto nivel que protagonizó el Real Club Náutico de Algeciras fue la organización del IX Campeonato Nacional de la clase Snipe “Copa Ibérica”, que se desarrolló entre los días 23 y 25 de julio de 1950.

Otro evento importante en aquellos primeros años de la historia de Club fue la regata organizada en honor de la Virgen de la Palma el 15 de agosto de 1957 en la que intervinieron embarcaciones de los Clubs de Cádiz, Málaga, Tánger y Algeciras.



Con la letra A, la Sede Social del Club; con la letra B, el muelle para atraque de embarcaciones de los socios. Año 1966. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

Entre las visitas de destacadas personalidades, hay que citar la del ministro José Solís Ruiz, el que luego fuera Presidente del Comité Olímpico Internacional, Juan Antonio Samaranch y la realizada por los Príncipes Don Juan Carlos y Doña Sofía acompañados del actual heredero, Don Felipe de Borbón, que llegaron en el yate “Fortuna”.

Con la remodelación y desaparición de la antigua dársena para embarcaciones menores y la ampliación del muelle de la Isla Verde para la conexión viaria con los muelles la Galera y el Navío, el Real Club Náutico se trasladó al Puerto Deportivo del Saladillo en septiembre de 2002 donde actualmente se ubica la sede social y los pantalanes para atraque de embarcaciones.

(En la página anterior se ofrece una imagen del Real Club Náutico tomada a finales de los años cincuenta).



El Real Club Náutico en el año 1970 visto desde la carretera de acceso a la Isla Verde.



LA PRESA DEL COBRE

Por Real Orden de 16 de diciembre de 1916 se concedía, de manera definitiva, el servicio de aguada del Puerto de Algeciras a la “Sociedad para Fomento de la Bahía de Algeciras”, dependiente de la “Andalusia Water Company Limited”, y por Real Orden del 28 del mismo mes se establecían las condiciones que habrían de regular el citado servicio.

Hasta el año 1916, el abastecimiento de agua a las obras del puerto y el suministro a buques era realizado por la propia Junta por medio de botes y del barco-aljibe que tenía para ese fin con el agua tomada de una fuente municipal existente en la Marina o del río Palmones. A partir de esa fecha, el servicio se llevó a cabo, mediante concesión, por la nueva compañía, a cambio de ciertas ventajas de abastecimiento para el puerto y del pago del correspondiente canon.

Sin embargo, la escasa agua que suministraba al Puerto la “Sociedad para el Fomento de la Bahía de Algeciras”, que no hacía otra cosa de revender a la Junta

de Obras el agua que le proporcionaba la “Andalusía Water Company Limited”, provocaba continuos cortes del suministro a las instalaciones portuarias. En la Memoria del Proyecto de traída de agua al puerto de 1951, su redactor señala que *el abastecimiento (de agua) al presente se halla en manos de una sociedad extranjera, la Andalusia Water Company, domiciliada en Londres; y tan malo es el servicio que presta, que desde hace muchos años sostiene el Municipio constantemente una verdadera lucha para obtener la caducidad de la concesión inglesa y municipalizar el servicio de abastecimiento.*

Finalizada la Guerra Civil, el auge de la industria pesquera, las necesidades de aguada de los buques que cada vez en mayor número frecuentaban el puerto y la demanda generada por la fábrica de hielo y la lonja, exigían imperiosamente un aporte más abundante y continuo de agua y que éste estuviera bajo el control directo de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras. En la Memoria del “Proyecto de acceso a la Isla Verde y al muelle de pasajeros”, el

redactor del mismo señalaba que en el proyecto para llevar agua potable a los muelles se hacía especial hincapié en el suministro al Dique Norte de la Isla Verde *en el que se podría suministrar agua, en breve plazo, a los trasatlánticos y a los barcos de todas clases que, por no encontrar agua en Gibraltar, ni en Ceuta, ni Tánger ni en otros puertos situados en un radio de muchas millas, es seguro acudirán a suministrarse en Algeciras tan pronto como Algeciras disponga de agua, lo que ocurrirá normalmente, si nuestro plan se desarrolla con arreglo a una racional previsión, dentro del año 1952. Y parece evidente que la presencia, en tránsito, de trasatlánticos en el Dique Norte aconseja establecer cuanto antes comunicación por carretera desde tierra a dicho dique...*

El 25 de marzo de 1951 se suscribió el “Proyecto de traída y distribución de agua potable al Puerto de Algeciras”, redactado por el Ingeniero Director Pedro Gaytán de Ayala e Ibero. Proponía la captación de agua del río de la Miel en el paraje conocido como “El Cobre”, situado a unos 4 kilómetros de las instalaciones portuarias, con una previsión de abastecimiento de 50 litros por segundo.

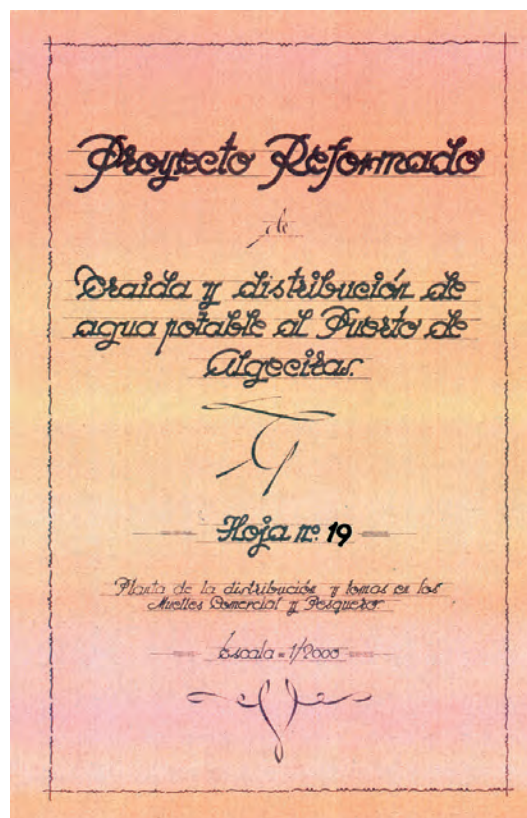
Para el aprovechamiento del flujo de agua se proyectó la construcción de un canal y de un azud o represa con vertedero en la zona del río, cercana al Molino de San Antonio, y de una tubería de hormigón armado con dos sifones para salvar las vaguadas, así como dos pequeños túneles. Esta tubería desembocaría en un depósito, con una capacidad de 2.100 metros cúbicos, situado en la Loma del Alcaide y, desde allí, se dirigiría hasta el puerto bordeando la Carretera General Cádiz-Málaga y dividiéndose en dos ramales al acercarse a la zona portuaria, uno que conduciría el agua hasta los muelles de la Galera y Pesquero y otro que la llevaría hasta el Dique Norte, con puntos de abastecimiento y de toma cada 50-70 metros en los tres muelles.

El proyecto fue aprobado por la Junta en sesión permanente ordinaria celebrada el 30 de marzo de 1951 con un presu-

puesto de ejecución por administración de 9.265.316, 35 pesetas.

Antes de su aprobación definitiva por la Superioridad, la Junta acordó ceder a la ciudad de Algeciras una parte del agua captada, consistente en el sobrante que se produjera después de ser atendidas las necesidades portuarias que se estimaban en unos 500 metros cúbicos diarios. La Dirección General de Obras Hidráulicas concedió a perpetuidad la propiedad de la Presa del Cobre, del depósito y de la tubería que lo unía con el puerto a la Junta de Obras en mayo de 1952.

Por Orden Ministerial de 20 de marzo de 1952 se aprobó el proyecto y, en la sesión del 29 de marzo, se autorizaron los pagos de las expropiaciones necesarias para la construcción del azud y de la tubería de abastecimiento, iniciándose las obras, cuyos destajos fueron adjudicados a la “Em-



Hoja 19 del “Proyecto Reformado de traída de agua al Puerto de Algeciras” (Año 1955).



Construcción de la Presa del Cobre. Fotografía tomada en 1953. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

presa “Obras y Servicios Públicos, S. A”, el 11 de septiembre de 1952. El 12 de julio de 1955 se aprobó un reformado del proyecto inicial que tenía como objeto la realización de determinadas obras complementarias, lo que permitió proseguir los trabajos en la red de abastecimiento hasta el año 1959, aunque sería el 2 de marzo de 1960 cuando se recibieron definitivamente las obras de traída de agua al puerto.

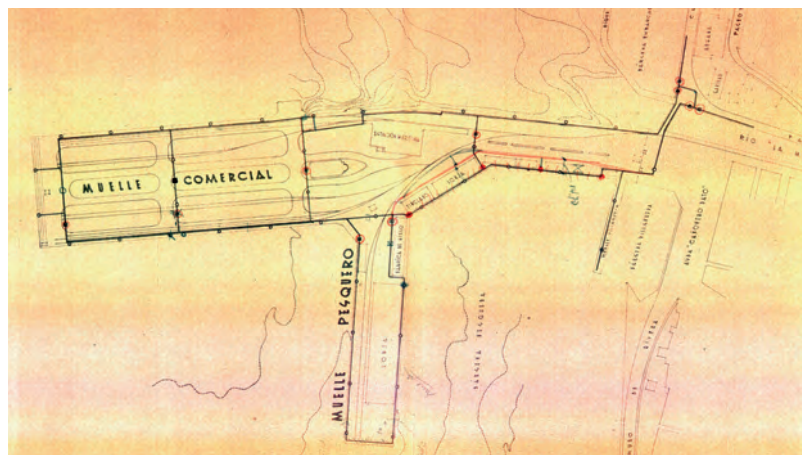
Para atender el nuevo servicio de captación y distribución de agua, hubo de ampliarse la plantilla de la Junta de Obras, contratándose a un encargado, once oficiales de 1ª (un guarda de captación, un guarda de depósito, tres guardas de la canalización y seis guardas revisores de contador para el servicio de aguada), además de tres oficiales de 2ª.

Como ya se ha referido, la red de abastecimiento de agua tendida por la Junta de Obras del Puerto

proporcionó agua al Ayuntamiento de la ciudad en una cantidad que se aproximaba a 1.000.000 de metros cúbicos anuales al precio de 1 peseta por cada metro, pero también estaba autorizada la institución portuaria para abastecer directamente a las empresas que lo solicitaran a cambio del abono de una tarifa que consistía en 2 pesetas por tonelada a las industrias instaladas en los muelles y en 3 pesetas a las que no estuvieran ubicadas en el interior del puerto.

A través de las actas de las sesiones celebradas entre 1956 y 1965, sabemos que la Junta proporcionó agua a industrias corcheras ubicadas en la carretera de Cádiz (“Corchos Andaluces, S. L.”), a “C.O.A.L.S.A.”, fábrica de cerámica, al almacén de gas butano del señor Julio González-Gaggero en la barriada de Santa Águeda, a la fábrica de conservas de pescados de la empresa “Tejero y Martín Navarro S. L.”, a la empresa “Soto-Casero” situada en la barriada de los Rayos X, entre otras, y que la ciudad de Ceuta solicitó agua el 30 de mayo de 1962.

(En la página 210 se ha incluido una fotografía, que se custodia en el Archivo Fotográfico de la A.P.B.A., en la que se ve en pleno funcionamiento la Presa del Cobre en el invierno del año 1955).



Puntos de toma de agua en los muelles de la Galera y Pesquero en el “Proyecto de Traída y Distribución de Agua Potable al Puerto de Algeciras”. Año 1951 (Archivo de la A. P. B. A.).



EL MUELLE PESQUERO

La actividad pesquera, una de las funciones tradicionales de los puertos de la zona en la Antigüedad y en las edades Media y Moderna, había decaído en el renacido puerto de Algeciras en las primeras décadas del siglo XVIII por causas diversas, no siendo las menos importantes de ellas la ocupación de Gibraltar por las tropas anglo-holandesas en 1704 y la lenta formación de las poblaciones surgidas de la diáspora.

Sin embargo, a mediados de la centuria dieciocho, el puerto de Algeciras volvió a recuperar en parte la tradición pesquera que había tenido Gibraltar en los siglos XVI y XVII, según refiere el historiador Alonso Hernández del Portillo.

A lo largo del siglo XIX, las barcas de pesca con base en el puerto algecireño fondeaban en el cauce bajo del río de la Miel, exponiendo las capturas para su venta en la playa cercana y, desde los años veinte de la centuria, en la primera Pescadería situada al final de la Marina.

En la primera década del siglo XX, la actividad pesquera había vuelto a adquirir un cierto auge que se detecta a través de

la actas de la Junta de Obras del Puerto y del Ayuntamiento de la ciudad, aunque la inexistencia de obras de defensa frente a los temporales y de un muelle abrigado y con instalaciones adecuadas, representaba un grave inconveniente para el desarrollo de tan importante actividad.

Todavía en los primeros lustros del siglo, las barcas pescadoras que faenaban durante la noche en aguas de la Bahía, recalaban al amanecer en la playa, delante de la Pescadería, para proceder a la venta de los peces capturados antes de volver a su fondeadero situado en el río, como se puede apreciar en algunas fotografías conservadas.

A partir del establecimiento del Protectorado Español en Marruecos en 1912, la flota pesquera con base en Algeciras, constituida, hasta esa fecha, únicamente por barcas de vela y faluchos que faenaban en aguas próximas, se fue modernizando, dotándose de embarcaciones de vapor capaces de faenar en los caladeros marroquí y canario-sahariano. A las embarcaciones de pesca locales se unieron, a partir de 1920, barcos de arrastre llegados de puertos del



En primer término, el muelle y la dársena de Villanueva y, más lejos, el muelle Pesquero en construcción. Fotografía tomada en 1935. (Archivo de la A. P. B. A.).

norte. Está documentada, desde esa fecha, la Sociedad Pesquera Viguesa “Hijos de J. Barreras”, que con barcos propios dio un notable impulso a la actividad pesquera local. Esta empresa ocupaba parte de la superficie del muelle de la Galera con depósitos de carbón y almacenes.

No obstante, el desarrollo del sector pesquero estaba lastrado por enormes carencias, como la inexistencia de un muelle dedicado en exclusiva a esta actividad, de una dársena lo suficientemente abrigada para dar resguardo y seguridad a los barcos y de un varadero donde poder repararlos. Hasta el año 1934 los pescadores compartían con los comerciantes y los pasajeros el muelle de la Galera, cuya superficie era insuficiente para atender al incremento de todos los tráficó que se concentraban en el puerto de Algeciras.

Una vez finalizada la construcción de la Prolongación del muelle de la Galera en 1932, que había dado respuesta a las reiteradas peticiones de la Cámara de Comercio de poder contar con nuevas superficies de muelle capaces de atender la creciente demanda del comercio local (sobre todo del corcho) y de obtener calados que permitieran el atraque de grandes buques, la Junta

de Obras del Puerto entendió que se había de acometer la construcción de un nuevo muelle donde pudieran atracar con facilidad y en exclusiva los barcos de pesca y establecerse los almacenes y otras instalaciones necesarias para las labores de preparación, clasificación y exportación de las capturas. Desde que se hubo trasladado la línea del ferrocarril al muelle de la Galera en los años 1925-26, gran parte de la pesca obtenida era clasificada y preparada en el citado muelle para, luego, ser exportada hasta ciudades del interior de la Península por vía férrea.

El 28 de diciembre de 1933 el Ingeniero Auxiliar, Francisco Eiriz Beato, firmó el “Proyecto de Muelle Pesquero” con el que se proponía construir un muelle en dirección noroeste que se iniciase en el ensanchamiento donde arrancaba la prolongación del muelle de la Galera, con el fin de habilitar una superficie de uso, una dársena de 2,95 Ha y una línea de atraque de unos 600 metros destinada a barcos de pesca. El redactor del proyecto justifica la obra a realizar en que *hay un ambiente de lamentaciones que cristaliza en bochornosos espectáculos que a diario presenciamos, nacidos de las dificultades con que tropiezan los pescadores para depositar sus mercancías en una zona de tráfico y luchar*

luego para la preparación del pescado con aglomeraciones de gentes...

Al día siguiente el proyecto se remitió a la Superioridad para su aprobación, aunque fue devuelto por el Director General de Puertos para que se realizaran algunas modificaciones. Por Orden Ministerial de 9 de abril se aprobaba con un presupuesto total de contrata de 1.816.598,64 pesetas. Se acordó llevar a cabo la obra dividida en tres trozos. El día 30 del citado mes se presentaba a la Junta el proyecto del “Primer Trozo del Muelle Pesquero” que consistía en la construcción del arranque del mismo y de un muro de atraque de 50 metros de anchura y una longitud de 51 metros, lográndose un calado de 3 metros. Dado que urgía el inicio de las obras para poder dar trabajo a los obreros que estaban quedando en paro por la finalización de otros proyectos, el Ingeniero Director viajó a Madrid donde consiguió el ofrecimiento de 600.000 pesetas como aportación extraordinaria del Estado para la ejecución del tramo primero de muelle.

A diferencia de ocasiones anteriores en las que la tramitación se paralizaba durante meses, a veces, años, por Orden Ministerial de 7 de mayo de 1934 fue aprobado el proyecto del primer trozo del muelle pesquero con un presupuesto de 598.841,72 pesetas. Otra Orden del Ministerio de 25 de junio ordenaba que se celebrara la subasta el 11 del mes siguiente. Efectuada la subasta, fueron adjudicadas las obras a “Pavimentos Asfálticos S. A.”, produciéndose la adjudicación definitiva el 16 de julio de 1934. A principios del mes de octubre de 1934 se alquilaron a la empresa “Pavimentos Asfálticos, S. A.” los medios auxiliares que eran propiedad de la Junta y que aquélla necesitaba para la realización de los trabajos.

El 25 de junio de 1934 se presentaba a la aprobación de la Junta el “Proyecto de Muelle Pesquero (Trozos 2º y 3º)” que abarcaba la construcción de un muro de atraque situado en la dársena destinada a los barcos de pesca y que, en esencia, consistían en la prolongación del muelle hasta rematar la longitud prevista en el proyecto general.



Actividades de compra-venta de la pesca desembarcada de los barcos que atracaban en el cantil norte del muelle de la Galera. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



Fotografía aérea realizada en el año 1964 en la que se puede ver el muelle Pesquero y la conocida como Lonja antigua ocupando la parte occidental de su primer tramo. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Por Orden Ministerial de 1º de septiembre de 1934 fueron aprobadas las prescripciones técnicas del citado proyecto, propuestas por el Ingeniero Jefe de la Provincia, ratificadas poco después por la Superioridad. Como la subasta de las obras se retrasaba, en la sesión de la Junta celebrada el 29 de marzo de 1935 se acordó que viajara a Madrid una Comisión, encabezada por el Ingeniero Director, con el fin de *gestionar la rápida resolución del expediente de subasta del muelle pesquero...*, *viaje que se considera imprescindible para que no se demore la continuación de las obras del citado muelle al terminarse las del 1º trozo...* El 16 de mayo aún no había sido aprobado el proyecto del 2º y 3º

Trozo del Muelle Pesquero por el Consejo de Ministros. El 22 de junio se comunicó a la Junta que días antes había sido visado favorablemente por el Consejo de Estado, estando a la espera de su aprobación definitiva. Por fin, las obras salieron a subasta el 3 de agosto con un plazo de ejecución de tres años y unas consignaciones que ascendían a 500.000 pesetas para el año 1935, 700.000 para los años 1936 y 1937, y 293.981,29 pesetas para el año 1938. El 24 de septiembre le fue comunicada a la Junta que se había procedido a la adjudicación definitiva de las obras que había recaído en la empresa de don Mariano Aznares Tován.



En primer término, el muelle de Villanueva. Detrás, la dársena pesquera y parte del muelle pesquero. Fotografía tomada en 1960 cuando todavía era el puerto algecireño uno de los primeros de España en pesca fresca desembarcada. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



El muelle Pesquero en 1983 con las lonjas antigua y nueva, las fábricas de hielo y los edificios para armadores, cuando ya las actividades pesqueras habían decaído en el puerto de Algeciras. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Los trabajos dieron comienzo el 10 de diciembre de 1935. A partir de esta fecha son escasas las noticias que se tienen de las obras del muelle Pesquero. En las actas de la Junta de los meses siguientes aparecen los gastos generados que ascendieron entre marzo y octubre de 1936, a 351.629,31 pesetas. Sin embargo, las subvenciones del Estado para las citadas obras habían dejado de llegar a partir del levantamiento militar del 18 de julio. La documentación conservada en la Autoridad Portuaria nos permite asegurar que durante los años de la Guerra Civil los trabajos continuaron varios meses más, aunque con algunas dificultades propias de la situación de conflicto armado en la que vivía la Nación. El 14 de diciembre de 1936, el contratista de las obras del muelle Pesquero solicitó un anticipo de 39.000 pesetas para poder abonar los salarios de los aproximadamente 200 obreros que trabajaban en las citadas obras y la adquisición de materiales. La Junta le respondió que no podía acceder a lo solicitado, quedando las obras paralizadas a partir del mes de abril de 1937.

El contratista, señor Aznares, se hallaba en territorio dependiente de la República y su representante en Algeciras no podía atender las obras del muelle por falta de materiales, de dirección técnica y de recursos económicos. A pesar de los enormes obstáculos de todo tipo con que se encontraba la Junta y el contratista, las obras se reiniciaron en el mes de octubre de 1937, pues está documentado el abono de una certificación por valor de 41.681,92 pesetas en la reunión de la Comisión Permanente del mes siguiente, aunque fueron de nuevo abandonadas a principios de enero de 1938 por falta de recursos y de materiales. Finalizada la Guerra Civil, la situación comenzó a normalizarse. El contratista se presentó en el puerto para hacerse cargo de las obras del muelle Pesquero. En el mes de agosto de 1940 los trabajos se habían retomado, continuando, aunque con frecuentes paralizaciones y prórrogas de ejecución, hasta que se aprobó la recepción definitiva el 22 de julio de 1946.

(En la página 213 puede contemplarse el muelle Pesquero, el ensanche del primer tramo del Paseo Marítimo o muelle de Ribera y la Plaza de la Marina en el año 1972).

II
MONUMENTOS
Y
EDIFICIOS DESAPARECIDOS



EL “OJO DEL MUELLE” O PUERTA DE LAS ATARAZANAS

Según el historiador del siglo XI Ibn Hayyán, después de haber ocupado Algeciras en el mes de junio del año 914, ‘Abderrahmán III hizo traer naves con tripulaciones honradas desde Málaga, Sevilla y otras ciudades leales y las apostó en su puerto con todo tipo de armas y pertrechos, dotándolas de fuego griego. Las hizo tripular por marinos expertos y les ordenó patrullar toda la costa desde Algeciras a Tudmir (Murcia), cortando todo suministro marítimo a Ibn Hafsún y los suyos, para que únicamente navegasen los navíos de gente leal. Desde entonces dominó y controló el mar y estuvo a salvo de daño por parte de las embarcaciones que lo atravesaban, haciéndose así con toda la costa y sus fortalezas...

Algeciras se convirtió en base de la escuadra que el futuro califa había mandado reunir con navíos traídos desde varios puertos de al-Andalus, sin hacer mención a ninguna edificación relacionada con la construcción y el mantenimiento de las embarcaciones de guerra. Sin embargo, al-Himyari, en el siglo XIV, asegura que en Algeciras había un astillero para la construcción

naval que fue edificado para sus flotas por el emir de los creyentes ‘Abderrahmán III. Lo hizo construir sólidamente y rodear de muros elevados. J. Vallvé es de la opinión de que las atarazanas de esta ciudad fueron construidas por el emir tras la campaña del año 914. Según Ibn Jaldún, en el año siguiente ‘Abderrahmán III en persona se presentó en Algeciras para pasar revista a los nuevos barcos construidos.

A raíz de lo relatado por las fuentes árabes, se puede asegurar que el emir Omeya, convencido de la importancia estratégica de la ciudad recién conquistada, hizo de su puerto la base de la flota que, desde el 914, operó en aguas del Estrecho.

Pero las atarazanas de la ciudad existían con anterioridad al siglo X. Probablemente habían sido construidas por los romanos o los bizantinos. La primera noticia que poseemos de estos arsenales está recogida por Ibn al-Qutiyya —que escribió en el siglo X— al relatar el desembarco de los sirios de Balch en el año 742. Refiere este histo-

riador que cuando los sirios, que estaban sitiados en Ceuta, solicitaron la ayuda del gobernador de España, ‘Abd al-Malik Ibn Qatán, y ante la negativa de éste, (Balch) *construyó unos cárabos y se apoderó de los barcos mercantes que allí se hallaban; metió en ellos hombres que lo condujeron a la Atarazana de Algeciras y se apoderó de los barcos, armas y pertrechos que en ella se encontraron.*

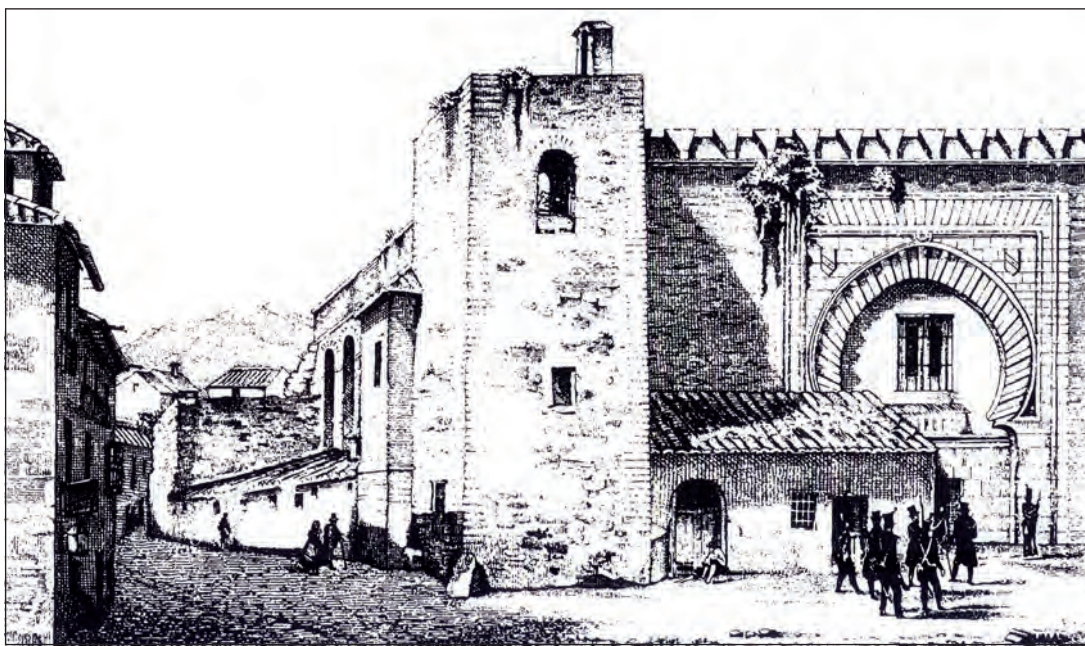
Con el paso de los años este viejo arsenal debió arruinarse. Sin embargo, es probable que el emir ‘Abderrahmán II o su sucesor Muhammad I, como consecuencia de los asaltos normandos, mandaran reedificar las atarazanas algecireñas, aunque las fuentes árabes no hacen ninguna mención a dichas obras. En opinión de Christophe Picard, las atarazanas de Sevilla, activas desde los tiempos de los normandos, sufrieron una decadencia cuando, en el año 914, ‘Abderrahmán III transfirió los navíos y sus equipamientos a Algeciras, nuevo centro del emirato en la lucha contra el rebelde Umar Ibn Hafsún.

En el siglo XI, los hammudíes, al establecer el reino taifa de Algeciras, transformaron las atarazanas en su alcázar. Unos

lustros antes, cuando los beréberes saquearon la ciudad, según Ibn ‘Idari, *Sulaymán ordenó juntar a los prisioneros en el arsenal y luego los dejó libres.* De nuevo es mencionado el arsenal algecireño en las “memorias” de ‘Abd Alláh, último rey zirí de Granada. Este soberano refiere que cuando desembarcaron los almorávides en Algeciras en el año 1086 lo hicieron en las atarazanas.

En el siglo XII este arsenal continuaba en uso de acuerdo con el testimonio de al-Idrisi que hace referencia explícita a las atarazanas cuando dice que (Algeciras) *tiene tres puertas y un arsenal situado en el interior de la villa..., es un lugar donde se construyen navíos.* En 1285 el sultán meriní Abu Yusuf, ante el temor de que los castellanos pudieran cortar las comunicaciones entre sus posesiones de ambas orillas del Estrecho, mandó construir barcos en las atarazanas de los puertos que estaban bajo su soberanía en al-Andalus y el Magreb, entre ellos el de Algeciras.

Una vez tomada la ciudad por los castellanos en el año 1344, las atarazanas continuaron en funcionamiento, pues sabemos que el concejo de la ciudad estaba obligado



Puerta de las atarazanas de Málaga. (Litografía de Pérez y Berrocal. Año 1839).

a mantener en sus arsenales y a sus expensas dos galeras para la flota del rey. En el año 1360 era alcaide de las atarazanas un caballero nombrado Martín Yáñez. Cinco años más tarde estaba a cargo de los arsenales algecireños un tal Ruy García. Tras la reconquista de la ciudad por los musulmanes en 1369 es posible que las atarazanas volvieran a ser utilizadas por los nazaríes como base para su escuadra. Lo cierto es que el viejo edificio sería destruido con el resto de la ciudad por los granadinos en torno al año 1379 y el canal de acceso al arsenal cegado en opinión de Ortiz de Zúñiga.

Si damos por cierta la existencia en los primeros siglos andalusíes de un estuario que ocupaba buena parte del curso bajo del río de la Miel, las atarazanas que edificara o reconstruyera ‘Abderrahmán III en el año 914 y que, como recogen los textos, estuvieron en activo hasta la conquista cristiana —o más probablemente el puerto interior fortificado— se hallaría situado entre la calle conocida como “Ojo del Muelle” y el extremo meridional de la actual Plaza de la Palma o del Mercado, siendo el vano que dio nombre a la vía, ya desaparecido, la puerta de ingreso para las embarcaciones que accedían hasta el puerto interior amurallado desde la Bahía.

El arco apuntado, que popularmente se denominó “Ojo del Muelle” por la forma que tenía una vez colmatado el vano con los aterramientos procedentes del mar, se conservó hasta el año 1918, cuando fue de-



Propuesta de restitución del vano conocido como “Ojo del Muelle” con sus dimensiones originales sobre una fotografía realizada en el año 1908 y publicada por Enrique Romero de Torres en 1934.

molido para ampliar la calle que se iniciaba en él. Sus dimensiones eran de, aproximadamente, 6,5 o 7 metros de anchura por 9 o 10 de altura. Un paralelo de este arco monumental lo hallamos en Salé, cuya puerta de las antiguas atarazanas conocida como *Bab al-Mrisa*, construida entre 1260



Resto de torre o contrafuerte con aparejo a soga y tizón hallado en la intervención arqueológica realizada en la acera de la Marina (Algeciras). (Fotografía cedida por Salvador Bravo Jiménez).

y 1270, responde a los mismos esquemas que la puerta algecireña. La puerta de las atarazanas de Málaga también era similar a la de Algeciras.

Sin embargo, el paralelo más antiguo del que se tiene constancia es la puerta de entrada al puerto fortificado de la ciudad tunecina de Mahdia, edificada por los fatimíes en las primeras décadas del siglo X, consistente en una zona de aguas abrigadas lograda mediante la construcción de una muralla litoral que cerraba el espacio portuario. Para acceder al interior del puerto fortificado había que atravesar una gran puerta o arco abierto en la muralla como el de Algeciras.

Si prolongamos las jambas del “Ojo del Muelle”, en alguna de las fotografías conservadas de principios del siglo XX que muestran la intensa colmatación sufrida por el vano medieval debido a los aportes de arenas marinas, se podrá comprobar que el mar penetraba en el interior de la puerta lo que permitía el acceso de las embarcaciones hasta el puerto interior. Un vano

de tan enormes dimensiones abierto directamente al mar no podía tener otra función que servir de ingreso a los navíos.

En la vecina ciudad de Gibraltar existieron unas atarazanas, construidas por el rey de Castilla Fernando IV, según la Crónica de este monarca, hacia 1310, aunque reformadas y ampliadas en época meriní, cuyos restos se han excavados hace algunos años y cuya puerta de ingreso todavía era visible a principios del siglo XVII como refiere el historiador local Alonso Hernández del Portillo.

En el año 2006 se llevó a cabo una intervención arqueológica en un solar situado en la acera de la Marina de Algeciras, en la ribera izquierda de la desembocadura del desaparecido río de la Miel, en el transcurso de la cual se localizó una estructura rectangular construida con piedra ostionera de 3 por 18,40 metros orientada de Norte a Sur y los restos de una torre o contrafuerte que presentaban aparejo a soga y tizón de clara factura califal y que, sin duda, formaron parte de la muralla que separaba el puerto interior, antes mencionado, de la Bahía. En palabras del arqueólogo que dirigió la excavación, se trata de una estructura claramente identificable con las construcciones de época Omeya de principios del siglo X. Más adelante concluye diciendo que, aunque con las lógicas reservas pero con visos de verosimilitud, *estaríamos ante las cimentaciones de las atarazanas mandadas construir por al-Násir en la primera mitad del siglo X.*

(En la página 221 se inserta un fotografía del “Ojo del Muelle” tomada a principios del siglo XX).



LA TORRE DEL ESPOLÓN Y LAS CORACHAS MARÍTIMAS

En el ángulo sureste del recinto sur de la ciudad, en la playa del Chorruelo, se alzaba la llamada “Torre del Espolón”, hoy desaparecida, pero de la que se conserva de sus arruinados restos un grabado de 1883 aparecido en “La Ilustración Española y Americana”, una pintura a la acuarela realizada a finales de siglo XIX por Ernest Louis Lessieux y varias fotografías tomadas en torno a 1906 después de que se hubo hundido totalmente a causa del embate de las olas durante un temporal del sudeste que azotó el litoral de Algeciras el 25 de noviembre de 1901.

Su planta era octogonal y alcanzaba una altura próxima a los 12 metros y una anchura de 6. Presentaba fábrica de tapial con un basamento de calicanto y sillares y estaba macizada hasta algo más de la mitad, disponiendo, en la parte superior, de una estancia abovedada a la que se accedía desde el terrado y el adarve de la coracha que la unía a la muralla principal. Estaba remataba con azotea y pretil. Por las características de su fábrica, forma y tamaño

hay que relacionarla con las torres de similar tipología que fueron edificadas por los almohades y, después, por los meriníes y los portugueses en otras ciudades interiores y costeras de al-Andalus y del Magreb con la función de reforzar la defensa de una zona débil de la muralla, en este caso el espacio situado entre el muro de la ciudad y la playa.

Como puede verse en el grabado, en la acuarela y en las fotografías conservadas, estaba unida a la muralla principal por una coracha o muro perpendicular a ésta con camino de ronda que servía de acceso hasta el terrado de la torre. Para poner un nuevo e insalvable obstáculo al paso de posibles enemigos por la playa, al mismo tiempo que daba cobijo a los navíos que circunstancialmente pudieran buscar refugio en el fondeadero del río de la Miel, se construyó otra coracha de calicanto revestida de sillares que entraba en el mar unos 80 metros hasta enlazar con otra torre marítima que se alzaba en medio de la rada (véase el grabado adjunto de 1627) y cuyos



Grabado aparecido en la revista “La Ilustración Española y Americana” en el año 1883 en el que aparece la Torre del Espolón y una vista parcial de la playa del Chorruelo.

restos perduraron hasta el siglo XX conocidos como “piedra de la Morena”.

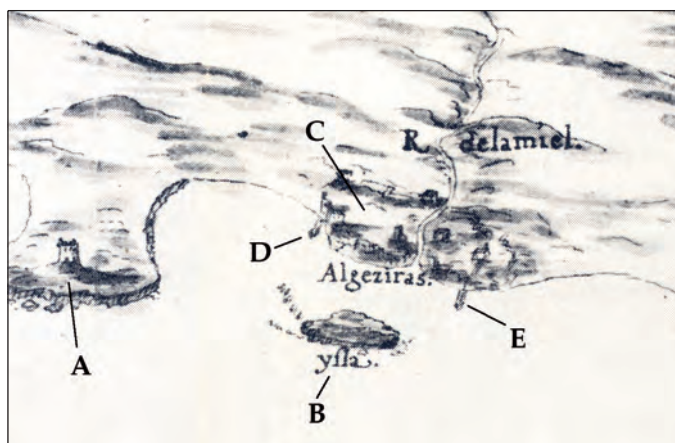
Estas corachas se edificaban perpendicularmente a la muralla para reforzar puntos débiles del recinto amurallado, para permitir el acceso de los defensores de las fortalezas a una fuente o un arroyo o para neutralizar la existencia de un padrastro o peñón costero. También se erigían en el litoral penetrando en el mar para impedir el paso de enemigos por la playa. Solían acabar en un fuerte torreón que se elevaba en el extremo más alejado del muro en medio del mar y, frecuentemente, disponían de una puerta de conexión con la zona extramuros conocida como “Puerta de la Coracha”. Podían estar compuestas de un doble muro que discurrían paralelos (coracha terrestre de Málaga) o de un muro único y ancho con pasadizo interior y espacioso paso

de ronda. La torre y las dos corachas mencionadas se erigieron a finales del siglo XIII o principios del XIV. Fue esta coracha marítima la que le proporcionó el genitivo aclarativo “del Espolón” a la torre.

En el siglo XVIII la “Torre del Espolón” se utilizó como puesto de guardia y almacén de pólvora. Eso explica la garita que aparece en los grabados y fotografías de finales del siglo XIX y principios del XX. En 1730 se la menciona con el nombre de “torre de Don Carlos”. En 1796, Ramón de Villalonga, en su reconocimiento de la costa del Campo de Gibraltar, la denomina “torre de Don Rodrigo” y se refiere a ella diciendo que *está habilitada para repuesto de pólvora, e inmediato a ella está un pequeño cuer-*

po de guardia capaz de un cabo y cuatro hombres para la custodia de este repuesto. En el día lo guarnece un cabo y dos hombres de infantería.

Josef de Sierra, refiriéndose al antiguo uso del torreón como almacén de pólvora, dice de ella en 1832: *Quedó ésta sin dicho uso hasta que hace pocos años que cayó en ruina pudiendo creerse ser mayormente motivada por algu-*



Fragmento de un plano levantado en 1627 por Luis Bravo de Acuña. Con la letra A, la Torre de San García; con la letra B, la Isla Verde; con la letra C, el recinto sur de la ciudad; con la letra D, la coracha de la Torre del Espolón y con la letra E, la coracha situada en la prolongación de la Avenida Blas Infante.



Una postal coloreada realizada hacia 1905 en la que puede verse la playa del Chorruelo y los restos de la Torre del Espolón demolida por las olas unos años antes.

nos vecinos que allí se han establecido ayudándose para sus obras con los aprovechamientos de este y otros desechos y desde luego estaría ya ocupado por particulares todo este terreno de no impedirlo la Real Orden de 3 de julio de 1824 que lo prohíbe.

Otra coracha con su torre marítima se localizaba en el ángulo nordeste de la ciudad, en la prolongación de los restos del recinto y foso exhumados en el solar que ocupaba el antiguo Cuartel de Infantería del Calvario.

Esta coracha es mencionada en los “Miráculos Romançados” de Pero Marín, escritos hacia 1293, cuando un cautivo relata que, huyendo de Algeciras musulmana, *llegó a una paret mui fuerte de argamasa, et entraba en la mar bien ocho passadas*. Tenía una altura de 10 metros y una anchura de 6. Estaba constituida, como la muralla de la ciudad, por un núcleo de cal y canto y se hallaba revestida de la mejor sillería. (Véase la fotografía de la

página 229). Se asentaba sobre una recia zapata que, a su vez, descansaba sobre las lajas de un arrecife. Desde el interior de la ciudad se podía acceder hasta la torre marítima a través de un pasadizo abierto en el interior de la coracha o, por encima de esta, siguiendo un adarve que unía el terrado de la torre con el paso de ronda de la muralla de la ciudad.

La torre marítima era de planta octogonal y estaba también



Los restos de la Torre del Espolón y de la coracha que la unía con la torre marítima poco después de su ruina en el mes de noviembre de 1901. Obsérvense los sillares que revestían el núcleo de calicanto u hormigón de la citada coracha.

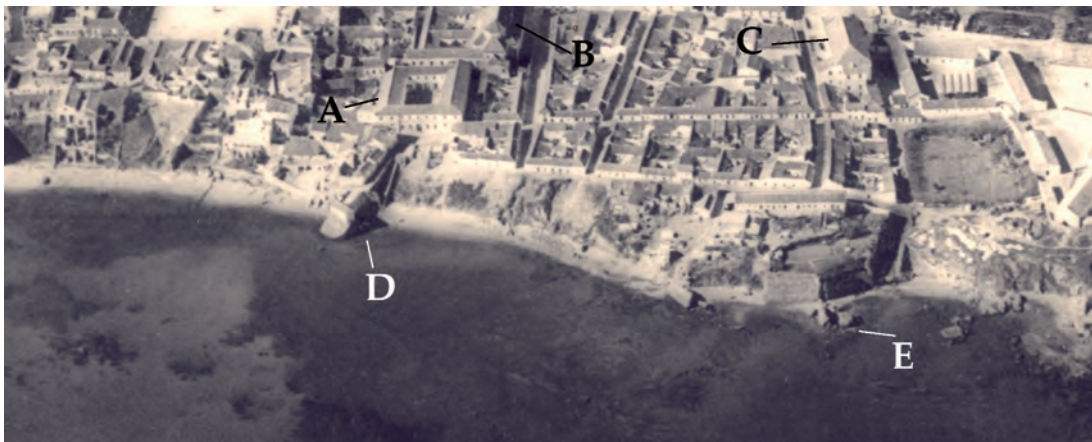


La coracha y la torre marítima existentes en el ángulo nordeste de la muralla, en la prolongación de la actual Avenida Blas Infante. Véase la puerta abierta en la coracha y, al fondo, la Isla Verde. Fue demolida a finales de los años cuarenta para construir el muro de Ribera o Paseo Marítimo. (Grabado inglés de la segunda década del siglo XVIII).

revestida de sillares. Gracias a dos grabados, uno de 1627 y otro de principios del siglo XVIII, y varias fotografías tomadas a principios del siglo XX, se ha podido reconstituir este magnífico conjunto defensivo que tenía como misiones principales cerrar el paso a los posibles agresores que intentaran atacar la plaza desde la playa y dar cobijo a la escuadra musulmana cuando fondeaba en la rada. Torres y corachas

semejantes, construidas por los meriníes, las encontramos en el Ribat de Tit, de sillaría y usando como basamento el propio arrecife, y en Ceuta. En Alcázar Seguer los portugueses ampliaron las fortificaciones meriníes de la ciudad construyendo dos corachas, una que unía la muralla con el mar y la segunda en dirección al río.

La torre marítima que se alzaba en medio de la Bahía a unos ochenta y tres me-



La zona norte de la ciudad de Algeciras según la fotografía aérea tomada en el año 1929. Con la letra A, el Cuartel de Escopeteros; con la letra B, la iglesia del desaparecido Convento de la Merced; con la letra C, el Cuartel de Infantería del Calvario; con la letra D, el "Peñón" y su coracha y con la letra E, los restos de la coracha marítima en la prolongación de la Avenida Blas Infante.



Los restos de la coracha marítima que existió en la prolongación de la Avenida Blas Infante en una composición fotográfica realizada a partir de imágenes tomadas en 1908. A la derecha, aparece un tramo de la muralla de la ciudad y, en primer plano, la contraescarpa del foso. Obsévese también el pasadizo que comunicaba la torre marítima con la zona intramuros y el revestimiento de sillares sobre núcleo de calicanto de tan relevante elemento arquitectónico.

tros de distancia de la muralla (más de cien varas en opinión de Macario Fariñas que la confunde con una obra romana): (Algeciras) *tiene todavía restos romanos y un muelle de 100 varas que es de mezcla derretida*, escribe este autor del siglo XVII.

Una tercera coracha se localizaba entre la existente en el ángulo nordeste de la ciudad y la gran puerta para acceso de las embarcaciones conocida como el “Ojo del Muelle”. En planos de principios del siglo XX y en varias fotografías realizadas en 1929 y 1930 aparece uniendo la muralla principal con un peñasco rocoso que estaba situado a pocos metros de la playa. (Véase la fotografía adjunta). En un plano de 1910 se da el nombre de “El Peñón” a dicho promontorio rocoso.

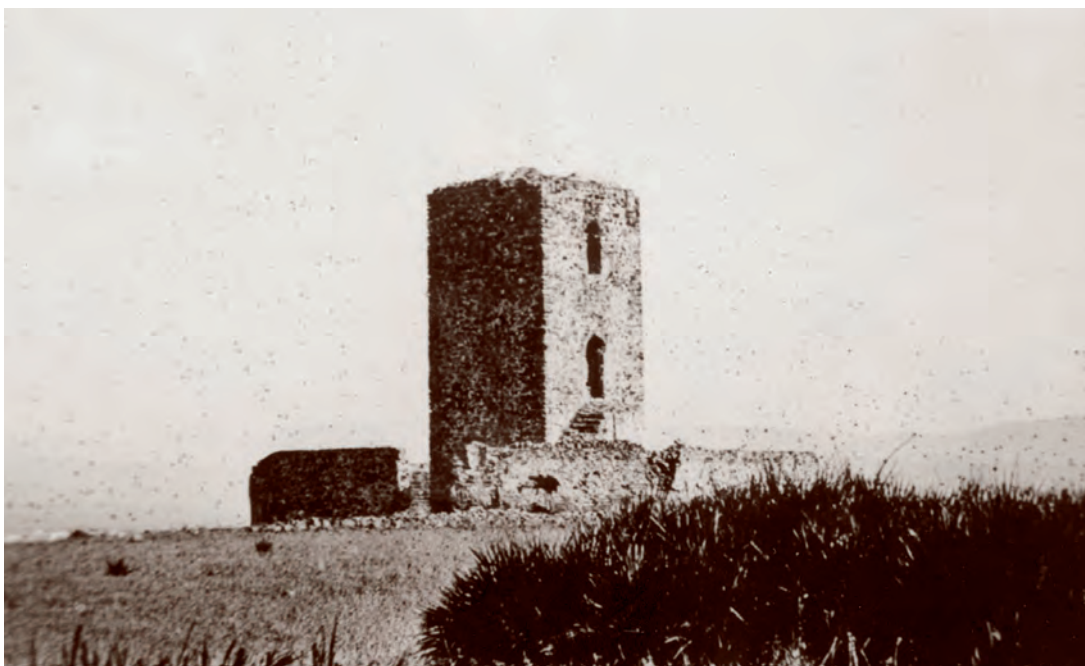
Esta coracha tenía la función de impedir que el enemigo pudiera tomar el citado peñón para atacar desde su cumbre la cercana muralla. En este caso, el peñón

actuaba a modo de un padraastro. Tanto “El Peñón” con su coracha, como la coracha y la torre marítima situadas en la prolongación de la Avenida Blas Infante, fueron demolidos entre 1942 y 1952 cuando se construyó por la Junta de Obras del Puerto el llamado muro de Ribera, luego denominado Paseo Marítimo.

(En la página 225 se incluye una acuarela de la “Torre del Espolón” realizada por Ernest Louis Lessieux a finales del siglo XIX, titulada “Ruine à Algesiras”. Véanse, delante de la torre, los restos de la coracha marítima que penetraba en el mar hasta enlazar con la otra torre situada en medio de la rada).



Una vista del “Peñón”, con la caseta de Carabineros, y su coracha tomada desde la calle Baluarte. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



TORRE DE LOS ADALIDES

El nombre de esta emblemática torre algecireña, por desgracia hoy perdida, se debe a que fue la residencia de los adalides del rey Alfonso XI de Castilla, Joan Martínez, Joan Francisco y Mosen Tufar, cuando este monarca vino con su ejército a poner cerco a la ciudad de Algeciras en el mes de agosto de 1342. Por su traza y los paralelos existentes, se puede avanzar que debió ser obra edificada por los almohades o, con mayor probabilidad, por los meriníes cuando estos hicieron de la ciudad de Algeciras la base de sus expediciones militares a partir del año 1275.

Los adalides —del árabe *al-dalid* que quiere decir guía— eran caballeros muy cercanos al monarca, en quienes el rey tenía depositada toda su confianza a la hora de buscar los mejores itinerarios cuando se desplazaba con el ejército. Lo más frecuente es que fueran musulmanes conversos buenos conocedores del terreno, de los caminos y de las tácticas militares empleadas por ambos bandos. En la “Crónica de Alfonso Onceno” se refiere que *otro día, que fueron andados tres días del mes de agosto, partió el*

rey del puerto de Getares y posó cerca de la ciudad de Algeciras, entre la villa y el río Palmones en un otero cerca de una torre que llamaron después la torre de los Adalides... Y este nombre se lo pusieron porque los Adalides siempre posaron en aquella torre y alrededor de ella. En otro lugar de la Crónica, cuando en diciembre de 1343 los ejércitos granadino-meriní y castellano se iban a enfrentar en los vados del río Palmones, se dice que: *los de la delantera fueron a posar sus bazes* (formaciones de tropas) *cerca de la torre de los Adalides...*

Durante los casi dos años que duró el cerco de Algeciras, en esta torre, estratégicamente situada en un altozano desde el que se divisaba la ciudad de Algeciras, el río Palmones y los caminos que llegaban a la ciudad desde Gibraltar o Marbella, permanecieron apostadas atalayas que vigilaban, sobre todo, los accesos desde el reino de Granada por donde podrían llegar las tropas de socorro a los sitiados.

Conquistada la ciudad en marzo de 1344 y destruida en torno a 1379, la torre debió quedar en el olvido pues carecía de valor militar una vez desaparecida Algeci-

ras que fue el motivo de su existencia. Habrá que esperar hasta el siglo XVIII cuando la toma de Gibraltar por los anglo-holandeses en 1704 obligará a la refortificación del arco de la Bahía. En las décadas finales de la citada centuria se sabe que se utilizaba como almacén de pólvora, apareciendo en algunos planos de la época con el nombre de “Torre de la Pólvora” y en otros como “Torre de los Alaríes”. En la relación de las plazas y edificios militares de la costa de Andalucía realizada en el año 1756 se indicaba que *la Torre de los Alaríes cuenta con 7 varas de lado, tiene 14 de altura, dividida ésta en tres cuerpos, a quienes conduce una escalera de mampostería que en el exterior se halla. Encierra esta Torre 600 barriles de pólvora...*

En 1776 se hace referencia a este elemento defensivo en una relación de castillos, baterías y torres costeras que se realiza en ese año. En ella se dice que se utilizaba con almacén de pólvora y que tenía un cuerpo de guardia anejo. Sin embargo, existe constancia de que en 1832 se hallaba muy deteriorada y sin uso militar.

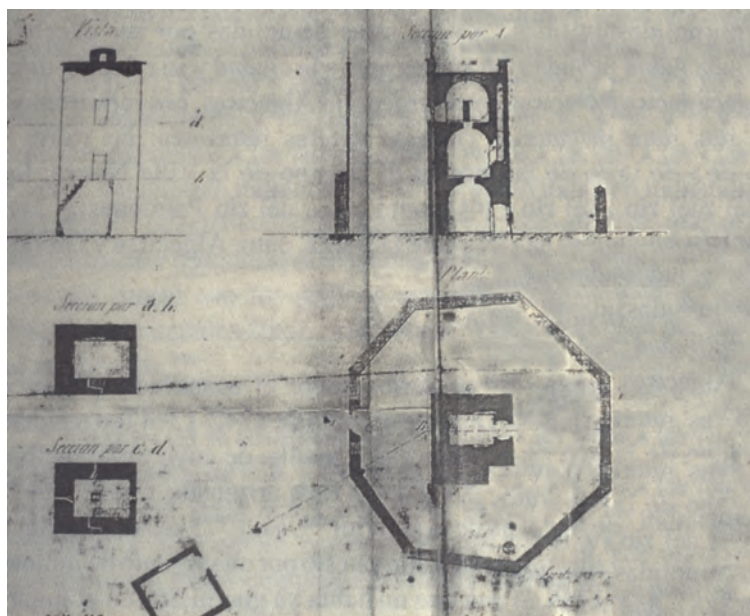
En 1868 y 1878 se llevaron a cabo dos proyectos para su reforma y adaptación a las nuevas exigencias de la arquitectura militar, proponiéndose de nuevo su uso como almacén de pólvora, aunque no se llegaron a realizar las citadas reformas. De esa época es una fotografía tomada por Wilson (que se adjunta en la cabecera de este capítulo) que nos permite conocer su verdadero aspecto aunque ya hacía décadas que estaba abandonada.

Unos años más tarde, en 1898, a consecuencia de la guerra entre Estados Unidos y España por la causa de Cuba, la torre

fue demolida para que no pudiera ser objetivo militar de un presumible ataque enemigo, emplazando en su lugar una batería provisional. Del conjunto arquitectónico solo perduró el recinto bajo o antemuro de planta octogonal que la rodeaba.

Descripción del edificio

La torre, construida con mampostería de sillarejos, presentaba una planta rectangular de seis por cuatro metros de lado. Constaba de tres pisos —planta baja y dos habitaciones en el primer y segundo piso— con estancias cubiertas con bóvedas de media naranja o vaídas más el terrado con antepecho corrido. Se accedía a la estancia superior y a la azotea por medio de una estrecha escalera embutida en el muro meridional. La puerta de ingreso y el vano de la segunda planta se abrían hacia el Oeste. Dicha puerta se localizaba a la altura del primer piso y se llegaba a ella por medio de un patín adosado al muro que se iniciaba en el ángulo noroeste del edificio. Estaba rodeada por un recinto exterior con planta de octógono irregular situado entre cinco y seis metros y medio con respecto



Proyecto de restauración de la Torre de los Alaríes para ser usada como almacén de pólvora. Año 1878 (Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar).



Fotografía realizada en los años noventa de los restos del recinto de planta octogonal que rodeaba la torre y que aún perviven (Gentileza de Ángel J. Sáez Rodríguez y Carlos Gómez de Avellaneda).

a la torre y que actuaba como elemento de defensa y, probablemente, como albacar o espacio protegido destinado a resguardar el ganado en casode peligro. Era obra de tapial y su altura alcanzaba los cuatro metros con un grosor de unos ochenta centímetros. (Véase el plano que se adjunta y la fotografía de sus restos tomada en los años noventa).

Emilio Santacana y Mensayas, en su libro “Antiguo y Moderno Algeciras”, publicado en 1901, describe con estas palabras la torre de los Adalides: *Era una torre cuadrada como de unos veinte metros de altura. Aunque estaba abandonada y ruिनosa, sus muros se mantenían rectos y firmes. En su exterior se veían restos de una escalera que daría acceso a las estancias que en un tiempo tuvo, y que no podían ser más que dos o tres, del tamaño mediano que el cuadro de la torre, de unos cinco o seis metros de frente, permitían. Rodeándola, y también en forma de cuadro, se levantaba una tapia de bastante espesor que formaba patio, en cuyo centro aquélla*

se erguía. Tenía varios huecos en sus frentes que habían servido de ventanales, y por los que entraban las aves que tenían sus nidos en el interior.

Según Manuel Pérez-Petinto, aprovechando parte de los cimientos de la torre y del recinto exterior que aún se conservaba se construyó un edificio destinado a palomar militar (de ahí el nombre de “Casita de las Palomas”).

En 1953 el Ayuntamiento de Algeciras mandó colocar una placa sobre los restos de la torre en recuerdo de la misma y en reconocimiento al importante papel que desempeñó durante el cerco de la ciudad por el rey de Castilla. La lápida conmemorativa dice lo siguiente: *Aquí fue la Torre de los Adalides, centro del Cuartel General de Alfonso el Onceno conquistador de Algeciras quien entró en la Ciudad y proclamó como patrona a Santa María de las Palmas.*

(En la página 230 puede contemplarse una vista parcial de una interesante fotografía de la Torre de los Adalides tomada por G. W. Wilson entre 1868 y 1872).



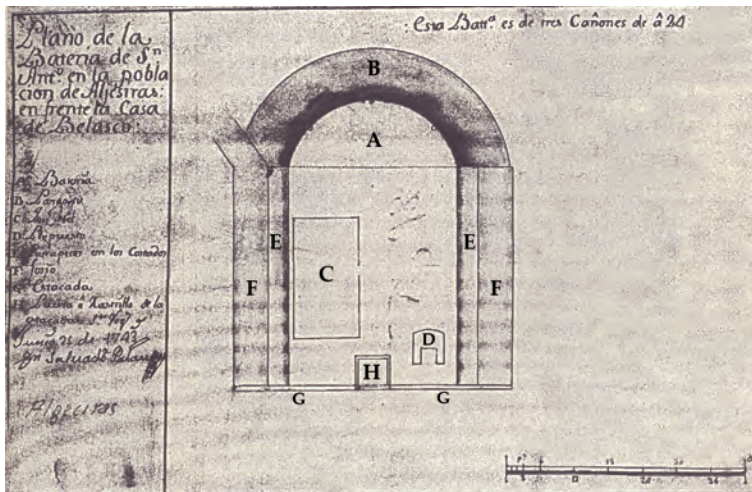
BATERÍA DE SAN ANTONIO

Cuando Jorge Próspero de Verboom, padre de la Algeciras moderna, se detuvo en la desembocadura del río de la Miel en el año 1721 para hacer aguada y contempló las imponentes ruinas de la ciudad medieval, fue consciente de que aquella desolada población, que tanta fama había alcanzado en el pasado, por su inmejorable posición geográfica, sus excelentes cualidades portuarias y la proximidad de bosques y de huertas, era el lugar idóneo para erigir una fortaleza que sirviera de réplica a la posesión inglesa que éstos habían establecido al otro lado de la Bahía después de tomar la plaza de Gibraltar en el verano de 1704.

Por eso, en su proyecto de repoblación y de fortificación de Algeciras, elaborado a partir de 1724, al mismo tiempo que se ocupaba de dirigir y orientar las construcciones de las viviendas y las calles según el plan racional que consistía en erigir una ciudad hipodámica de manzanas cuadradas o rectangulares separadas por vías bien

alineadas y anchas que se cruzaban en ángulo recto, quiso dejar prevista la defensa estática de la población y su capacidad de dominar el ámbito marítimo cercano mediante la erección de nuevas murallas, torres, baluartes y, sobre todo, la instalación de baterías y fuertes bien artillados que, estratégicamente situados, pudieran contrarrestar la potencia marítima de la colonia inglesa que, tarde o temprano, habría que intentar recuperar.

Al margen de los proyectos de Verboom para fortificar el litoral de la Bahía, desde el Istmo a la cala del Tolmo, para la ciudad de Algeciras, que él pensaba que sería el lugar donde se habría de establecer el Cuartel General de los ejércitos en una futura campaña militar contra la Roca, consistía en la construcción de un fuerte en la Isla Verde (del que ya se ha tratado) y la instalación de dos baterías, una en la desembocadura del río de la Miel y otra sobre el acantilado de la Villa Nueva donde se iniciaba la denomi-



Plano de la Batería de San Antonio según el proyecto elaborado por Salvador Palau en el año 1743. (Servicio Geográfico del Ejército). A.- Espacio para las piezas de artillería. B.- Parapeto. C.- Cuartel de artilleros. D.- Polvorín. E.- Parapeto de los costados. F.- Foso. G.- Estacada. H.- Puerta o rastrillo.

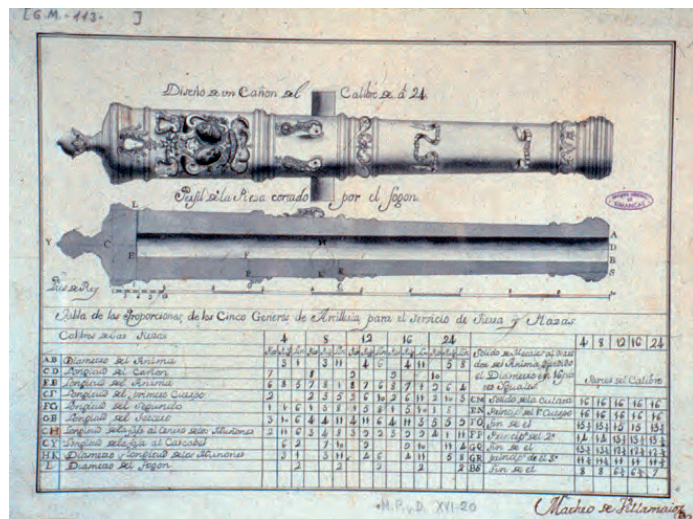
nada calle San Antonio (según los planos de la ciudad levantados por este ingeniero militar antes de la instalación de la batería), que dio nombre a dicha posición artillera. Con los fuegos cruzados de ambas baterías y de los cañones del fuerte de la Isla Verde se podría defender a la población y el fondeadero situado entre la desembocadura del río y la isla en caso de que se acercaran navíos enemigos.

La Batería de San Antonio, situada sobre el acantilado en el extremo nordeste de la ciudad, en la calle que luego se denominó Baluarte, probablemente por hallarse en ella la citada batería, está documentada, al menos, desde el año 1745.

El proyecto para la construcción de aquel puesto artillero está fechado el 25 de junio de 1743 y en él se especifica que estaba ubicada *en frente de la casa de Velasco*, vivienda que pertenecía a Sebastián de Velasco, uno de los primeros pobladores de la nueva ciudad, situada en la calle Imperial, luego Alfonso XI o del

Convento, que aparece en algunos de los planos levantados por orden de Verboom en la década de los veinte de la centuria dieciocho. La batería fue diseñada por Salvador Palau. Consistía en un recinto de forma rectangular con el frente que daba al mar constituido por un parapeto semicircular a la barbata y con unas dimensiones de 17 por 13 metros. Según se aprecia en los planos del proyecto estaba defendida en los costados

por sendos parapetos y dos fosos. Hacia el continente se hallaba cerrada por una estacada con una puerta o rastrillo central. Estaba diseñada para contener tres cañones de a veinticuatro. Disponía, a su vez, de un cuartel para los artilleros y un almacén-polvorín situado en el lado oeste. Según Ángel J. Sáez, que ha publicado un documentado trabajo sobre este puesto artillero, más adelante se la dotó de un almacén para pertrechos de artillería.



Diseño de cañón de bronce de a veinticuatro para el servicio de tierra y plazas. Siglo XVIII. Firmado por Matheo Villamaior (Archivo General de Simancas. G. M. 113. M.P. y D.-XVI-20).



Plano de la nueva ciudad de Algeciras con el estado en que se hallaba la población el 29 de junio de 1936. Con la letra X, la Casa de Sebastián de Velasco y con la letra Y, la ubicación de la Batería de San Antonio (Archivo General de Simancas. G. M. 113. M.P. y D.-XIV-36).

Sin embargo, la inestabilidad del terreno hizo que la edificación pronto adoleciera de graves problemas estructurales. En 1756 el parapeto se hallaba muy deteriorado, lo que no impidió que desempeñara un papel relevante durante el Gran Sitio de Gibraltar entre los años 1779 y 1783 junto con la vecina Batería de Santiago instalada para apoyar la defensa costera de Algeciras en el transcurso de esa campaña.

En un documento de 1833 se refiere que tenía las paredes agrietadas y que, en esa fecha, faltaba el muro que daba al mar. A pesar de las deficiencias estructurales, aún se hallaba en uso en el año 1817 aunque sin dotación de artillería. Décadas antes, con el traslado de los cañones al Fuerte de Santiago, la Batería de San Antonio quedó aban-

donada utilizándose sólo como almacén de pólvora y cuerpo de guardia.

En 1821, Josef de Sierra escribía que *antiguamente hubo una batería nombrada de San Antonio, montada en la muralla antigua de la Ciudad Vieja de Algeciras, la que doblaba los fuegos de la Ysla Verde y fuertes colaterales; pero no es tan necesaria y sí puede establecerse en tiempos de Guerra*. Su inutilidad para fines militares y la presión urbanística de una ciudad en crecimiento hizo que durante el resto del siglo XIX su solar fuera ocupado por construcciones civiles desapareciendo definitivamente de la trama urbana.

(En la página 233 se incluye un plano del proyecto de fortificación de Algeciras, con fecha 17 de diciembre de 1745 elaborado por Lorenzo de Solís. Con la letra E aparece señalada la Batería de San Antonio. Archivo General de Simancas. M.P. y D.-XXXIX-79, Leg. 3.618).



FUERTE DE SANTIAGO

En el capítulo anterior se ha hecho referencia a los desvelos de Jorge Próspero de Verboom y de Lorenzo de Solís para transformar la arruinada Algeciras medieval en un enclave fortificado dotado de murallas, baluartes y fuertes construidos “a lo moderno”, es decir, siguiendo los esquemas en defensa estáticas aportados por el ingeniero francés Vauban en la segunda mitad del siglo XVII, ambicioso proyecto que no llegó a hacerse realidad, aunque sí se llevó a cabo la construcción de baterías provisionales o permanentes y fuertes en los entornos de la ciudad, como había previsto el ingeniero belga y como respuesta a la amenazante presencia inglesa al otro lado de la Bahía.

El Fuerte de Santiago está documentado desde la segunda década del siglo XVIII, según el coronel Vidal Delgado, como una batería provisional, tal y como había recomendado Verboom. Su finalidad era defender el litoral y la ciudad de Algeciras pero, sobre todo, amparar a los navíos españoles o aliados que se hallaran en el fondeado-

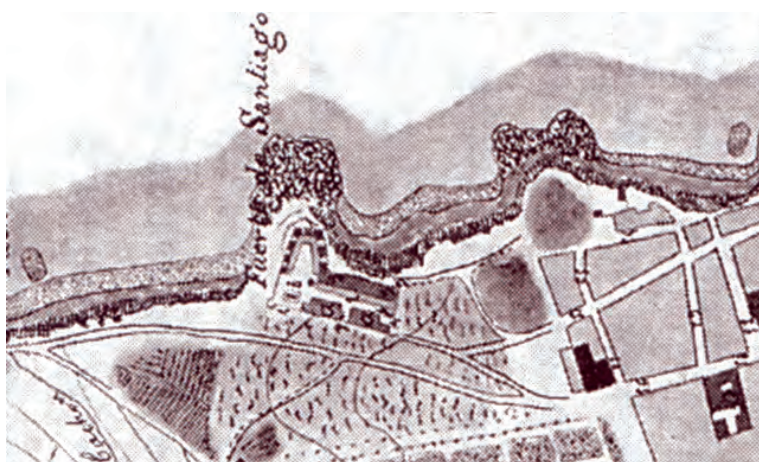
ro de la Isla Verde y del río de la Miel, en conjunción con los fuegos de la Batería de San Antonio —establecida más tarde— y del fuerte de la citada isla. Su eficacia como posición artillera está avalada por las referencias que se tienen de su participación en la guerra naval desarrollada en la Bahía durante los asedios a Gibraltar y en relevantes batallas como la denominada de Algeciras que tuvo lugar en el año 1801.

Como instalación artillera permanente o fuerte no aparece hasta los inicios del Gran Asedio de Gibraltar en 1779. En 1796, según Ramón de Villalonga, el Fuerte era *capaz de cuatro cañones y necesita aumentarse provisionalmente hasta ocho. En el día tiene cinco cañones montados de grueso calibre y cuatro morteros, y para su servicio sólo un artillero.*

Como se ha mencionado con anterioridad, el hecho de armas más sobresaliente en el que participaron los cañones del Fuerte de Santiago, mandado en esos días por el Capitán Segundo Manuel Velasco y Coello, fue la Batalla Naval de Algeciras de 1801. El 4 de julio de ese año entró la es-

cuadra francesa al mando de Linois en aguas de la bahía de Algeciras, poniéndose al resguardo de los cañones de los fuertes Isla Verde, San García y de Santiago y, tres días más tarde, aparecieron los navíos ingleses, que eran superiores en número, por Punta Carnero mandados por James Saumarez.

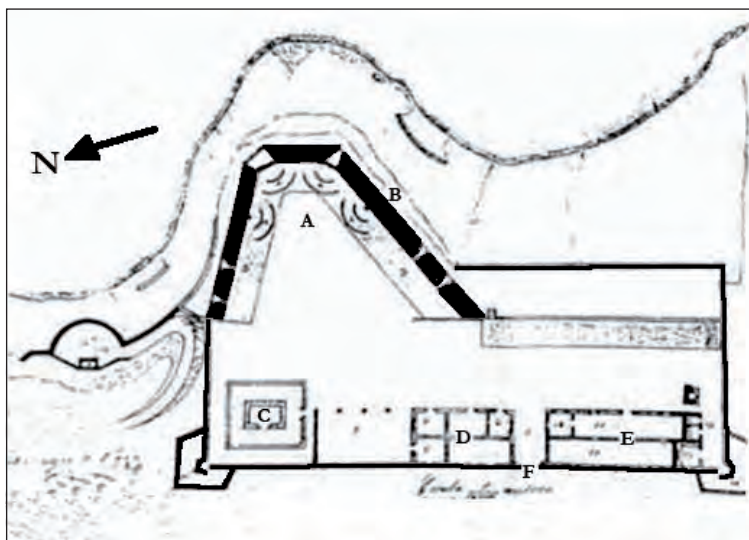
Las dos escuadras se enfrentaron estando los franceses apoyados por las baterías de los fuertes citados y por las lanchas cañoneras con base en el puerto de Algeciras. Para reforzar las fuerzas españolas, el Comandante General del Campo de Gibraltar, Conde de Saint Hilaire, y el mariscal de campo, Adrián Jácome, jefe de la zona de Algeciras, habían ordenado que los regimientos de Ronda y Jerez completaran las dotaciones de artilleros de los fuertes, así como que el batallón de Jaén se desplazara a marchas forzadas desde San Roque a Algeciras.



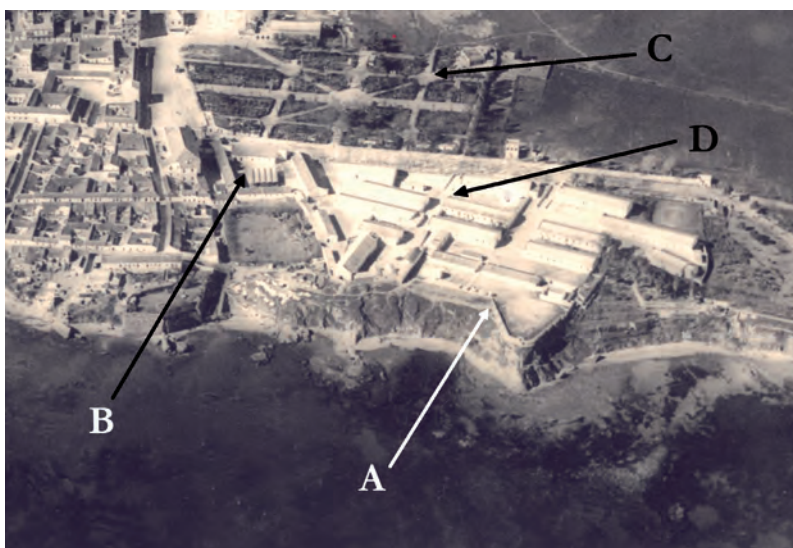
El Fuerte de Santiago en un plano de 1857. A la derecha de la imagen se pueden ver las manzanas de casas en los entornos de las actuales calles Alfonso XI y Comandante Gómez Ortega. (Servicio Geográfico del Ejército).

Pasado el mediodía, el buque inglés “Hannibal”, que había encallado en la roca que luego se llamó del Navío y que dio lugar al muelle de ese nombre cuando se construyó en el siglo XX, arrió la bandera inglesa y se rindió. Jorge Vigón, en su Historia de la Artillería Española refiere que el cambio de disparos entre la batería del Fuerte de Santiago y el “Hannibal” duró seis horas. No cabe duda de que la derrota de Jaume Saumarez —que en algunos textos ingleses aparece como victoria— se debió, en buena medida, a la actuación de la artillería de costa española.

En el año 1810, cuando contaba con 12 cañones de a veinticuatro, 2 de a dieciocho y 4 morteros de catorce, el Fuerte de Santiago fue demolido por los ingleses, como la mayor parte de los asentamientos artilleros existentes en los entornos de la Bahía, con el pretexto de que no fuera utilizado por los invasores franceses. Acabada la Guerra de la Independencia fue reconstruido y dotado de



Plano del Fuerte de Santiago levantado en 1863. A.- Explanda para la batería; B.- Parapeto; C.- Almacén de pólvora; D.- Almacenes de pertrechos y E.- Dormitorios para la tropa.



El Fuerte de Santiago según la conocida fotografía aérea de Algeciras realizada en 1929. A.- El Fuerte; B.- El Cuartel de Infantería del Calvario; C.- Paseo de Cristina y D.- Parque de artillería.

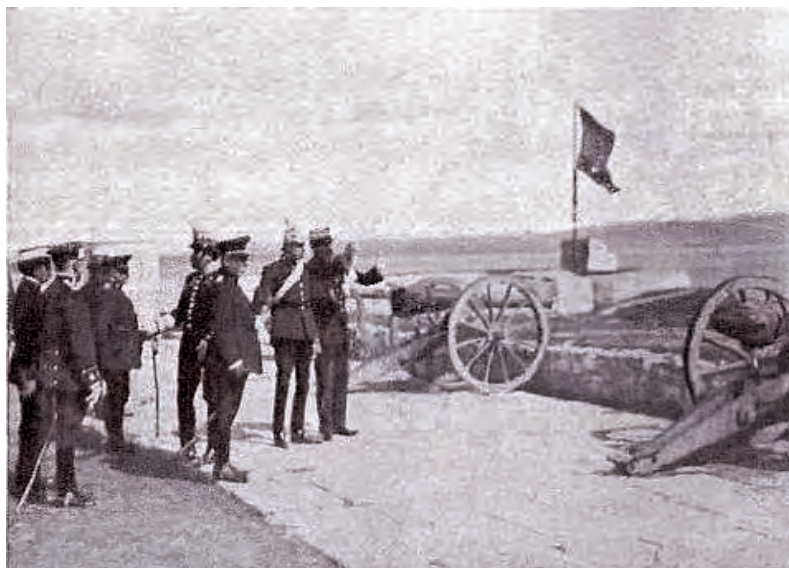
nuevo de piezas de artillería y de las dependencias necesarias. Sin embargo, en 1826 el fuerte se hallaba casi derruido (probablemente debido a adolecer de los mismos males de filtraciones y de inestabilidad del terreno arcilloso que la vecina Batería de San Antonio).

En 1826 se aprobó su reconstrucción, al mismo tiempo que se actuaba sobre las demás fortificaciones del Campo de Gibraltar, obras de restauración que se prolongaron durante cinco años. Según Joseph de Sierra, en 1831 constaba de *dos grandes plataformas de figura de un triángulo truncado, unidas por una cortina de 97 varas, todo a la barbata*, es decir con parapeto continuo, sin troneras ni merlones.

A partir de esa fecha el fuerte estuvo formado por un polígono con un saliente

Se ocuparon terrenos fuera de su recinto y, años más tarde, se utilizó para construir algunas edificaciones parte de la explanada que se denominaba en mapas de principios del siglo XX: “Campo de instrucción”.

(En la página 236 se expone una interesante fotografía, perteneciente a la colección de Juan Moya, en la que se puede apreciar el Fuerte de Santiago visto desde el mar a principios del siglo XX).



El rey Alfonso XIII pasa revista a la batería del Fuerte de Santiago en el transcurso de su visita a Algeciras en el año 1909.

en forma de triángulo y con parapeto sólo parcialmente atronerao, además de disponer de dos explanadas para los morteros, repuesto de pólvora, dos edificios para alojamiento de la tropa y otras dependencias propias de este tipo de establecimiento permanente de artillería.

En 1878 se acometieron obras de reforma y ampliación del fuerte con el objeto de convertirlo en un parque de artillería.

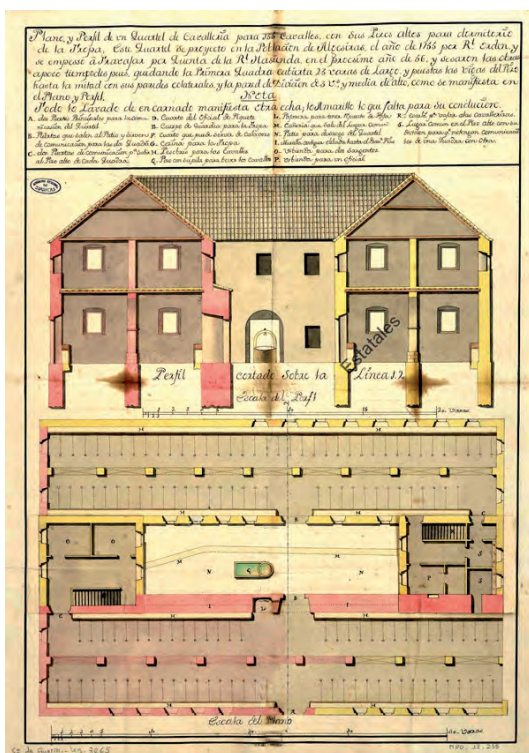


LOS CUARTELES

Desde el resurgir de Algeciras a principios del siglo XVIII como consecuencia de la diáspora gibraltareña de 1704, la ciudad, considerada por su alejamiento de la fortaleza británica del otro lado de la Bahía un lugar idóneo para el establecimiento de tropas, fondeadero de los navíos de la Armada y sede del Cuartel General de los ejércitos que habrían de asediar la posesión inglesa, se convirtió pronto en destino de militares que, a falta de cuarteles, debieron ser alojados en casas particulares con las incomodidades que ello ocasionaba al vecindario.

La guarnición de la ciudad se fue incrementando conforme avanzaba el siglo XVIII, alcanzando su máximo durante el asedio a la Roca de 1727 y, sobre todo, durante el Gran Asedio de 1779 a 1783. De acuerdo con las investigaciones de Ana María Aranda, uno de los primeros lugares donde se instalaron tropas fue una caschoza existente en la acera de la Marina y, también, en la calle Río donde hubo un cuartel temporal para soldados de caballería documentado aún en 1754.

A pesar de la construcción de acuartelamientos auspiciada por las reformas militares llevadas a cabo por Felipe V y continuada por los monarcas que le siguieron y de los proyectos que se redactaron para dotar de cuarteles a la guarnición asentada en la ciudad de Algeciras, todavía en el año 1771 buena parte de las tropas se hallaba alojada en casas particulares. Los cuarteles edificados en Algeciras durante los siglos XVIII y XIX aparecen nombrados en la documentación con los términos de “cuarteles bajos”, en referencia a los que se construyeron en torno a la Plaza Baja y “cuarteles altos”, los que se erigieron o se ubicaron en la parte alta de la ciudad, en el antiguo Convento de Nuestra Señora de la Merced y los levantados extramuros en el final de la calle Imperial, luego Alfonso XI. A mediados del siglo XVIII los ingenieros militares Lorenzo de Solís y Pedro Moreau proyectaron unos edificios militares en la Villa Vieja (dos cuarteles —de caballería y de infantería—, y un hospital militar) que nunca llegaron a construirse. Otros cuarte-



Proyecto de Cuartel de Caballería en Argencias para 135 caballos con sus pisos altos para dormitorio de la tropa, elaborado por Antonio Donzel, 22 de enero de 1771. (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra. M. P. y D. 18-235, Leg. 03265).

les que se construyeron en la ciudad fueron el de Intendencia, en la calle Imperial, junto al Hospital Militar, el de los Barreros y Era de las Torres y el de Artillería ampliando las dependencias del Fuerte de Santiago.

Cuartel de Caballería

Se localizaba en la parte sur de la ciudad, entre la Plaza Baja diseñada por Verboom y un descampado que luego se transformó en la llamada “Plazoleta de los Caballos” y, desde el 30 de marzo de 1917, plaza del General Martí Barroso, que había sido Gobernador Militar del Campo de Gibraltar entre 1915 y 1917. Se trataba de un edificio constituido, después de las reformas acometidas por el ingeniero Miguel Sánchez Taramas en 1725, por dos crujías que daban al Oeste y al Sur y otras tres más estrechas —una de ellas retranqueada— que miraban a la citada Plaza Baja y a la actual calle José Santacana,

según uno de los planos levantados para la repoblación de la ciudad en 1736.

Por Real Orden emitida en 1755 se mandó reedificar el cuartel según nuevas trazas, trabajos que se iniciaron al año siguiente, aunque consta en documentación conservada en el Archivo General de Simancas, que las obras quedaron paralizadas *poco tiempo después*, retomándose mediante un nuevo proyecto redactado por el teniente de ingenieros Antonio Donzel el 22 de enero de 1771.

La planta baja del edificio se usó como caballerizas y los pisos altos como dormitorio para la tropa.

Según noticias recogidas en las Actas Capitulares del Ayuntamiento, en el año 1820 el Consistorio corrió con los gastos de una nueva rehabilitación del edificio con el fin de que pudiera albergar a las tropas que aún se hallaban alojadas en viviendas particulares de la población. A mediados del siglo XIX, Pascual Madoz refiere en su obra que en la ciudad había *otro cuartel de caballería, también malo* (como el de Infantería), *en el centro de la población, capaz sólo para cuarenta caballos*.

En 1872 el viejo edificio fue sometido a una reforma con la finalidad de convertirlo en sede de la Comandancia General del Campo de Gibraltar, proyecto que realizó el maestro mayor Juan Carrasco y Tenorio. En palabras de Ana María Aranda, *el resultado fue un edificio de dos pisos cubiertos por tejado —del que sobresalía una torre— y con las habitaciones ordenadas alrededor de un patio. La fachada respondía a la misma línea de la arquitectura doméstica contemporánea, con cierros de madera y rejería en los vanos y adornos de pilastras formadas por aplacados de ladrillos*. Con este aspecto, como sede del Gobierno Militar, perduró el edificio hasta el año 1956 cuando fue de nuevo objeto de una reforma, que es la que ha llegado hasta el año 2012, aunque el antiguo cuartel ha dejado de tener uso militar, encontrándose en un proceso que, probablemente, acabe con la municipalización del edificio.

Cuartel de Escopeteros

A principios del siglo XVIII, para defender las costas del Estrecho de los ataques de piratas norteafricanos que, aunque esporádicamente, aún se producían, se crearon varias milicias armadas con el objetivo de vigilar el litoral desde Tarifa a Algeciras. Una de estas milicias estaba formada por voluntarios tarifeños y se hallaba establecida en los entornos de la playa de Getares cuando la escua-

dra anglo-holandesa se apoderó de la ciudad de Gibraltar en el mes de agosto de 1704.

En los momentos de su fundación, la Compañía estaba compuesta por cuarenta hombres al mando del capitán de milicias urbanas Gaspar Salado, como refiere Juan



Plaza del General Martí Barroso. A la izquierda de la imagen aparece el antiguo Cuartel de Caballería convertido en Sede del Gobierno Militar, antes Comandancia General del Campo de Gibraltar. (Fotografía de L. Roisín tomada en torno al año 1937 cedida por Fernando Ruiz Parias).

Antonio Patrón Sandoval, siendo enviada al sitio de Getares y Punta Carnero *que es el comedio del distrito que hay de esta ciudad (Tarifa) a la de Gibraltar y donde acuden por los correos y demás cosas ordinarias los barcos de la plaza de Centa*. A partir de esa fecha, a la

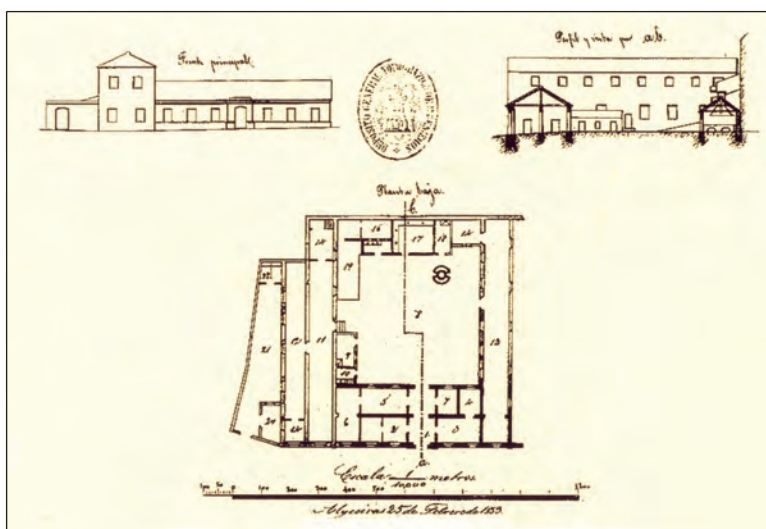
misión de evitar los asaltos berberiscos, se unió la obligación de patrullar la costa para evitar posibles desembarcos de tropas inglesas y, años más tarde, de reprimir el contrabando que había empezado a producirse desde la colonia británica.

Estas milicias se integraron, desde 1705, en los cuerpos del ejército con el nombre de Compañía de Escopeteros de Getares. En 1717 su número se incrementó hasta alcanzar los setenta y siete soldados escopeteros bajo el mando de un capitán, un teniente, un capellán y dos sargentos con el cometido de ampliar su área de vigilancia hasta Estepona.

Al principio estuvo establecida en el mismo lugar



Fotografía aérea tomada en 1955 perteneciente a la serie "Paisajes Españoles". En la parte inferior de la imagen puede verse el claustro oriental del antiguo Convento de la Merced convertido en Cuartel de Escopeteros ya abandonado.



Plano del Cuartel de Escopeteros de Algeciras con las reformas acometidas en el año 1863 (Fecha del 25 de febrero de 1863. Servicio Histórico Militar).

de la ensenada de Getares donde se habían alojado los voluntarios de Tarifa, pero en 1751 se trasladó al Fuerte del Tolmo, un lugar más adecuado para poder ejercer sus misiones de vigilancia, tanto de los navíos ingleses que se dirigían o salían de Gibraltar, como preservar las vitales comunicaciones con Ceuta. Años más tarde, una vez que Algeciras hubo adquirido un notable desarrollo poblacional y creció su importancia militar para el Alto Mando de la Armada y de las tropas que se asentaron en la zona con la intención de bloquear Gibraltar, pasaron a residir al llamado Cuartel de Escopeteros en la ciudad de Algeciras.

No sabemos donde se ubicó el edificio usado como Cuartel de Escopeteros en el siglo XVIII. Es probable que se usara alguna instalación de carácter provisional en la meseta de la Villa Vieja que estaba ocupada por el ejército, pero a partir de 1823 dicho cuartel estuvo establecido en la parte trasera del edificio que había pertenecido, hasta el año anterior, al desamortizado Convento de Nuestra Señora de la Merced, situado entre las calles Imperial y Munición.

En el año citado, el capitán de la cuarta compañía del resguardo militar, Antonio del Hoyo, destinado en la ciudad de Algeciras,

en nombre del ejército, solicitó al Ayuntamiento para su adquisición o su arriendo, el edificio del desaparecido convento cuyas propiedades habían salido a subasta pública un año antes sin que nadie pujara por ellas, al menos por el edificio conventual, pues se sabe que las treinta casas que poseían los mercedarios en la ciudad sí habían sido adquiridas por particulares. El llamado Cuartel de Escopeteros se estableció en la parte

trasera del convento constituida por cuatro crujías que habilitaban un gran patio cuadrado en el centro y cuya puerta principal



Monumento dedicado al Escopetero de Getares erigido en 1999 en la Avenida Carlos Cano de Algeciras, obra de Rafael Gómez de Avellaneda.

se abría a la calle Munición (véase la fotografía aérea de 1955 que se adjunta). En el año 1845 el cuartel se amplió pasando a ocupar también la zona utilizada como cárcel, hasta que el Consistorio recuperó esa parte del edificio en 1861 para emplearla como Casa Consistorial provisionalmente.

Del cuartel conocemos su estructura después de las reformas acometidas en el año 1863. Consistía en las antedichas cuatro crujías

que constituían el antiguo segundo claustro del convento, con patio central cuadrado. La crujía meridional presentaba dos pisos donde se hallaban ubicados los dormitorios de la tropa, las otras tres eran de una sola planta. Con posterioridad se realizaron nuevas reformas en el cuartel, hasta quedar como aparece en la fotografía de 1955, cuando ya estaba abandonado. En esa fecha las cuatro crujías disponían de dos pisos cada una, presentando la del Oeste una galería en su parte baja sostenida por arcos carpaneles que descansaban sobre pilares y que, originalmen-



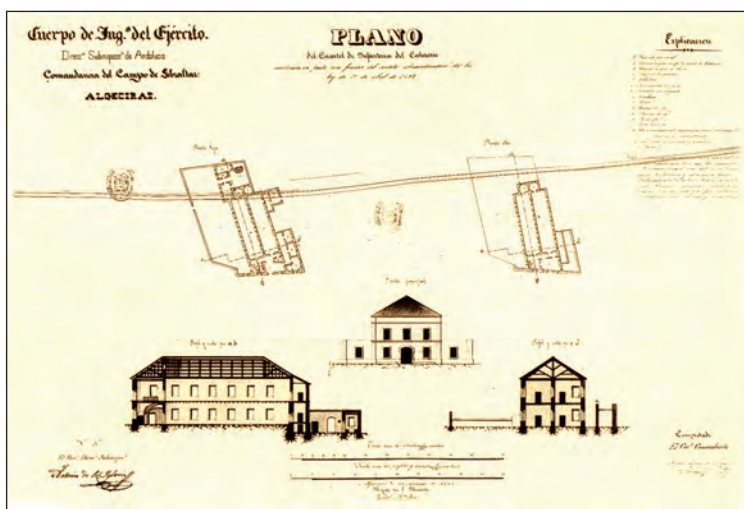
La calle Alfonso XI hacia 1935. A la derecha de la imagen puede verse el portalón de entrada al Cuartel de Intendencia, parte del edificio y algunos soldados en la acera mirando al autor de la fotografía.

te, debía rodear todo el patio. Los tejados eran de tejas árabes a dos aguas y la puerta principal que se abría a la calle Munición se cubría con un sencillo arco escarzano.

Cuartel de Infantería del Calvario

En la sesión celebrada por el Ayuntamiento de Algeciras el 17 de enero de 1817 se recogen las quejas y reclamaciones del Consistorio acerca del estamento militar al que pide la habilitación de un cuartel que diera un digno alojamiento a la numerosa tropa establecida en la ciudad y que no se

hallaba acuartelada en edificios adecuados o que se hospedaba en casas particulares con las incomodidades y conflictos que tal situación frecuentemente provocaba. El Gobierno de la Nación inició los trámites para la construcción de un cuartel de Infantería eligiendo un descampado que existía extramuros de la ciudad en el cortijo del Calvario, al oeste del Fuerte de Santiago y al final de la calle Imperial, cerca de donde se había comenzado a plantar árboles desti-



Planos y alzados del Cuartel de Infantería del Calvario levantados en 1859 por la Comandancia de Ingenieros del Campo de Gibraltar (Archivo Regional Militar de Sevilla. Publicado por Ana María Aranda Bernal y Fernando Quiles).



El Cuartel de Infantería del Calvario en una fotografía del año 1930. A la izquierda de la imagen, la escalinata de la Feria y el Parque María Cristina.

nados a formar un paseo que, junto con el cuartel proyectado, adecentarían aquel espacio urbano donde se iniciaba el camino que conducía a Los Barrios y a San Roque.

Aunque se nombró a un arquitecto para que redactara el proyecto, la construcción del edificio castrense no se llevó a cabo por diversas causas. El 7 de marzo de 1821 el Ministerio de Hacienda solicitó la ayuda del Consistorio, a lo que el Ayuntamiento respondió afirmativamente alegando *el grande interés de poder quitar el alojamiento de las tropas que tanto agobian al vecindario*. Aunque el solar quedó a la espera de que se pudiera acometer los trabajos de construcción del ansiado acuartelamiento, lo que aconteció finalmente en el año 1859 cuando se redactó un nuevo proyecto, modificado al año siguiente, fecha en la que se iniciaron las obras. Sin embargo, con antelación a a esa fecha debió existir en el lugar una construcción que, aunque con carácter provisional, se usó como cuartel, pues aparece en un plano de 1857. Unos

años antes, Pascual Madoz, hacia 1850, escribía que Algeciras tenía *un cuartel de infantería, en las afueras del Norte, regularmente ventilado, pero muy pequeño, como fabricado para distinto objeto, que no alcanza alojarse un batallón*.

El edificio construido en 1860 consistía en un pabellón de planta rectangular, de dos pisos y cubierto con tejado de tejas árabes a cuatro aguas, que tenía unas dependencias adosadas de una sola planta. Con posterioridad se le hicieron diversas reformas que le dieron el aspecto con el que lo hemos conocido, consistentes en su ampliación, la habilitación de un estrecho patio rectangular en su lado norte y el añadido de otro piso a las dependencias laterales. Fue ocupado por el Regimiento de Infantería “Extremadura 15” hasta su abandono por el ejército en 1978. El edificio fue demolido a principios de los años noventa con el objetivo de prolongar la Avenida Blas Infante y unirla con la Avenida Virgen del Carmen.

(En la página 239 se incluye una fotografía del Cuartel de Infantería del Calvario tomada en el año 1906).



El Cuartel de Infantería del Calvario en una fotografía tomada en el año 1977.



CONVENTO DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED

El primer convento de mercedarios de Algeciras se estableció en la ciudad, recién conquistada a los musulmanes, en el año 1345. La proximidad de la frontera granadina y del Estrecho era suficiente reclamo para que una Orden que tenía como el principal de sus postulados la redención de cautivos cristianos, se asentara en la nueva población cercana a la zona de conflicto. Es muy probable que los mercedarios recibieran algunas de las mezquitas u otros bienes inmuebles en la ciudad a la hora de llevarse a cabo el repartimiento de las propiedades de los musulmanes vencidos. Según consta en los libros que narran la historia de la Orden de la Merced, la fundación algecireña gozó pronto de gran predicamento. Escribe Fray Guillermo Vázquez que *en 1356 era ya uno de los más principales de Castilla y como a tal se le concedió derecho de sepultura para seglares.*

Un testimonio de haber tenido Algeciras un convento de la Orden de la Merced en el medievo, nos lo proporciona la licencia concedida por el Real y Supremo Con-

sejo de Castilla el 27 de julio de 1735, en la que se reconoce que *por parte de Fray Gabriel de Barbastro, General de la Real y Militar Orden de Nuestra Señora de la Merced Calzada, redención de cautivos, se nos presentó haber tenido su Religión un Convento con título de Santa María de Algeciras en tiempo del Señor Rey Don Alonso el Onceno en la antigua población de Algeciras como parecía por Bula de la Santidad de Inocencio sexto en el año de mil trescientos y cincuenta y seis.*

Pero la vida de aquel primer Convento de Nuestra Señora de la Merced fue efímera. Cuando en el mes de octubre de 1369 los granadinos asaltaron y tomaron Algeciras a los castellanos, los frailes mercedarios tuvieron que abandonar la ciudad con todo lo que pudieron llevarse consigo y trasladarse a la vecina casa conventual de Jerez de la Frontera. Habría, pues, que esperar al renacimiento de la población en las primeras décadas del siglo XVIII para que Algeciras fuera, de nuevo, un lugar apropiado para el asentamiento de órdenes monásticas, aunque en esa ocasión tuviera otra finalidad al margen de la labor redentora.



A la derecha de la imagen, el Convento de Nuestra Señora de la Merced de Algeciras con su espadaña. (Fotografía tomada hacia 1930).

La fundación del siglo XVIII

El fundador del nuevo Convento de Algeciras fue el capitán de Infantería Antonio Ontañón, de la Orden de Santiago, el cual, *deseoso de mostrarse agradecido a Dios Nuestro Señor por los muchos bienes temporales que se había servido darle, y pensando como lo haría que fuese al Señor de más agrado, determinó fundar en dicha Población un Convento de Religiosos y Colegio de Estudios*. Ontañón, un militar asentado en la zona —en Tarifa y Gibraltar— al menos desde el año 1700, se estableció en Algeciras con los primeros pobladores llegados a la ciudad después de la pérdida de Gibraltar en 1704, pues consta que en 1724 poseía una casa propia en la calle Imperial, más una docena más repartida por la ciudad y otras diez distribuidas entre San

Roque, Tarifa, Casares y Estepona. Como en Tarifa y Gibraltar antes de 1704, el comercio marítimo y, muy probablemente, la actividad corsaria, debieron ser dos de los motivos de su rápido y enorme enriquecimiento.

En 1724 hizo donación de parte de sus bienes, incluyendo su propia vivienda en la calle Imperial, más un solar anejo para que se pudiera construir el edificio conventual. Se comprometía a sufragar la erección del convento hasta una cantidad de 1.401.141 reales, además de otros 500 ducados anuales que donaba para la manutención de seis frailes desde que la comunidad se instituyera hasta la total conclusión del convento. Al mismo tiempo, el donante proveía a la iglesia de todo lo necesario para su servicio religioso, la sacristía, el refectorio y la cocina; un altar mayor con su imaginería, lámpara de plata para el Santísimo, tres cálices con patena, un copón, una custodia de sol con viril, etc. Las obras del convento comenzaron en 1725, antes del fallecimiento

de Ontañón. En opinión de Ana María Aranda y Fernando Quiles, en un principio los beneficiarios de la Fundación fueron los clérigos regulares de la Madre de Dios de las Escuelas Pías, los cuales, en 1729, se hicieron cargo de la misma. Sin embargo, a la muerte del donante el 15 de enero de 1730, surgieron desavenencias entre sus herederos y los frailes de lo que se derivó un pleito que finalmente ganaron los hijos de Ontañón, aunque reconociéndose a Antonio María Ontañón como patrono del convento en cumplimiento de la voluntad de su padre. Los frailes no pudieron tomar posesión del Convento hasta el 14 de septiembre de 1735, siendo su primer Comendador Fray Joseph Espinosa. Sin embargo, por la documentación conservada en el Archivo His-

tórico Nacional se sabe que en 1730 *la iglesia aún no llegaba a cornisas*. Las obras avanzaron muy lentamente no estando totalmente finalizadas hasta los años ochenta del siglo XVIII. Francisco de Zamora, que visitó la ciudad en la primavera de 1797, escribe lo siguiente: *Estuve en Algeciras por la mañana y vi una Parroquia, iglesia muy regular y arreglada. Después vi el convento de Mercedarios calzados, convento edificado a expensas de Campo Alange con motivo del Sitio último* (se refiere al Gran Asedio de Gibraltar de 1779 a 1783). *Los altares de ambas iglesias malos; hay unos 13 o 14 frailes.*

Una de las consecuencias del litigio antes citado fue el cambio de propiedad del convento hacia 1748. Está documentado que en ese año se estaba construyendo una nueva iglesia de mayores dimensiones, lo que debió coincidir con la llegada de los frailes mercedarios a la ciudad. A raíz de estas reformas se autorizaba a los poseedores de capillas funerarias en la antigua iglesia —doce en total— a poder trasladarlas al nuevo templo en construcción con sus respectivos retablos. Algunos de los poseedo-



Plano de Algeciras levantado en 1910. Se aprecian los dos claustros del Convento de la Merced (n° 9 y n° 32), el segundo convertido en Cuartel de Escopeteros, y la iglesia conventual al Norte.

res de dichas capillas con sus advocaciones eran: Felipe Alonso de Coxesses, teniente coronel del Regimiento de Inválidos de Andalucía, cuya capilla estaba dedicada a Nuestra Señora de los Dolores; Francisco de Santa María y Mena, escribano público, con capilla dedicada a la Pura y Limpia Concepción de María; Bernardo Toral y Herrera, sargento mayor del Regimiento de Inválidos, a San Serapio; Antonio Machado poseía la de las Ánimas Benditas; José González disponía de una capilla dedicada



Dentro del recuadro se puede contemplar el Convento de Nuestra Señora de la Merced en una fotografía aérea, ya citada, realizada en el año 1917.



Fotografía del muelle Viejo tomada desde el muelle de Madera hacia 1905. Señalada con flechas, la iglesia conventual y el tejado del claustro bajos u oriental del Convento. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

a Nuestra Señora de Europa y Ana del Castillo otra dedicada a San José.

El convento de Nuestra Señora de la Merced de Algeciras, hasta su extinción entre 1822 y 1834, gozó de una saneada situación económica, pues recibió numerosas donaciones testamentarias de casas y tierras de labor de los algecireños y de otros devotos de la Virgen de la Merced residentes en el resto de la comarca a lo largo de esos años. En 1833 aún se contabilizaban treinta y una casas de la ciudad cuyos propietarios eran los frailes mercedarios: una grande en la calle Imperial, cuatro en la del Sol, seis en la calle Munición Baja, dos en la Munición Alta, tres en la calle San Antonio, una en la calle Ancha, tres en la calle Gloria, cuatro en la calle de las Ánimas, una en la calle Jerez, dos en la Plaza de la Palma o Baja, dos en la calle López, una en la calle de la Soledad y una en la Plaza de las Verduras. Todas esas propiedades fueron pasando a manos particulares a excepción de la iglesia, que continuó abierta al culto, y el edificio conventual que permaneció como propiedad del Gobierno de la Nación y bajo la tutela

y responsabilidad del Ayuntamiento que lo utilizó, a lo largo del siglo XIX y hasta su demolición a mediados del siglo XX, para muy variadas funciones, como cárcel, cuartel, Casa Consistorial, sede de la Audiencia de lo Criminal, asilo de ancianos y escuela.

Un aspecto en el que es necesario hacer hincapié es en la labor educativa que desarrolló el Convento de la Merced en sus casi cien años de existencia, pues fue, sin duda, la institución pionera en la enseñanza en la ciudad. Entre las estipulaciones de la Fundación, en 1724, se decía que se dotaba al Convento y a *una casa de estudios de Teología, Moral y Escolástica, Filosofía y Gramática para la educación y enseñanza de los vecinos de dicha población* (de Algeciras). Hasta tal punto era deseo de Ontañón el que la principal función de los frailes fuera impartir enseñanzas que, en 1729, al no poder lograr los mercedarios real licencia para la Fundación, optó por hacer escritura pública con los mismos fines con los Padres de las Escuelas Pías, como se ha referido con antelación.

Cuando en 1748 los frailes mercedarios se hicieron cargo del Convento, se com-

prometieron a establecer en él a un cierto número de *maestros de Gramática, de Filosofía y de Teología escolástica y moral; y a abrir las clases no sólo para la enseñanza de los hijos de Algeciras, sino también para los que quisieran venir de los pueblos comarcanos.*

Descripción del edificio

El edificio del Convento se erigió, en un principio, sobre la vivienda donde residía del Capitán Ontañón, en la calle Imperial, que ocupaba el espacio existente entre la actual plaza de la Merced y la fachada de la Casa Consistorial, por el Oeste. Además, contaba con un solar sin edificar situado sobre una suave pendiente entre la parte trasera de la casa y el acantilado donde luego se formó la calle Munición o de la Munición. El encargado de diseñar las trazas del Convento fue el maestro Fray Joseph Baz. Ontañón, el 31 de marzo de 1725, hizo donación *de las casas de su morada con todo el terreno que tenía adjudicado, lo que en ellas hay obrado y gran partida de materiales que tenía para que en ellas se fabricase el Convento según la planta hecha por dicho Padre Maestro Baz.*

La iglesia, de planta de cruz latina, constituida por tres naves más el crucero, se construyó en la parte septentrional de la casa, con la fachada frontera a la embocadura de la futura calle San Antonio (véase la fotografía que encabeza este capítulo). El testero era plano. En el lado meridional se localizaban las cuatro crujías —más una central que dividía el patio en sentido Norte-Sur— que habilitaba un doble claustro. En la parte oriental, hasta la calle Munición, se construyó, probablemente durante la reforma de 1748, otro edificio de planta cuadrada formado por otras cuatro crujías que rodeaban un extenso patio. Este segundo claustro sería el que ocuparía, después de la expropiación del edificio, la Compañía de Escopeteros de Getares. Todas las cubiertas eran de tejas árabes a dos aguas, exceptuando los techos de la naves laterales de la iglesia que



Talla de San Francisco de Asís que perteneció al Convento de Nuestra Señora de la Merced, hoy expuesto en el Museo Municipal de Algeciras.

eran a un agua y el espacio cupular que cubría la intersección de la nave central con el transepto que era un tejado a ocho aguas. A mediados del siglo XIX, Pascual Madoz escribe que *la iglesia está abierta al público como ayuda de parroquia con un capellán que la sirve sin sueldo. Se compone de tres naves, de piedra y ladrillo, con crucero de mediana arquitectura. Su longitud es de 141 pies castellanos (40 metros), su anchura total de 60 (17 metros) y su mayor elevación en la cúpula de 63 pies (18 metros). Tiene 12 altares y retablos sin mérito, y sus alhajas y ornamentos son escasos.*



Talla de San José con el Niño que perteneció al desaparecido Convento de la Merced de Algeciras, hoy día venerada en una de las capilla de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma.

La fachada de la iglesia estaba retranqueada con respecto al plano del resto del edificio, presentando una excelente vista desde la calle San Antonio. Muestra una composición muy sobria con una sola calle rematada en su frontis con molduras barrocas en la que se abre la puerta, muy similar a la de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma. Está enmarcada por dos pilastras de piedra con dintel del mismo material que sustenta un segundo cuerpo pétreo con hornacina que culmina en un frontón curvo con tres jarrones. Sobre ellas se abría un óculo que,

junto con las ventanas situadas a ambos lados de la hornacina, debieron proporcionar luz a la iglesia. La puerta citada y las pilastras laterales estaban flanqueadas por dos contrafuertes que servían para contrarrestar el empuje de los arcos formeros que dividían las naves. Destaca la blancura de la pared de la fachada enjalbegada con el color ocre de la parte construida con piedras labradas en los elementos que enmarcan la puerta y la hornacina.

La parte más vistosa y, sin lugar a dudas, la más fotografiada del conjunto arquitectónico conventual, era su espadaña, de clara filiación barroca, similar a las espadañas que se conservan en otras tantas iglesias conventuales de Andalucía, siendo el paralelo más cercano la de la iglesia del Convento de la Almoraima, edificado en 1603. Sirve de articulación entre el edificio conventual y la iglesia, al estar colocada perpendicularmente al plano de la fachada, elevándose en la parte sur de ésta con buenas vistas desde la calle Imperial o Alfonso XI. Estaba constituida por dos cuerpos, el inferior con dos vanos para las campanas rematados con arcos de medio punto y el superior por uno que culmina en un frontón triangular que tuvo pináculos acabados en bolas cerámicas, aunque éstas habían desaparecido a principios del siglo XX. El cuerpo inferior sostenía en los extremos sendas volutas y pináculos con bolas que sí se conservaron hasta la demolición del edificio a mediados del citado siglo, pues aparecen en las fotografías conservadas hasta los años cuarenta

(En la página 245 se expone una instantánea realizada en el año 1930 en la que aparece la calle San Antonio, vista desde la inmediaciones del cruce con la calle Regino Martínez, y la fachada de la iglesia del Convento de Nuestra Señora de la Merced, al fondo, como elemento principal. Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



EL PÓSITO

En origen se trataba de instituciones que nacieron por iniciativa de los propios labradores o de los ayuntamientos con el fin de poder proporcionar grano a los campesinos pobres en los años de escasez. Con el paso de los años se fueron convirtiendo en instituciones crediticias que prestaban una cantidad de grano a los campesinos asociados para la siembra que éstos debían devolver después de recogida la cosecha con un incremento denominado “creces” y que solía consistir en medio celemín por fanega de trigo recibida. Estas “creces”, que podían ser abonadas en especie o en dinero, servían para incrementar los caudales del pósito que se guardaban en un arca bajo tres llaves. Además, los bienes de la institución procedían también de las cuotas que pagaban los labradores asociados por depositar su trigo en la panera y que consistía, igualmente, en un celemín por cada fanega de trigo. Otros de los cometidos de los pósitos era impedir la intervención de

los acaparadores que retenían el grano en sus almacenes a la espera de que subiera de precio, así como evitar las frecuentes hambrunas que azotaban, en determinados períodos, a los habitantes de ciudades y los pueblos en el Antiguo Régimen —aunque la institución existía en tiempos medievales— o cuando la producción de trigo sufría algún revés o los temporales cortaban las comunicaciones terrestres o marítimas e impedían el abastecimiento de poblaciones.

Los pósitos estaban gobernados por una junta local presidida por el alcalde o el corregidor, donde los hubiera, aunque en el caso de Algeciras el presidente del pósito era el Comandante General del Campo de Gibraltar. Surgidos de la iniciativa particular o en el seno de los Ayuntamientos, desde 1584 estaban sujetos a la jurisdicción real, de tal manera que con el tiempo se creó la figura del “Superintendente General de Pósitos del Reino”, estando obligados los fundadores de cada uno de ellos a adaptar

la construcción del edificio a las normas y dictámenes de la Real Academia de San Fernando con el fin de que cumplieran las condiciones de higiene y salubridad que tal tipo de edificaciones exigían.

Después de que los anglo-holandeses tomaran Gibraltar en el verano de 1704 y sus pobladores abandonaran la ciudad para instalarse —pensaban ellos que provisionalmente— en los nuevos asentamientos que luego se convirtieron en las poblaciones definitivas de San Roque, Los Barrios y Algeciras, el pósito gibraltareño tuvo que reconvertirse en una nueva institución que surgió merced a la iniciativa del regidor Bartolomé Luis Varela. Reunidos en la Capilla de Nuestra Señora de Europa, acordaron crear un pósito común a las tres poblaciones citadas con la condición de que los labradores de cada pueblo contribuyeran con una tercera parte del trigo que habría de constituir el fondo de la institución. En una reunión mantenida en el cortijo de Varela, en San Roque, tomaron la decisión conjunta de crear el pósito, reunir los caudales necesarios y establecer la Casa Panera o almacén de grano en San Roque, exactamente en *una casilla junto al río Guadarranque para mejor subvenir desde allí a los interesados y primeros pobladores (del Campo de Gibraltar)*.

Sin embargo, al mismo tiempo que comenzaron a brotar las disidencias entre las tres poblaciones y los deseos de segregación de Algeciras y Los Barrios del núcleo originario de San Roque, también surgieron las pretensiones de segregar el pósito común y que Algeciras y Los Barrios pudieran contar con uno propio. Entre las razones que las autoridades algecireñas alegaban para solicitar la segregación del pósito se hallaba el que durante el invierno los frecuentes temporales hacían crecer los ríos Palmones y Guadarranque, impidiendo el acceso de los labradores de Algeciras a la panera situada en San Roque.

El 16 de junio de 1763, el alcalde mayor de Algeciras, Fernando García de la Plata,

remitió una carta al marqués del Campo de Villar, en la que le exponía, entre otras cosas, que debido al crecimiento de la población, al aumento del consumo de pan y a los problemas de abastecimiento producidos por los temporales y *en consideración a tener esta ciudad una tercera parte en el fondo del Pósito que existe en San Roque, al no recibir este Ayuntamiento socorro del dicho Pósito y estar todo el invierno cortadas las comunicaciones, tal como sucedió en el invierno pasado, que se cortó la comunicación por mar y por tierra por las crecidas avenidas de los ríos Guadarranque y Palmones, se sirva disponer sea dada a este Ayuntamiento la dicha tercera parte, para que con el trigo que renta la de la debesa del Novillero, se forme en esta ciudad el Pósito independiente de aquella de San Roque, con lo que podría remediarse el abasto de pan en esta población por contar con muchos y buenos molinos en su término.*

Aunque las autoridades de San Roque se opusieron tenazmente a acceder a lo solicitado y permitir la segregación del pósito alegando determinados derechos históricos que provenían de la concesión de los Reyes Católicos a la ciudad de Gibraltar de los términos de las Algeciras, lo cierto es que el 28 de junio de 1763, el Superintendente ordenó la separación del pósito común a las tres poblaciones y la creación de otros independientes en las ciudades de Algeciras y Los Barrios.

En los primeros tiempos, el pósito de Algeciras se ubicó en locales alquilados que no reunían las condiciones mínimas exigidas para el almacenamiento del grano. El proyecto del pósito algecireño estuvo terminado a mediados del año 1766. A principios del año siguiente se iniciaron las gestiones para adquirir un solar donde erigir el nuevo edificio según las estipulaciones emanadas de la Real Academia de San Fernando que exigía que la construcción estuviera bien defendida de la humedad, para lo cual se necesitaría situar las cámaras o almacenes en la planta alta del edificio; los vanos deberían ser estrechos y pequeños para impedir la excesiva exposición a la

luz, pero al mismo tiempo que permitiera suficiente ventilación. Por último, la construcción debía ser muy sólida, con potentes muros y elementos sustentantes (columnas o pilares) y abundante y recia viguería para soportar el peso de lo almacenado.

El lugar elegido fue una casa que pertenecía a Cayetano de Urbina situada en la calle Torrecilla, esquina con la calle Correo Viejo (actualmente calles Prim y Teniente Serra), en el sitio donde hoy se halla el Hogar del Pensionista. Para poder iniciar las obras tuvieron que demoler la torre de época medieval que ocupaba parte del solar y que daba nombre a la calle. Los trabajos de construcción, que comenzaron en la primavera de 1767, estuvieron a cargo del alarife Pedro Jurado con la colaboración del maestro carpintero Antonio España, según las investigaciones realizadas por Ana María Aranda y Fernando Quiles. En diciembre se acordaron los precios para la adquisición de doce columnas de fábrica con sus correspondientes guarniciones, estando disponible el edificio en el mes de enero, aunque se continuaron realizando algunas mejoras hasta el mes de agosto de 1768 cuando se dio definitivamente por acabado.

En el Archivo Municipal se conservan dos documentos, con fechas 11 y 13 de abril de 1768, en los que se da cuenta de haberse adquirido 100 y 400 fanegas de *trigo duro de Levante a 48 reales de vellón la fanega...* desembarcado del bergantín San Felipe Neri.

El pósito de Algeciras consistía en una edificación de planta rectangular y dos pisos (el superior destinado al almacenamiento del grano), constituido por tres naves separadas por arquerías de medio punto sostenidas por columnas y cubiertas formadas con tejas árabes a dos aguas. En sus cuatro flancos y en el segundo piso se abrían pequeñas ventanas y en la planta baja dos puertas, una lateral hacia la calle Correo Viejo y la principal hacia una pequeña plaza que el retranqueo del pósito habilitaba en la calle Torrecilla. El edificio comenzó pronto

a tener problemas estructurales y de conservación, hasta el punto que en 1818 el alarife municipal certificó su inminente ruina. Sin embargo, se procedió a su reparación en 1851. Es muy probable que en el transcurso de esa reforma y para dar mayor solidez a la edificación, se sustituyeran las columnas por los pilares que se pueden apreciar en la fotografía de hacia 1913 que se adjunta.

En 1911 la Comisaría Regia emitió un Real Decreto por el que se facultaba a los Ayuntamientos a poder adquirir las Casas Paneras. El de Algeciras, presidido por Ricardo Rodríguez Gamba, en sesión celebrada el 24 de julio de ese año, acordó comprar el edificio del pósito por 22.000 pesetas. El inmueble estaba entonces ocupado por la panera, tres escuelas y la Casa de Socorro, según Manuel Pérez-Petinto. En 1925 el Gobierno de la Nación dispuso la liquidación y disolución de los pósitos y el ingreso de los capitales que tuvieran en sus arcas en el Tesoro.

Hacia 1912 el edificio del pósito estaba arrendado por el Ayuntamiento para escuela parte de la planta alta —locales que habían sido ocupado hacia 1870 por las organizaciones republicanas de Algeciras— y a José Castro Clavijo toda la planta baja donde había instalado un teatro conocido con el nombre de “Paraíso”. En la sesión del Consistorio celebrada el 7 de agosto de 1914 se leyó un escrito del citado señor solicitando una prórroga del contrato de arrendamiento que le fue concedida por tres años el 21 del mismo mes. Aunque es posible que el local ya no se utilizara como teatro, pues el concejal, señor Morilla, votó en aquella ocasión en contra *por considerar que, al no dedicarse el local para espectáculos, como fue arrendado, cesaba la obligación de la prórroga*. En los años setenta se edificó, sobre el solar que ocupó el pósito, el Hogar del Pensionista.

(En la página 251 se muestra una fotografía, propiedad de la familia Castro, realizada hacia 1913, en la que aparece la planta baja del pósito cuando era sede del “Teatro Paraíso” y su propietario, el señor José Castro Clavijo).



CAPILLA DE LA DEHESA DE LA PUNTA

Desde la incorporación de los términos de las Algeciras en 1462 a la recién conquistada ciudad de Gibraltar, las tierras que hoy constituyen el término municipal algecireño estuvieron ocupadas por vecinos de la Roca que tenían a este lado de la Bahía sus campos de cultivo, dehesas para la estancia y sustento del ganado y cortijos cuyos nombres han llegado hasta nosotros, como el Cortijo de las Monjas y el de Algeciras y las dehesas de la Punta y del Novillero. Los abruptos terrenos situados entre Getares y Punta Carnero, aterrizados como aún puede observarse en parte en la actualidad, se dedicaban a la siembra de viñas que, según manifiesta Alonso Hernández del Portillo a principios del siglo XVII, junto a los viñedos situados en torno a San Roque, daban vinos de excelente calidad que se exportaban por mar a Flandes, Inglaterra, Francia y muchas partes de España.

Después de la pérdida de Gibraltar en 1704 y del nacimiento de las nuevas poblaciones de San Roque, Los Barrios y Alge-

ciras, los terrenos situados en las laderas de los montes cercanos a Getares continuaron cultivándose y sembrándose de viñedos, como se puede comprobar en la documentación conservada en el Archivo de Protocolos Notariales, y produciendo vinos hasta la decadencia y desaparición de este cultivo en la zona a causa de la plaga de filoxera en el siglo XIX.

La cita de los vinos “de la Punta” y los topónimos relacionados con el cultivo de la vid como “Viña Luna” o “Viñalona”, “Viña Grande” (donde se localizaba la capilla) o la “Cala de la Parra” son evidencias de la pujante actividad vitivinícola que hubo en la Algeciras del siglo XVIII.

A mediados de la mencionada centuria, los numerosos campesinos, fervientes católicos, establecidos en los campos de Getares y de Punta Carnero tenían enormes dificultades para asistir a la misa de los domingos o acudir a cualquiera de los actos y ceremonias que las iglesias de la ciudad ofrecían a los fieles, así como a recibir, ellos y sus hi-

jos, la enseñanza católica. No sólo la lejanía de aquellas tierras de labor de Algeciras les impedía oír la Santa Misa los días festivos, sino que durante el invierno los caminos se volvían intransitables imposibilitando el traslado a las iglesias algecireñas o recibir los santos sacramentos en caso de grave enfermedad o que se atendiera cristianamente a los fallecidos. Por esos motivos, en 1775 el presbítero Antonio Pérez Cruzado elevó al Ayuntamiento de la ciudad una petición

diente licencia eclesiástica para la erección de la iglesia.

Existe constancia documental de que la capilla se hallaba en construcción en el mes de octubre de aquel año. Según relata Pérez-Petinto, cuando aún no habían finalizado los trabajos de edificación, el capellán se quejó ante el Consistorio por los desaires y *los disgustos que le causa diariamente* Sebastián de Sanjuán, alarife que estaba a cargo de las obras y que, por tal motivo, hacía dejación



Fotografía tomada desde el mismo lugar en el que el artista realizó el dibujo que sirvió de base al grabado que se expone en la cabecera de este capítulo. Véase, a la derecha de la imagen, los restos de la Capilla de la Dehesa de la Punta.

con el objeto de que se le concediera autorización para edificar una capilla dedicada a la Santísima Trinidad, a Nuestra Señora del Rosario y a San Nicolás de Bari en la Dehesa de la Punta y poder atender a las necesidades religiosas de los colonos que residían en aquel apartado lugar.

El 15 de abril de aquel año el Consistorio le concedió el permiso solicitado, nombrándolo capellán de la iglesia que se iba a construir. El obispo de Cádiz, Fray Tomás del Valle, también concedió la correspon-

de su cargo cediendo el dinero que había gastado hasta ese día a la capilla. Sin embargo, el Ayuntamiento no accedió a su renuncia y teniendo en cuenta la *virtud, el celo y caridad como tiene acreditado en el servicio de los pobres de la caridad., acuerda no admitir la renuncia por conocer lo utilísimo que es para dicha capilla, y más, por cuanto este empleo no le puede producir otra satisfacción que la del servicio a Dios en que se ocupará, como se ha ocupado, enseñando la doctrina a los colonos pobres de la Punta que no pueden venir al pueblo y socorrerlos en las calamidades...*



Los restos de la Capilla de la Dehesa de la Punta o de la Santísima Trinidad en el mes de agosto del año 2012. Véase la cabecera de la iglesia con la hornacina donde debió estar entronizada la imagen de Nuestra Señora del Rosario.

Gracias a un memorial entregado al Ayuntamiento de Algeciras el 21 de agosto de 1778 por el capellán de Capilla de la Dehesa de la Punta, Antonio Pérez Cruzado, sabemos que éste dio cuenta de que, en esa fecha, la iglesia se hallaba ya terminada. También se adjuntaba un decreto de Fray Juan Bautista Cervera, obispo de Cádiz desde 1777, por el que se facultaba a Bernardo Narciso Pérez, vicario de la ciudad, para que visitara la nueva iglesia y la bendijera cuando estuviera bien dotada de los necesarios ornamentos y demás objetos litúrgicos.

A partir de esa fecha consta que se estuvieron celebrando los cultos propios de la iglesia en la Capilla hasta que fue desamortizada y vendidas las tierras en las que se asentaba. Abandonada a partir de los años treinta del siglo XIX, en las décadas siguientes se utilizó como cabreriza por los labradores, estando arruinada cuando el cronista Manuel Pérez-Petinto escribió su “Historia de Algeciras” en 1944.

Descripción del edificio

La Capilla de la Dehesa de la Punta o de la Santísima Trinidad se hallaba situada en la cima del monte que cierra la ensenada de Getares por el Sur, en la zona conocida como “Viña Grande”. Para su construcción se aprovechó una antigua torre almenara que remataba aquel cerro a la que se añadió un cuerpo delantero de planta cuadrada, similar en dimensiones a la base de la torre, y dos dependencias, una a cada lado, también de planta cuadrada, todo ello con mampostería de sillarejos unidos con mortero de mala calidad. La del lado de la Epístola se dedicó a residencia del capellán y la del lado del Evangelio a sacristía. La planta resultante se asemejaba a las de las ermitas de época visigoda. Aunque arruinado, aún puede apreciarse la estructura original del edificio.

(En la página 254 se ha incluido un grabado realizado hacia 1830 por el grabador alemán Wilhem Gail de un grupo de personas asistiendo al baile del fandango suelto delante de la Capilla de la Dehesa de la Punta. El grabado se titula “Der bolero in Algesira”).



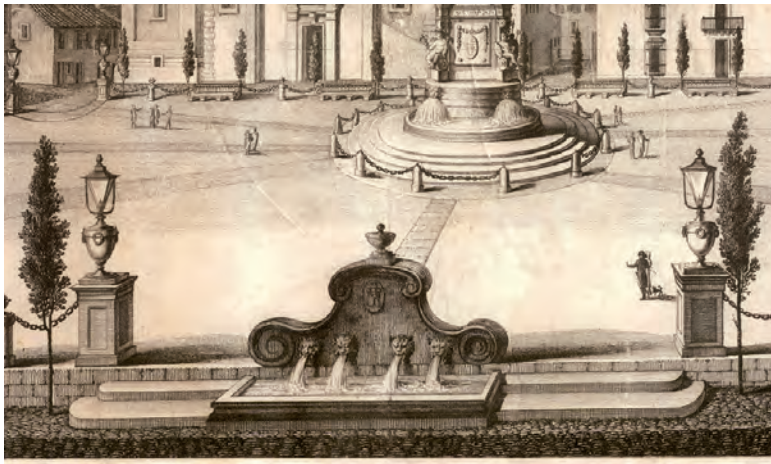
LAS FUENTES PÚBLICAS

Hasta la construcción del acueducto conocido como “Los Arcos”, entre 1777 y 1783, la población de Algeciras se abastecía de agua potable, por medio de aguadores, de algunas fuentes existentes en los alrededores, pero, sobre todo, de pozos excavados en los patios de sus casas que aprovechaban el abundante caudal freático que discurría por el subsuelo de la ciudad. Sin embargo, el uso de pozos negros que contaminaban los pozos de agua dulce y el notable incremento de la población, hicieron necesario que las autoridades municipales decidieran promover la construcción del referido acueducto.

Como ya se ha referido en otro lugar, la llegada de los atanores con el agua de la sierra de Cobre a la zona occidental de la ciudad hizo posible que se pudieran habilitar varias fuentes en diversos puntos de Algeciras para que los vecinos se abastecieran del agua necesaria. Sin embargo, esta posibilidad no acabó con los aguadores que, hacia 1768, eran cinco y que distribuían el agua potable por medio de mulas. Éstos,

viendo peligrar su medio de vida, propusieron al Consistorio en 1776 que se comprometían a acarrear agua a domicilio por medio de veintiuna acémilas siempre que la concesión se les diera por el plazo mínimo de un año y se prohibiera el acarreo de agua a domicilio a cualquier otro que lo solicitase. Sin embargo, de nada sirvieron estas propuestas de los aguadores y el acueducto se hizo realidad.

Pero la existencia de un acueducto y de varias fuentes públicas en el casco urbano no acabó con la centenaria labor desarrollada por los aguadores. Hasta bien entrado el siglo XX se tienen noticias de la existencia de personas que distribuían agua procedente de fuentes del entorno de Algeciras a domicilio en toneles de madera a lomos de mula. Aunque en 1896, siendo alcalde Manuel Navarrete, el Ayuntamiento firmó un contrato para el abastecimiento de aguas desde la Garganta de Botafuego con la compañía “The Algeciras Water Works”, como este servicio nunca se puso en funcionamiento el Consistorio le retiró



Fuente de la Plaza Alta según el proyecto de urbanización de 1807. Al fondo se puede observar la otra fuente, de carácter ornamental, situada al pie del llamado obelisco, luego sustituido por una columna conmemorativa.

la concesión en 1902. Al año siguiente se llevó a cabo la sustitución de los atadores del acueducto por tuberías de acero, con lo que mejoró el servicio de abastecimiento de agua a una población que superaba ya las 15.000 almas, pero que no logró solucionarlo definitivamente.

Después de celebrada la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906, el problema del abastecimiento de agua potable se agudizó. Según relata Pérez-Petinto, en 1907 *volvieron los tristes días del acarreo de agua de los pozos del campo y del río..., pero todo se reducía a esto: el barril de 16 litros de agua de los pozos de la Zorrilla, el Cajón y los Adalides, cuando no del río filtrada a través de un lienzo, llegó a costar una peseta.*

El proyecto de traer de agua a Algeciras por medio de un acueducto se completaba con la construcción de varias fuentes públicas en el casco urbano, una de ellas en la Plaza Alta y otra en la Plaza Baja. Pero como las obras que debían conducir el preciado líquido hasta

estas dos plazas eran muy complejas, pues la conducción debía salvar el cerro del Calvario mediante la excavación de una profunda mina y discurrir, luego, por la actual Avenida Blas Infante, la calle Ancha y la calle General Primo de Rivera hasta llegar a la plaza; entretanto, en 1784, se habilitó una fuente, que se llamó del Tejarillo en el lugar donde se había instalado el aljibe de almacenamiento de agua del acueducto, en el arranque de la actual calle San Francisco, luego conocida como Fuente Nueva. El agua sobrante de esta fuente era conducida hasta la calle Matadero —según manifiesta Emilio Santacana— donde se construyó un abrevadero, aunque en el año 1815 fue suprimido para trasladarlo al Secano donde aún se conservaba, ya sin uso, en tiempos del alcalde de la Conferencia. Como se puede apreciar en la fotografía que encabeza este capítulo, contaba con varios caños y dos pilones para que pudieran abrevar las bestias. Con el paso de los años y el mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua a la



La fuente de la Plaza Alta en una fotografía de 1870 tomada por G. W. Wilson. Véase la reja de hierro que la clausuraba desde 1854.

ciudad y el abandono del acueducto, esta fuente dejó de ser utilizada desapareciendo de la trama urbana de Algeciras.

En el año 1807, cuando se urbanizó la Plaza Alta, como se ha relatado en otro capítulo de este libro, se construyó una fuente en el lado oriental de la misma, frente a donde hoy se halla el “Edificio Plaza” y a principios del siglo XX estaba el café del Señor Gamboa, con el fin de que se pudieran surtir de ella los vecinos quedando la del obelisco sólo con fines ornamentales. Esta fuente estuvo en funcionamiento hasta el año 1854

adoquinaron las calles que rodeaban la Plaza Alta, se procedió a demoler esta fuente entendiendo que, con la existente en el callejón del Muro, aquélla representaba un estorbo para los ciudadanos. Se sabe que en el año 1910 la fábrica de la luz, que se hallaba ubicada en las inmediaciones, construyó en su lugar una nueva fuente con pilón y cuatro caños como pago de una deuda contraída con el Ayuntamiento.

La fuente del obelisco, que tenía cuatro caños que surgían de bocas de leones, luego sustituido por la columna que se co-



La fuente del Mercado o de la Plaza Baja en una fotografía de principios del siglo XX. Véase el deterioro que presentaban las casetas de venta en esos años.

cuando se construyó otra con abrevadero en el callejón del Muro y se cerró la de la Plaza Alta con una reja de hierro (véase la fotografía de George Washington Wilson de hacia 1870 que se adjunta). Esta fuente del Murillo se hallaba siempre muy concurrida, tanto por la presencia de vecinos de la zona que venían a llenar sus cántaros en ella, como porque de su caño se surtían los aguadores que distribuían el agua por la ciudad y también porque a ella acudían los arrieros con sus recuas de mulas para que saciaran su sed en el abrevadero. En 1894, cuando se

locó entre 1827 y 1830, estuvo abierta al público y sin protección hasta 1813. En ese año, como la gente arrojaba inmundicias en ella —en palabras de Santacana— se cerró con una verja de hierro circular que es la que aparece en las fotografías de principios del siglo XX. En 1893 se suprimió el flujo de agua de la fuente central de la plaza por motivos de higiene.

A lo largo del siglo XIX, según iba aumentando la población de Algeciras y surgían nuevos barrios, éstos fueron dotados de fuentes públicas que, aunque como se



Una de las fuentes de Algeciras a principios del siglo XX. Como puede comprobarse, la estructura de la misma es similar a la que tenía la fuente del Mercado. El texto dice: "Algeciras.- Aguadores en una fuente pública". (Fotografía cedida por Fernando Ruiz Parias).

ha dicho con anterioridad, adolecían con frecuencia de problemas de abastecimiento, servían para acercar a los vecinos el agua potable al margen de la actividad lucrativa de los aguadores que recorrían con sus mulas las calles y plazas de la ciudad

Además de la fuente pública y la ornamental de la Plaza Alta, consta que desde finales del siglo XVIII estaba en funcionamiento otra fuente en la Plaza Baja para atender las necesidades de la parte sur de la ciudad. Esta fuente a principios del siglo XX era de hierro, contaba con un solo caño y estructura cuadrangular de mampostería en la base para recoger el agua sobrante, como se puede apreciar en las fotografías conservadas. Su tubería se prolongó hasta la Marina en torno a 1890 y el arranque del muelle Comercial o Viejo, donde se instaló otra fuente para abastecer a los vecinos y, sobre todo, para atender las necesidades de agua del Puerto que tomaba en ella las

cantidades con que abastecía a los barcos que solicitaban aguada mediante una manguera y, desde 1910, por medio de una barcaza-aljibe adquirida para tal fin.

Existieron otras fuentes distribuidas en la trama urbana de Algeciras, como la del puente de la Conferencia, la de los Barreiros y la del Cuervo. Esta última se hallaba situada en el paseo del Calvario. En sesión del Ayuntamiento celebrada el 28 de agosto de 1914, el concejal señor López Mañeto denunciaba *el que para regar el paseo del Calvario se corta el agua de la fuente llamada del Cuervo ocasionando perjuicio al vecindario que durante las horas de riego no pueden tomar agua...*

(En la página 257 se muestra una postal publicada hacia 1906 en la que aparece la fuente del Tejarillo, luego denominada Fuente Nueva. Véanse los seis caños, dos pilones para abrevadero del ganado y la lápida conmemorativa de la erección de la misma, similar a la que se conserva en el Museo Municipal que recuerda la construcción del acueducto.)



EL MATADERO

El abasto de carne, del mismo modo que el de otros productos de primera necesidad como el pan, el aceite, los vinos y el vinagre, en el siglo XVIII estaba controlado y regulado por las autoridades municipales con el fin de poder asegurar el abastecimiento de la población e impedir la subida no justificada de los precios.

Para ello, el Consistorio concedía el suministro de estos productos mediante subasta y por tiempo de un año obligando al concesionario, mediante el pago de una fianza, a no alterar los precios previamente fijados en el acto del remate de la concesión. En ocasiones, el Ayuntamiento podía autorizar una subida de los precios de determinados productos con el fin de recaudar fondos con los que poder ejecutar una obra en la ciudad o atender algún suceso imprevisto. Así sucedió en 1768, cuando solicitó licencia para imponer unos arbitrios o gravámenes especiales sobre el vino y el vinagre con el objetivo de sufragar, con lo recaudado, las obras del acueducto que habría de abastecer de agua a Algeciras.

Como se ha referido, el abasto de la carne se hacía también de manera exclusiva mediante la subasta anual del aprovisionamiento de carnes vacunas, cabrías y porcinas. Estas subastas se hacían a través de proposiciones por escritos y hojas separadas para cada especie de ganado que eran entregadas en la sección correspondiente del Consistorio. En opinión de Pérez-Pentinto, con el tiempo estas proposiciones se hicieron semanalmente subsistiendo dicho sistema de abasto de la ciudad hasta 1868, cuando con la revolución política acontecida en aquel año se liberalizó la venta de algunos productos básicos, entre ellos el de la carne.

El primer matadero de la ciudad estuvo situado en la calle Matadero (oficialmente Teniente Miranda), entre esta antigua vía, que en algunos documentos de la época aparece citada como calle del Matadero Viejo, y la cercana muralla, una zona que, en los primeros años del resurgir de Algeciras estaba lindando con el campo y el ganado podía acceder hasta las dependencias del

matadero sin molestar a los vecinos. Pero al mismo tiempo que la ciudad fue creciendo y se formaba el barrio de Matagorda (hoy barriada de San Isidro) y surgían casas en la ladera oeste de la ciudad (el Secano), las reses que eran conducidas hasta el matadero tenían que cruzar calles muy pobladas con los inconvenientes que tal hecho ocasionaba a los habitantes de la zona. Por tal motivo y, quizás, porque el edificio usado como matadero no reunía las condiciones exigidas

Sin embargo, como pudimos comprobar los que aún conocimos los arruinados murallones del edificio, los materiales constructivos no eran de calidad (piedras ligadas con barro) y durante el siglo XIX tuvo que ser reparado en varias ocasiones. Ya en 1815 se consideraba que se hallaba casi en ruinas. Por esa fecha se debieron realizar diversas obras de reparación, pues consta que en 1818 un vecino de la localidad reclamaba la deuda contraída con él por el



Fotografía tomada en la década de los años cuarenta del desde uno de los pisos altos del Patio de Soto en la que se puede apreciar el matadero con todas sus dependencias y, a la izquierda de la imagen, el puente del mismo nombre.

para ese tipo de instalación industrial, hacia el año 1762 se construyó un nuevo matadero en las afueras de Algeciras, en la orilla sur del río de la Miel e inicio de lo que décadas más tarde sería la calle Carteya. Aquel era lugar más a propósito para la ubicación del matadero, pues la vía pecuaria por donde era conducido el ganado llegaba hasta él sin tener que cruzar, por aquel entonces, zonas urbanizadas. Las reses eran conducidas por la Avenida la “Cañá” (Cañada), la Perlita, las calles Los Arcos, Navarra y Andalucía, hasta acceder a la explanada que existía al otro lado del puente que luego se denominó del Matadero donde abría sus puertas la referida instalación industrial.

maestro mayor de carpintería, Francisco Benítez Cordero, *por unas maderas para las obras del matadero*. En 1851 se acometieron otras reparaciones urgentes llevadas a cabo, en esta ocasión, por el maestro alarife Mateo Arjona.

En el año 1900 el matadero se hallaba casi en ruinas, lo que obligó a una nueva reparación que se llevó a cabo en 1906, cuando se pudo incluir el coste de las obras en los gastos generados por la Conferencia de Algeciras. Como referen Ana María Aranda y Fernando Quiles, en ese mismo año se produce una iniciativa particular, de la mano del industrial Eladio Infante, para construir un nuevo ma-



Fotografía tomada hacia 1917, también desde uno de los pisos altos del Patio de Soto. A la derecha de la imagen, la fachada principal y algunas crujías del matadero y a la izquierda el puente.

tadero en la llamada “Vega de José Valle”, cerca del acueducto de Los Arcos, que se habría de ajustar a las normas de la época. Pero, aunque la propuesta de Infante pasó por las comisiones correspondientes del Ayuntamiento, lo cierto es que nunca se hizo realidad.

El edificio fue de nuevo reformado en 1930, aunque el estado de deterioro era tal que hubo que trasladar el matadero, después de la Guerra Civil, a un solar existente al sur de la barriada de Pescadores, donde permaneció hasta que el tratamiento de las reses para el consumo de las poblaciones de la comarca pasó a depender de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar y se construyó el Matadero Mancomunado ubicado en La Línea de la Concepción.

Descripción del edificio

El matadero existente junto al río de la Miel consistía en un edificio de planta rec-

tangular con los lados más cortos mirando al Sur y al Norte. La puerta de acceso al edificio, un portalón con arco escarzano rematado con un aparatoso muro acabado a modo de ático tendente a frontón triangular, se abría en la fachada norte directamente al patio. La edificación estaba constituida por varias dependencias o crujías cubiertas con tejados de tejas árabes a dos aguas. Cuatro de ellas formando un patio cuadrado de pequeñas dimensiones junto a la puerta de entrada y las otras tres, más largas e independientes entre sí, situadas en el lado norte del conjunto. En la zona meridional se localizaba el gran patio conteniendo las dependencias a cielo abierto que servían de establos para las reses antes de ser sacrificadas.

(En la página 261 se expone una postal editada a principios del siglo XX —antes del año 1906— en la que se puede observar el edificio del matadero que, aunque estaba aún en uso, presenta un lamentable estado de abandono.)



LAS PLAZAS DE TOROS

La primera corrida de toros en Algeciras, de la que se tiene constancia documental, se celebró en el año 1720. Al menos esa noticia aparece recogida por el número 20 del semanario “El Clarín”, editado en el año 1850, que incluye en sus páginas una biografía del matador de toros Manuel Ballón, conocido como “El Africano”. Refiere el periódico que, dos días después de haber alcanzado un rotundo éxito en su actuación en la plaza de San Roque en el año citado, *se corrieron toros en la plaza de Algeciras en celebración del nacimiento de un príncipe real* (debía tratarse del príncipe Felipe de Parma, hijo del rey Felipe V y de su segunda esposa Isabel de Farnesio que nació el 15 de marzo de 1720), *y también Manuel Ballón lució sus habilidades dos tardes seguidas, estoqueando en cada una un toro de la misma manera, con grande aceptación de la concurrencia*. Teniendo en cuenta que en esa fecha la recién nacida Algeciras no era más que un conjunto de barracas y de casas salteadas en el interior del recinto amurallado medieval, las corridas a las que

se refiere el semanario debieron celebrarse en un coso provisional formado con tablas y carros, probablemente ubicado en la Plaza Baja y, casi con toda seguridad, por iniciativa de la guarnición militar.

Según documentación conservada en el Archivo Municipal de San Roque publicada por Crescencio Torés en su obra “Tauromaquia algecireña con tres toreros”, en el año 1748 los Hermanos de la Caridad de Algeciras solicitaron licencia para poder celebrar dos corridas de toros en la Plaza Baja con el fin de recaudar fondos para las obras del Hospital de la Caridad cuya construcción se había iniciado ese mismo año.

Algeciras consigue su independencia de San Roque en 1756 y unos años más tarde, en 1762, se construyó el nuevo matadero de la ciudad a orillas del río de la Miel. A partir de esa fecha las corridas de toros se celebraron en el patio del matadero. Según Cristóbal Delgado, en el mismo año en que empezó a funcionar este servicio, los frailes

mercedarios solicitaron licencia para poder celebrar, en dicho lugar, ocho corridas cada año, autorización que le fue concedida en 1765 y que se prolongó hasta el año 1768. Un hecho de notable importancia, desde el punto de vista taurino, fue la participación, en 1770, del famoso matador de toros rondeño Pedro Romero en dos novilladas que se celebraron en Algeciras en ese año, percibiendo por cada una diez pesos.

Después de la prohibición de celebrar corridas de toros impuesta por Manuel Godoy en febrero de 1805 y que perduró hasta el año 1808, cuando el rey José I las volvió a autorizar, en Algeciras se dieron licencias para la celebración de corridas

del primer mercado de abastos construido en Algeciras.

En 1836 Agustín Otero y Vicente Bálsamo solicitaron licencia para construir una plaza de toros de madera con la intención de poder celebrar en ella treinta corridas de novillos. Para facilitar la concesión se comprometieron a donar 400 reales por cada corrida a la Milicia Nacional, además de abonar los arbitrios que las autoridades provinciales tuvieran estipulados.

No se tienen otras noticias sobre la referida plaza de toros. Por un documento fechado el 12 de diciembre de 1838 sabemos que en ese año se habían celebrado en Algeciras cinco corridas de toros. En



A la izquierda de la imagen puede verse la plaza de toros “La Constancia”, edificada en el año 1851 en una litografía de Alfred Guesdon publicada en 1860.

de toros, estando documentadas las que se llevaron a cabo en los años 1814, para celebrar la vuelta al trono de Fernando VII; en 1823, en la que toreó el matador José García “El Platero”, y en 1824. Estas corridas debieron celebrarse en plazas de toros provisionales de madera levantadas en la Plaza Baja o, como en ocasiones anteriores, en el patio del Matadero. También se tienen noticias de dos novilladas celebradas en Algeciras en los días 24 y 25 de julio de 1833 para festejar la subida al trono de Isabel II. En esta ocasión los festejos debieron realizarse forzosamente en el patio del matadero, pues desde 1827 la Plaza Baja estaba ocupada por los puestos

el año siguiente sólo se contabilizaron dos novilladas.

La primera plaza de toros: “La Constancia”

El 28 de febrero de 1850 se promulgó un Real Decreto autorizando la celebración de una feria de ganado en Algeciras. La primera feria de la ciudad se celebró los días 1, 2 y 3 de junio de aquel año. El día 16 de dicho mes se publicaba un suelto en el diario “La Época” dando cuenta de la celebración de la feria y concluyendo que *se ha vendido todo el ganado, en número de cuatro a cinco mil cabezas, y se espera con fundamento que el año próximo será más grande aún la animación,*



Plaza de toros "La Perseverancia" en una fotografía tomada en el año 1890.

a lo que contribuirá poderosamente el proyecto que parece que hay entre manos de construir una buena plaza de toros. Es ésta la primera noticia que existe sobre la que sería la primera plaza permanente de la ciudad.

El 13 de junio se creó una Junta, formada por particulares y presidida por el Alcalde Corregidor, que constituyeron una sociedad mercantil con un capital inicial de 400.000 reales obtenidos mediante acciones que sería la encargada de llevar a cabo el proyecto en terrenos cedidos por el Ayuntamiento en lo alto del paseo del Calvario. "El Herald" de Madrid, en su edición del 12 de julio de 1850 publicaba lo siguiente: *La junta encargada de realizar esta obra (la construcción de la plaza de toros) acaba de publicar un anuncio invitando a todos los maestros que deseen interesarse en ella para que la presenten planos de una plaza ochavada o circular, cabida de 8.000 personas, con dos cuerpos: el bajo de mampostería y el alto de madera lo mismo que el tendido: cubierto de tejas el*

segundo, y sostenido por la parte interior con pilares de hierro; acompañando presupuesto de las cantidades de materiales que bayan de entrar en su construcción, número de jornales que se calculen, con distinción de oficiales y peones...

Las obras de la plaza de toros "La Constancia" salieron a subasta a principios de octubre. La noticia la recogió "El Clamor Público" en su edición del día 10

de ese mes de 1850. *Se ha subastado —escribe el corresponsal del periódico— la construcción de una plaza de toros en Algeciras por la cantidad de 15.000 duros. El plano adoptado por la Junta, y sobre el cual se ha formado el pliego de condiciones, está hecho según la nueva planta que se da a estos edificios, y reúnen las circunstancias de sólida comodidad y belleza. Además, el programa de la parte ejecutiva está de tal modo asegurado, que debe inspirar al público la mayor confianza. El grueso de la obra de mampostería y maderaje, la construcción y tamaño de las piezas de herraje, etc., todo está previsto como formado por personas inteligentes.*



Cartel anunciador de las corridas de toros a celebrar los días 5 y 6 de junio de 1887 con motivo de la Feria Real de aquel año en las que intervinieron los matadores "Frascuero" y "Cara Ancha".

Una vez construida, la plaza de toros “La Constancia” resultó de planta poligonal con dieciséis lados con sus respectivas puertas, dos de ellas principales. Su diámetro era de 80 varas (unos 64 metros). Constaba de dos cuerpos, el inferior de mampostería y el superior de madera, retranqueado, con pilares de hierro que sostenían un tejado de tejas árabes a



Suerte de banderillas en el transcurso de una corrida celebrada en la plaza de toros “La Perseverancia” a principios del siglo XX.

un agua. El retranqueo del cuerpo superior obligaba a disponer sobre la parte exterior del bajo otro tejado también de tejas árabes a un agua que vertía hacia la calle, como se puede apreciar en la litografía de Alfred Guesdon realizada en 1860 que se adjunta. Tenía un aforo de 8.000 espectadores. Según Ana María Aranda y Fernando Quiles, *existe cierta confusión acerca de la autoría de los planos: consta documentalmente que el arquitecto académico Diego Jilguera los realizaba en 1850. Sin embargo, en mayo de 1851 pasa la censura de la Academia un plano del maestro José San Martín.*

La plaza de toros estaba operativa en el mes de junio del año 1851. En ella se

celebraron los festejos taurinos de la feria real de ese año y de los demás hasta 1865. La corrida inaugural se celebró el primer domingo de feria, 1 de junio de 1851, con la participación de los matadores José Redondo “El Chiclanero” y Manuel Jiménez “El Cano”. El “Heraldo”, en su edición del día 25 de junio, incluyó una crónica de las corridas celebradas en la plaza algecireña los días 2 y 3 del citado mes. Del festejo del día 3 dice que *se lidiaron ocho toros, mitad a la española y mitad a la portuguesa. Los cuatro a la española mataron ocho caballos.*

El 1 de septiembre del año de su inauguración asistió a una novillada celebrada en la plaza, invitado por el Comandante General del Campo de Gibraltar, señor Calonge, el Archiduque de Austria y luego Emperador de Méjico, Maximiliano I, que había recalado con su navío en el puerto de Algeciras, aunque por lo recogido en el diario de a bordo, no quedó muy satisfecho de lo visto en el transcurso de la novillada.

En 1853 se concedieron licencias para cele-



La plaza de toros “La Perseverancia” vista desde el paseo del Calvario. Fotografía tomada en la década de los años cincuenta.



“La Perseverancia” en una fotografía tomada hacia el año 1961.

brar corridas en la plaza de Algeciras durante los meses de abril, junio y octubre. En el mes de abril obtuvo licencia Salvador Blanco para lidiar tres corridas de novillos los días 10, 17 y 24 como recoge en su documentado libro sobre la historia del toreo en Algeciras José Reyes. En la feria de ese año fue Juan Ruiz el que arrendó la plaza de toros y logró permiso para celebrar en ella dos corridas de toros y una novillada los tres primeros días de junio. Entre los años 1854 y 1863 se continuaron dando corridas en la plaza con la participación de los más destacados diestros del momento. En el año 1864 la plaza de toros “La Constancia” se hallaba tan deteriorada que podía representar un peligro para los aficionados que acudieran a presenciar los festejos, lo que demuestra que la calidad de la construcción no respondía a lo expresado por la prensa, con cierto triunfalismo, en octubre de 1850.

En un documento de 1862 se refiere que la plaza estaba *compuesta de pared exterior de mampostería lo mismo que las corraletas para encierro del ganado, y lo demás que constituye la barrera del curco y andamiado cubierta y descubierta construida de madera sobre posteles y cimientos de mampostería, chiqueros, un cuarto-almacén cubierto de teja vana y algunos enseres para el servicio de las corridas*. La plaza, que había sido reparada en varias ocasiones,

necesitaba ser reedificada si se quería seguir dando festejos. La sociedad creada para la edificación y explotación comercial del coso algecireño se disolvió en 1864, no sin antes haber celebrado Junta General de Accionistas y decidir sacar la plaza a pública subasta. Esta se celebró el 8 de mayo del año citado rematando la puja Benito Oliva Palacios por 40.000 reales en represen-

tación de un grupo de empresarios. Los nuevos propietarios, sin embargo, quedaron vinculados con el Ayuntamiento en las mismas condiciones que los anteriores, comprometiéndose a edificar una nueva plaza en sustitución de la que se había erigido trece años antes.



La suerte de varas en una corrida celebrada en “La Perseverancia” hacia 1965.

La segunda plaza de toros: “La Perseverancia”

Entre el verano de 1864 y el mes de abril de 1866, se desmontó el graderío alto de madera de la vieja plaza de toros y se reedificó en mampostería elevando el cuerpo bajo. De esta manera se habilitó un graderío alto más amplio, cómodo y seguro cubierto con tejado de tejas árabes a un agua que vertía hacia el exterior. Estaba sostenido por una arcada corrida apoyada sobre pilares y columnas de piedras de orden toscano similar a las utilizadas en otros edificios erigidos en la ciudad como el claustro del Hospital de la Caridad y el patio central de la Comandancia de Ingenieros. Los asientos de los tendidos bajos eran de losa de Tarifa y, algunos de losas aprovechadas de lápidas del antiguo cementerio existente en el cerro cercano a la plaza. El aforo se aumentó hasta lograr una cabida de 9.486 espectadores, según anotación del arquitecto provincial Juan García de la Vega, quien cursó visita al nuevo coso para certificar que cumplía con las condiciones exigidas a esta clase de edificios el 2 de junio de 1866. El coste de las obras ascendió los 40.000 duros de la época.

El “Boletín de Loterías y de Toros” en su número 790 del 17 de abril de 1866, publicaba la siguiente noticia: *Reedificada de mampostería la plaza de toros de esta ciudad, se estrenará con las corridas que se darán este año en los días de feria que la misma celebra el 3, 4 y 5 de junio; y habiendo acordado la Junta que se arriende en pública subasta el disfrute de dicho local por los referidos tres días, se verificará el acto en las casas capitulares de Algeciras el domingo 29 del corriente a la una de su tarde, adjudicándose*

el remate, bajo las condiciones establecidas, al que ofrezca mayor cantidad.

La corrida inaugural de la nueva plaza se celebró el 3 de junio de 1866 y en ella intervinieron los diestros Antonio Sánchez “El Tato” y Ángel López Regatero con toros de la ganadería de Andrade. El “Boletín de Loterías y de Toros, en su número 800 de 25 de junio de ese año publicaba la siguiente crónica: *Se han dado dos excelentes corridas de toros en los días 3 y 4 del corriente junio; y a pesar del temporal de aguas que tres días antes sufrimos, muy especialmente la víspera, tanto que se llegó a temer habría que suspenderla para otro domingo, se despacharon en la primera corrida cerca de 8.000 entradas... La afición que hay a estos*



Demolición de la plaza de toros “La Perseverancia” en la primavera de 1975.

espectáculos en el Campo de Gibraltar, las condiciones de seguridad y comodidad que con tan exquisito gusto se ha reconstruido esta plaza, harán, a no dudar, que todos los empresarios tengan en cualquier situación del año una ventajosa y conocida utilidad, cuya plaza puede figurar entre las de primer orden... Apareció la autoridad en el palco de la presidencia, y hecha la señal por el primer alcalde don Gaspar de Segura, rompió la música-charanga de la guarnición con ecos de alegría y la cuadrilla salió a hacer el correspondiente saludo... A continuación el corresponsal se extiende en describir los lances de la corrida haciendo hincapié en que un toro tomó diecisiete



La plaza de toros “Las Palomas” el día de su inauguración el 14 de junio de 1969.

varas y otro dieciocho, resumiendo que los morlacos tomaron (en total) setenta y cuatro varas y que los caballos muertos fueron ocho y heridos tres.

La plaza de toros “La Perseverancia” subsistió hasta mediados del siglo XX con muy escasas reparaciones. En el número 85 del semanario algecireño “El Duende de la Comarca” de fecha 28 de abril de 1921, se publicaba una noticia sobre la feria de Algeciras en la que el cronista refería que *el Circo Taurino estaba formado de madera, hasta que en 1866 fue construido de mampostería, como en la actualidad se encuentra, salvo ligeras modificaciones de adicionar dos patios más, reforzar las puertas y aumentar dos burladeros —que nunca hicieron falta— y otras pequeñeces.*

Hasta el año 1961 “La Perseverancia” no contó con callejón, disponiendo sólo de burladeros debajo del muro de la barrera. Este elemento no se añadió al coso algecireño hasta el citado año, con la merma correspondiente del ruedo, cuando se lle-

varon a cabo algunas obras de remodelación en el viejo edificio decimonónico, entre ellas la reforma de los asientos para que cupiera un mayor número de espectadores, lo que ocasionó el estrechamiento de las gradas y el incremento de la incomodidad para los aficionados. También se adornaron los alrededores del coso con hermosas zonas ajardinadas.

Desde que se inauguró la nueva plaza de toros de “Las Palomas”, cuyo nombre se tomó de la cercana Casita de las Palomas, en los cerros del Cortijo de San Bernabé, hoy una populosa barriada, en 1969, en “La Perseverancia” se dejó de celebrar espectáculos taurinos quedando abandonado su mantenimiento y reservada para la realización de algunas celebraciones de tipo cultural, hasta que fue aprobada por el Ayuntamiento su demolición en el mes de mayo de 1975. Desaparecida de la trama urbana tan emblemática edificación, su solar fue ocupado, años después, por un centro co-

mercial conocido como Plaza de Andalucía, inaugurado en noviembre de 1986.

La plaza de toros “Las Palomas”

En 1966, siendo alcalde de Algeciras Rafael López Correa, se tomó la decisión de construir una nueva plaza de toros que sustituyera a “La Perseverancia” en un lugar situado en las afueras de la ciudad. El sitio elegido por el Ayuntamiento el 24 de octubre de ese año fue uno de los cerros del llamado Cortijo de San Bernabé, espacio de expansión urbana a donde se iba a trasladar el Real de la Feria que estaría dominado desde la altura por el nuevo coso. El arquitecto que la diseñó y en principio dirigió las obras fue Manuel Blázquez García, aunque los trabajos de dirección los continuaron, por fallecimiento del señor Blázquez, los técnicos municipales José Cáceres y Joaquín Cuello. El presupuesto final de la obra ascendió a casi cuarenta y seis millones de pesetas y su aforo fue de 11.257 localidades sentadas. Los trabajos de construcción comenzaron el 7 de octubre de 1967, cuando está fechada el Acta de Replanteo, y duraron hasta el mes de junio de 1969. El día 14 de ese mes, en el transcurso de la Feria Real se celebró la corrida inaugural en la que intervinieron

los matadores Miguel Mateo “Miguelín”, Ángel Teruel, Francisco Rivera “Paquirri” y el rejoneador Fermín Bohórquez, con toros de Pablo Romero y Herederos de Carlos Núñez.

El coso, que presenta una planta circular con una galería corrida por el exterior del cuerpo bajo sostenida por pilares de cemento, está coronado por un atrevido voladizo en forma de arcos de hormigón armado con su solo apoyo entre cada dos arcos o bóvedas. El graderío está constituido por círculos concéntricos de ladrillos vistos. Cuenta con cinco corrales, diez chiqueros, con dos auxiliares —uno de ellos para encajonamiento de los toros— corral de desembarque, cuadra para las mulillas y cuadra para los rejoneadores, enfermería de caballos, desolladeros, capilla, sala de toreros y quirófano. Dispone de diez puertas, una de ellas, la principal, orientada hacia la Bahía. En 1982, siendo alcalde Francisco Esteban Bautista, se la dotó de un sistema de iluminación para poder ofrecer espectáculos nocturnos. En la actualidad, además de utilizarse para la celebración de espectáculos taurinos, se dan en su arena conciertos y otras actuaciones de índole cultural.

(En la página 264 se muestra una postal coloreada de la “La Perseverancia” realizada a principios del siglo XX).



La plaza de toros “Las Palomas” recién inaugurada. Escalinata de acceso y puerta principal flanqueada por dos evocadores relieves que reproducen unos bisontes de la Cueva de Altamira.



LOS TEATROS

En los primeros tiempos de la nueva Algeciras, entre 1724 y 1736, en la ciudad se representaron comedias con el fin de ayudar a sufragar los gastos generados por la construcción de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma, lo que se volvió a repetir, a partir de 1748, para colaborar en las obras del Hospital de la Caridad. Sin duda, la numerosa guarnición que se fue instalando, por esos años, en la ciudad representaba un público proclive a acudir a este tipo de actuaciones teatrales.

Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII se carecía de un local apropiado para representar espectáculos teatrales. Estos eventos deberían celebrarse en teatrillos improvisados instalados en algunas de las dos plazas con que contaba la ciudad o en los corrales de las casas principales. Lo cierto es que, como señalan Ana María Aranda y Fernando Quiles, la primera sala adaptada a la celebración de esta clase de espectáculos fue la de Santiago Cassingen, abierta al público desde finales del siglo XVIII, aunque Manuel Pérez-Petinto retrasa la fecha hasta el

año 1840. Este teatro se hallaba situado en la calle Ancha, esquina con la calle Rocha. Debía tratarse de una sala bastante grande, pues consta que en ambas fachadas se localizaban *veinte y nueve vanos de diferentes dimensiones y clases; de los cuales trece tienen herrajes*. Hacia 1845, Pascual Madoz dice de este local: *Hay además en esta ciudad un teatro reducido, de propiedad particular, que generalmente se halla cerrado gran parte del año*. En 1851 había dejado de funcionar definitivamente, vendiendo sus propietarios el edificio.

El Teatro Principal

Sus nuevos dueños remodelaron el inmueble en 1875, quedando reducida la sala de espectáculos a la mitad de su tamaño y ocupando, la parte que daba a la calle Rocha, con otro edificio, con lo que el nuevo teatro perdió la fachada que miraba a esa calle (como puede apreciarse en la fotografía de hacia 1909 que se adjunta). El teatro consistía en un edificio de tres plantas de estilo historicista, en ladrillo visto con tres calles en la fachada principal, la cen-

tral más alta que las dos laterales, las cuales culminaban en una especie de crestería-matacán con pináculos. En la planta baja, la fachada presentaba tres vanos adintelados, uno para la puerta principal, rematados con frontones triangulares; en la planta intermedia se abrían cuatro ventanas con arcos de medio punto, los dos centrales pareados, y en la planta superior, una ventana —también acabada en arco de medio punto— con moldura, en la calle central, y dos óculos circulares en las calles laterales. Flanqueando la puerta de entrada disponía de sendos faroles muy artísticos. Conocido como Teatro Principal, en él se representaron comedias y zarzuelas de compañías nacionales y obras preparadas por grupos de teatro locales, así como conciertos de música e, incluso, en sus últimos tiempos, sesiones de cinematógrafo. En su número 85, publicado el 28 de abril de 1921, el semanario “El Duende de la Comarca” recogía la siguiente noticia: *Se ha empezado a proyectar en el Salón Principal una de las mejores series americanas que se titula “El Terror del Rancho”,*

viéndose muy concurrido el salón con un escogido público. El día 4 actuará un cuadro de varieté precedido de justificada gran fama llamado “Los Gari-Uset” que sólo harán tres representaciones. Este teatro fue demolido en el año 1927.

Teatro de Variedades

Como refiere Pérez-Petinto, hacia 1875 el vecindario numeroso de la población exigía un mayor local, y para satisfacer esta necesidad, se construyó en uno de los jardines del Paseo de Cristina en el año 1881, el llamado (Teatro) de Variedades, construido todo de madera, en el que sólo actuaban en los meses de varano. Según una crónica publicada en 1921 por el ya citado semanario “El Duende de la Comarca”, el Teatro de Variedades se trajo desde Cádiz, siendo sus propietarios Fermín Muñoz y Juan Antonio Duarte, este último alcalde de la ciudad por esas fechas. El local prefabricado en madera se instaló, primero, en el lateral derecho dando su frente al Real, aunque al año siguiente se trasladó a su definitivo emplazamiento en uno de los jardines del Paseo de Cristina, donde hoy se halla el edificio de Sindicatos,



La calle Ancha en torno a 1909. A la izquierda de la imagen puede contemplarse la fachada del Teatro Principal.



En esta postal de principios del siglo XX puede contemplarse, a la izquierda de la imagen, la marquesina del Café Piñero y, a la derecha, el Teatro de Variedades.

que era “propiedad” del alcalde, *con el fin de resguardarlo de los vientos del noreste*. La instalación del teatro en los jardines de Cristina vino a incrementar la polémica sobre el uso por los particulares de unas parcelas que habían sido cedidas por el Ayuntamiento en usufructo, pero que los beneficiarios empeñaban a utilizar como si fueran de su propiedad. (Sobre este asunto véase el capítulo dedicado al Parque María Cristina).

El edificio consistía en una nave de planta rectangular cubierta con tejado de tejas planas a dos aguas que vertían sobre dos naves laterales de menor altura. En el centro del tejado presentaba una sobreelevación con estrechos vanos para ventilación de la sala. Los aleros frontales del tejado se ocultaban bajo una graciosa crestería. Las puertas de acceso, así como las tres ventanas con arcos apuntados que había en la parte superior de la fachada y los tres rosetones distribuidos en la misma, mostraban reminiscencias góticas. Todo él era de madera.

Este teatro se usaba, sobre todo, durante el verano, en la feria de junio y en los días de carnaval. También era utilizado, en contadas ocasiones, para la celebración de bailes, como sucedió en el transcurso de la Conferencia Internacional sobre Marruecos de 1906, cuando el día 15 de febrero de ese año tuvo lugar un baile organizado por la Sociedad “Casino de Algeciras” en honor del Cuerpo Diplomático y el personal de prensa acreditado en ella. El diario ABC de Sevilla, en su edición del día 16, hacía referencia a este evento diciendo que *los diplomáticos, ostentando muchos de ellos vistosos uniformes; los generales, jefes y oficiales de la guarnición, los periodistas, los comerciantes y las personas de más viso de Algeciras hállanse confundidos y bailan con las señoritas de la población...* Consta que en el año 1912, poco antes del incendio que acabó con el teatro, el artista local, José Román, decoró su interior con motivos alusivos a la feria con el fin de prepararlo para el baile que se organizaba en esos días.

Como se ha referido, la existencia del Teatro de Variedades tuvo su final en la primavera del año citado. El 12 de junio de 1912 un pavoroso incendio, iniciado en el proyector de cine, lo convirtió en un montón de cenizas. El corresponsal del diario “La Época” y concejal del Ayuntamiento, señor Morilla, envió la siguiente crónica para su publicación en la edición del día 13 de junio: *El teatro de verano, en el que se daban funciones de cinematógrafo, ha sido pasto de las llamas, al terminar la última sección (sic), cuando quedaban 40 ó 50 personas, que milagrosamente pudieron salvarse. Tenía una sola puerta, y la cabina estaba situada encima de la misma, dificultando la salida. Se han distinguido en el salvamento las fuerzas de Covadonga, de la Guardia civil y varios paisanos, quienes sacaban de las barracas adosadas al cine á las personas que en ellas se hallaban durmiendo. A consecuencia del incendio, varios industriales feriantes han perdido totalmente sus géneros, calculándose en 20.000 duros las pérdidas. Son unánimes las censuras a las autoridades*

por haber consentido el funcionamiento de un espectáculo que ha estado tan a punto de producir una catástrofe por las malas condiciones en que estaba instalado. Entre las casetas que han sido pasto de las llamas, figura la del Ayuntamiento.

El Casino Cinema

En 1880 la Sociedad Casino de Algeciras instaló en el Paseo de la Feria una caseta de madera donde celebraba sus bailes en los días en que se desarrollaba la fiesta grande de la ciudad. Los planos de esta caseta, así como la dirección de las obras, estuvieron a cargo de Federico Mendicuti y Surga, teniente coronel de la Comandancia de Ingenieros de la ciudad. En el año 1900 se presentó un proyecto para la construcción de un Gran Casino en terrenos de la Huerta del Carmen, al sur de donde se construía el Hotel Reina Cristina, pero la propuesta, presentada por la “Sociedad Inmobiliaria de Algeciras y del Gran Casino”, no llegó a realizarse.

Entre 1913 y 1915, la caseta del Casino existente en el Real de la Feria, fue sustituida



Una hermosa imagen del Casino Cinema tomada hacia 1960. Véase, a la izquierda de la imagen la plaza de toros “La Perseverancia” y, a la derecha, el edificio del Instituto de Bachillerato, hoy denominado “Kursaal”.



Vista posterior del Casino Cinema en una fotografía de hacia 1968. A la izquierda de la imagen puede verse el muro perimetral y una de las aulas del Colegio General Castaños construido en 1963.

por un edificio permanente, conocido después como Casino Cinema cuando funcionaba como cinematógrafo. El 27 de febrero de 1914 el Ayuntamiento supo de *una solicitud de Don Manuel Navarrete Campos pidiendo, como presidente que es de la Sociedad "Casino de Algeciras", se fije el canon que debe pagar la citada Sociedad por la ocupación y usufructo del terreno que en 8 de febrero de 1913 se le concedió en el real de la feria para construir con carácter de estable un pabellón para dicha Sociedad.*

El semanario "El Cronista" en su edición del 13 de julio de 1913 recogía con estas palabras el inicio de las obras del pabellón: *Ya han dado comienzo a las obras del teatro que la sociedad casino de Algeciras establecerá en el real de la feria, estando encargado de las mismas el maestro señor Clara, que nos merece toda garantía de éxito.*

Hasta el 27 de junio de 1916 no se publicó la Real Orden con la aprobación definitiva del expediente de cesión de la parcela de terreno al "Casino de Algeciras" *para la construcción de un pabellón en el Real de la Feria...* Sin embargo, el pabellón de la Sociedad debió inaugurarse con antelación a la publicación de la citada Real Orden que aparece recogida en el acta de de la Corporación celebrada el 14 de julio de 1916.

Se trataba de un edificio de planta rectangular construido sobre un gran zócalo o basamento que tenía la misión de nivelar el terreno. Estaba constituido por un salón o patio de butacas con palcos en las naves laterales sostenidas por columnas de hierro fundido. La estructura general del edificio también era de hierro. Presentaba cubierta de tejas planas a dos aguas en la nave central que vertía sobre los tejados de las naves laterales situadas a un nivel más bajo. Las fachadas laterales se desarrollaban mediante un porche ciego que rompía la monotonía del paramento metálico dándole un aire modernista al edificio. La fachada principal estaba formada por un potente cuerpo de mampostería con cuatro plantas, la superior rematada por una balaustrada y con cuatro óculos circulares. Las plantas segunda y tercera presentaban ventanas con arcos escarzanos y la baja contenía el escenario, el vestíbulo y la taquilla.

Fue demolido, desmontada su estructura metálica y vendida en junio de 1970. En su lugar se halla hoy el Ambulatorio de la Seguridad Social y la plaza Menéndez Tolosa.

(En la página 272 puede contemplarse una postal de principios del siglo XX con el Teatro de Variedades).



LOS PUENTES

Los puentes medievales

Existe documentación medieval relativa, al menos, a la existencia de dos puentes, probablemente de origen romano, usados para cruzar el río de la Miel, uno de ellos sobre el que discurría el llamado “arrecife de la Puerta de Tarifa” y, antes, la calzada que enlazaba *Carteia* con *Baelo Claudia*, y otro que unía ambas villas a la altura de la calle Duque de Almodóvar o de la Huerta del Ángel. En la Crónica de Alfonso XI, en algunos de los capítulos que narran el asedio castellano a la ciudad entre 1342 y 1344, se menciona en varias ocasiones “la puente” que cruzaba el río entre ambas villas en el lugar donde, en el siglo XIX, se construyó el conocido como puente del Matadero.

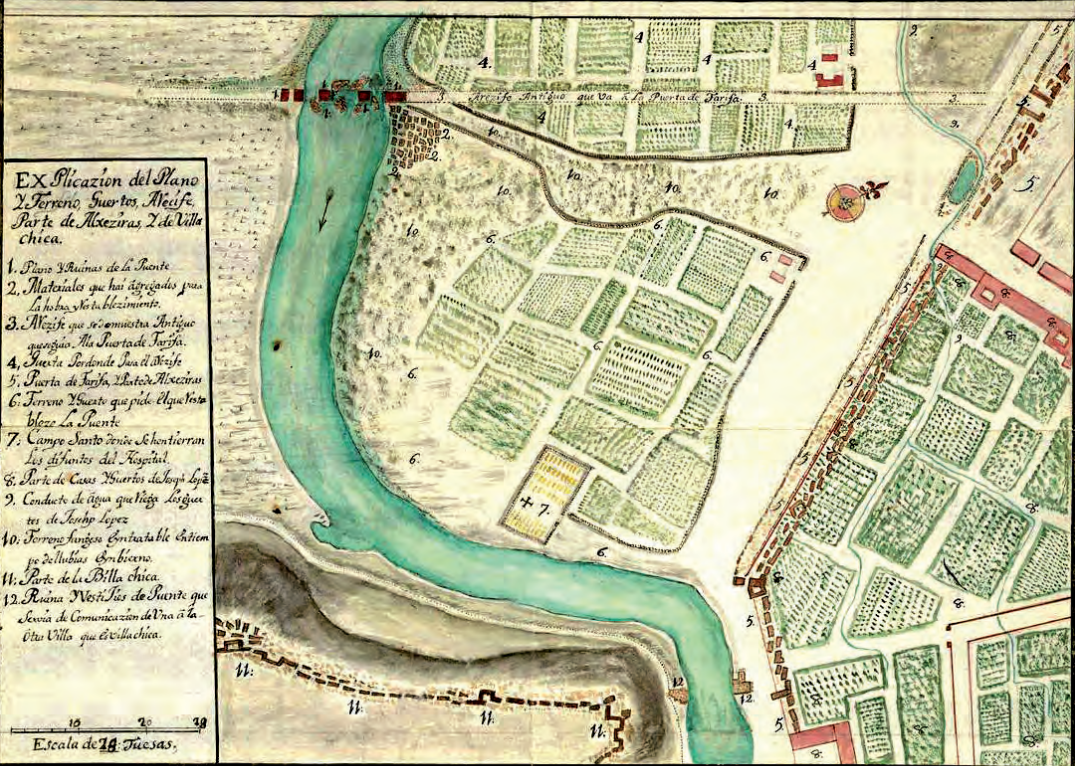
Sin embargo, el documento más esclarecedor sobre los puentes medievales de Algeciras, es un plano fechado el 5 de octubre de 1736, perteneciente al proyecto de reconstrucción del puente medieval cuyas ruinas se localizaban al Sur de la ciudad con el fin de ser usado de nuevo por los repobladores de Algeciras después de su resurgimiento. Según este documento, que se conserva en el Archivo General de Simancas (véase el

el plano que se adjunta), entre 1736 y 1738 se procedió a la reconstrucción de dicho puente que tenía tres ojos o vanos y del que se conservaba parte de los machones o pilares que servían de apoyo a la arcada, algo de los estribos o tajamares y los dos pilares laterales que fijaban el puente a ambas orillas. La restauración del citado puente era vital para la ciudad recién nacida, pues la comunicaría —como en el Medioevo— con Tarifa y Cádiz, al mismo tiempo que permitía que los labradores y ganaderos establecidos en las huertas situadas al sur del río pudieran acceder a la ciudad por la antigua Puerta de Tarifa. El puente, restaurado, aunque muy estrecho, pues la calzada no superaba los 3 metros y medio de anchura, estuvo en uso hasta la construcción del llamado del Matadero en el año 1880. (Véase el dibujo que encabeza este capítulo).

Pero el citado plano de 1736 nos aporta otro dato de enorme interés. En él se muestran los restos de otro puente medieval o romano arruinado de un solo ojo: el que servía para comunicar ambas villas a la altura de la embocadura de la calle Duque de Almodóvar que se reconstruyó en el año

PLANO Y PERFILES DE LA PVENTE. PARTE DEL TERRENO DE ALXEZIRAS Y BILLA CHICA,
SITVADA EN EL RÍO DELA MIEL,

Perfil del Terreno Puente
JK. Calzada menor
KN. Puente Español
NM. Calzada Mayor
P. Puerta de Tarifa.



EXPLICACION del Plano
y Terreno Puente
Parte de Alzeziras y de Villa
chica.

1. Puente y Ruinas de la Puente
2. Materiales que hai agregados para la obra y tablas de cemento.
3. Mezcla que se omicasta Antigua que se usaba en la Puente de Tarifa.
4. Puente de Tarifa que se ha de reedificar.
5. Puerta de Tarifa, Puente de Alzeziras.
6. Terreno Puente que pide el que se ha de reedificar.
7. Campo Santo donde se han de hacer las obras de la Puente.
8. Puente de Casas Viejas de la Puente.
9. Conducto de agua que trae de las aguas de Sancho Lopez.
10. Terreno antiguo que se ha de reedificar y de las obras de la Puente.
11. Parte de la Villa Chica.
12. Ruinas de la Puente de Tarifa que se ha de reedificar y de la Villa Chica.

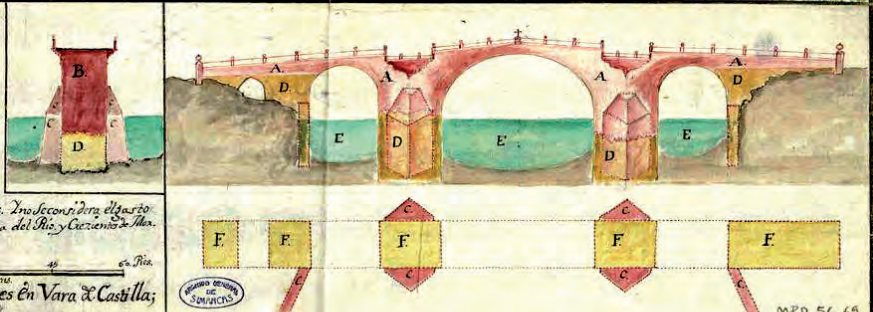
Escala de 18. Tareas.

EXPLICACION del Plano y Perfil de la Puente, y de la Cortina.

- A. Puente de la Puente de Tarifa.
- B. Vno de las Machas de la Puente.
- C. Estribos que se han de reedificar.
- D. Parte de la Puente que se ha de reedificar.
- E. Puente de la Puente de Tarifa.
- F. Plano de la Puente de Tarifa.

Todo lo que se demuestra y se ha de reedificar en la Puente, sea su Valor Mill y doscientos pesos. Y no se conde en el gasto que se ha de hacer en el detener el Agua del Rio y Cerca de la Puente.

Escala de 60. Pes. Es tres En Vara de Castilla;
55 de Fuera - 149. 32 48



Proyecto de 1736 para la reconstrucción del puente medieval cuyos restos se conservaban en esa fecha en el lugar donde en 1880 se levantó el Puente del Matadero. En la parte superior del plano pueden verse (con el nº 4) los pilares del viejo puente. En la parte inferior (con el nº 12) aparecen los vestigios del otro puente medieval que, en el siglo XIX, se reedificó frente a la embocadura de la calle Duque de Almodóvar. En este plano también se muestran los restos de la muralla y la Puerta de Tarifa (con el nº 5). (Archivo General de Simancas, *Plano y Perfiles de la Puente. Parte del terreno de Alzeziras y Villa Chica situada en el río de la Miel*, 5 de octubre de 1736, Secretaría de Guerra, M. P. y D. 56 - 069. Leg. 03248).



El cauce bajo del río de la Miel y el puente del Cristo o puente Viejo visto desde la margen derecha de la corriente, por delante del desaparecido Hotel Término. Fotografía realizada a finales del siglo XIX.

1819 recibiendo el nombre de puente del Cristo (por estar junto a la Capilla del Santo Cristo de la Alameda) o Viejo, el cual aparece fotografiado en numerosas ocasiones a principios del siglo XX aguas abajo del puente de la Conferencia.

El plano mencionado dice, en relación con este puente: *Ruina y vestigio de puente que servía de comunicación de una a la otra villa que es Villa Chica*. Con la reconstrucción del puente de tres arcos en 1736 y el de un solo ojo, en 1819, la ciudad volvió a contar con los mismos puentes que tuvo la Algeciras musulmana en los siglos XIII y XIV.

El puente Viejo

Con la reconstrucción del puente de tres ojos en 1736 que restauraba la calzada o “arrecife” que conducía hasta la Puerta de Tarifa, se paliaba, en parte, el déficit de comunicaciones existente en la Algeciras del principios del siglo XVIII. Pero,

según fue creciendo la población, la necesidad de enlazar la zona norte o Villa Nueva con la Villa Vieja o Campo del Sur se hacía más perentoria, sobre todo porque, desde la segunda década del siglo XIX, se estaba incrementando el número de colonos que se establecían al otro lado del río. Por ese motivo, a principios del año 1819, el Ayuntamiento decidió reconstruir el arruinado puente de un solo ojo cuyos pilares se hallaban todavía a la vista en las proximidades de la calle Huerta del Ángel (luego Duque de Almodóvar). No obstante, Emilio Santa-



El puente Viejo o del Cristo en una fotografía tomada por G. W. Wilson en 1860.



Los dos puentes, a la derecha el Viejo con su escalinata de acceso, y a la izquierda el puente de la Conferencia recién terminado, con elegante balaustrada decorada con macetones y, detrás, la Capilla del Santo Cristo de la Alameda. (Fotografía tomada en 1906).

cana asegura que antes de la reconstrucción de 1819 existía un puente de madera en ese mismo lugar, lo que parece lógico, pues de alguna manera se habrían de comunicar las dos zonas de la ciudad a lo largo del siglo XVIII y primeras dos décadas del XIX. La afirmación de Santacana está corroborada por una noticia recogida en la sesión del Ayuntamiento celebrada el 2 de diciembre de 1816 que dice que se hallaba concluido, en esa fecha, el referido puente de madera. El nuevo puente fue levantado según planos del arquitecto Pablo Casaus realizados en 1817 y con el material pétreo que se sacó de los restos de las murallas medievales que aún se conservaban en algunas zonas de la ciudad, estando concluido en los primeros meses de 1820.

Sin embargo, quizás por la premura en la realización de la obra, o por defectos

constructivos inherentes al propio proyecto, el estribo o machón situado en la parte norte del puente sufrió serios daños en el invierno de 1822 a causa del embate de la corriente que arrastró varios sillares. El Ayuntamiento tuvo que acometer su urgente reparación so pena de que toda la estructura se viniera abajo. Los trabajos fueron llevados a cabo por el alarife municipal Sebastián Puche. Un problema similar volvió a surgir en el año 1839, teniendo, el Ayuntamiento de nuevo que sufragar los gastos de la reparación.

Entre 1845 y 1850, Pascual Madoz dice que (La Villa Vieja) *consiste en algunas casas colocadas a su orilla (del río) sin formar calle, facilitando su comunicación con la ciudad dos puentes, uno de un arco de piedra recientemente construido (el puente Viejo o del Cristo), y otro muy antiguo, de tres arcos (el reconstruido en 1736).*



El puente Viejo estaba constituido por un solo ojo con arco de medio punto que descansaba sobre dos machones situados uno a cada lado de la corriente. Presentaba dos planos inclinados que convergían en el centro del arco con dos escalinatas de acceso, una en cada entrada, lo que impedía el paso de caballerías y carruajes. La estrecha calzada estaba flanqueada por un pretil macizo que se apoyaba en una cornisa señalada hacia el exterior. La rosca del arco la componían cuarenta y siete dovelas de buena sillería. Fue demolido entre los años 1910 y 1911, puesto que en algunas fotografías realizadas en el verano de 1911 ya no aparece.

El puente de la Conferencia

Cuando Algeciras fue elegida en 1905 como sede para la celebración de la Conferencia Internacional sobre Marruecos, la construcción de un nuevo puente sobre el río de la Miel fue considerada una obra prio-

ritaria, puesto que el del Cristo, que presentaba varios escalones, como ya se ha referido, en sus dos frentes (véase la fotografía panorámica con los dos puentes) no permitía el paso de carruajes desde los hoteles y mansiones ubicadas en la zona meridional de la ciudad donde se hospedaban los delegados de las naciones participantes.

En la sesión del 18 de octubre de 1905 el alcalde exponía la necesidad de construir *un puente de hierro en el lugar del antiguo de mampostería...., porque es sabido que el indicado puente es el que ha de facilitar a los carruajes el interrumpido acceso a los principales hoteles y a las casas construidas en la parte sur de la ciudad.* La Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras se comprometió a donar los materiales necesarios para la construcción del puente cuyo proyecto se debió al Ingeniero Jefe de la Provincia, Enrique Martínez, en tanto que el Ayuntamiento aportaría 11.269 pesetas para los gastos derivados de las obras. Entre



El puente de la Conferencia, construido entre noviembre de 1905 y enero de 1906. Detrás puede verse el puente Viejo (Fotografía cedida por José Luis de los Ríos).

los meses de noviembre de 1905 y mediados de enero de 1906 se construyó el llamado puente de la Conferencia mediante una estructura de hormigón armado enrasada con los márgenes del río sobre vigas metálicas y con pretilos abalaustrados decorados con macetones sobre pilastras.

Sin embargo, el nuevo puente pronto iba presentar problemas. El 3 de abril de 1914 el Alcalde ordena suspender el tráfico por el puente por el mal estado en que se encontraba. La reparación, valorada en 1.800 pesetas, fue realizada por la Junta de Obras del Puerto. El 12 de junio el Ayuntamiento acordó recoger en acta su agradecimiento a la Junta de Obras y a su Ingeniero Director por la colaboración prestada *en la reparación del puente de las Conferencias de esta población.*

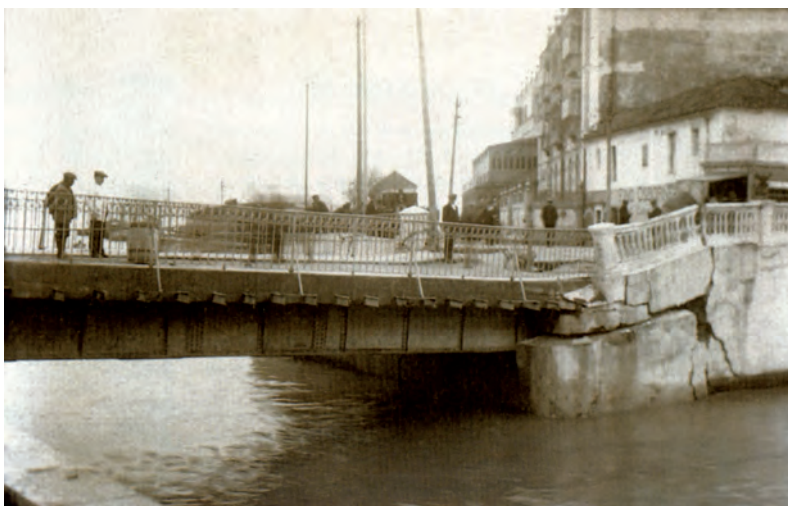
El nuevo puente de la Conferencia

Unos años más tarde este puente sufrió un nuevo percance. Las fuentes consulta-

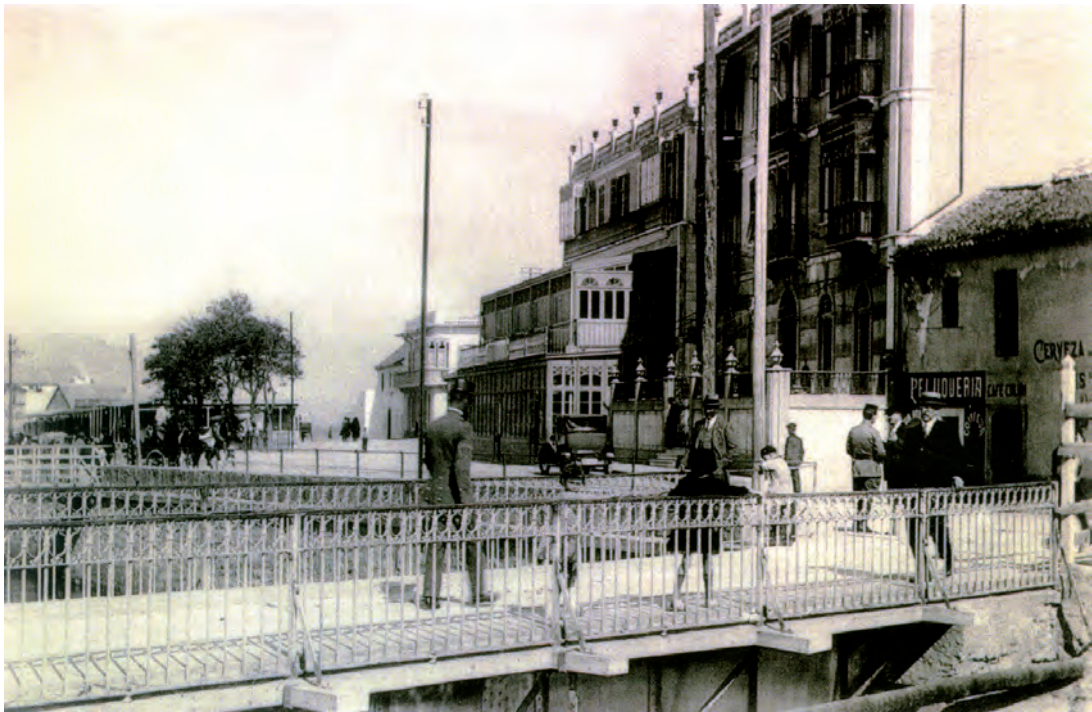
das coinciden en reconocer que había sido construido con carácter de urgencia y con un mal proyecto consistente en la citada pasarela adintelada que descansaba, en la ribera meridional del río, sobre un prolongado tacón de mampostería que cerraba en parte el cauce (sólo dejaba una luz de 14 metros), obstaculizando el paso del agua, sobre todo cuando las lluvias torrenciales in-

crementaban el caudal produciendo las famosas “riadas”.

Una de estas riadas, acontecida entre los días 11 y 12 de febrero de 1921, desplazó el muro o tacón de mampostería produciendo graves desperfectos en el puente, cuyo uso fue prohibido por el Ayuntamiento al representar un peligro tanto para los carruajes como para los viandantes. Como el río y sus riberas hasta el puente del Matadero eran responsabilidad del Puerto y el Ayuntamiento carecía de medios para hacer frente a las obras de reconstrucción,



Desperfectos causados en el puente de la Conferencia por la riada acontecida entre los días 11 y 12 de febrero de 1921 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



En primer término, el puente provisional que se construyó sobre los tacones laterales que pertenecieron al accidentado puente de la Conferencia y que se llevó a cabo entre marzo y abril de 1921. Al fondo se puede observar la pasarela peatonal que se instaló, aguas abajo, en las mismas fechas. (Colección particular).



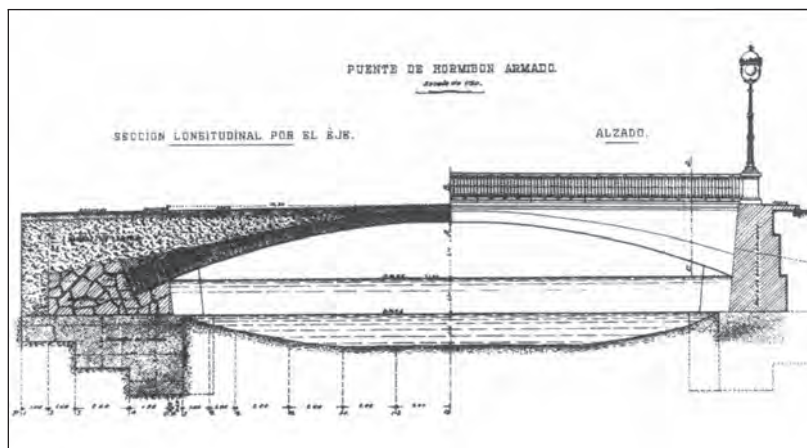
Pasarela peatonal construida aguas abajo del clausurado puente de la Conferencia en abril de 1921. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

la Junta de Obras se encargó de erigir un nuevo puente en el mismo lugar.

Pero, entretanto que se procedía a la redacción del proyecto del nuevo puente y se llevaban a cabo las obras de construcción del mismo, la Junta ordenó al Ingeniero Director

que presentara una solución de urgencia para comunicar ambas orillas del río. El redactor del proyecto justifica la necesidad de tender unas pasarelas provisionales para que no estuvieran aislados el centro de la ciudad y el muelle de la Galera con respecto al barrio meridional donde se ubicaban la Estación del Ferrocarril, el muelle de Madera y los principales hoteles.

La pasarela peatonal, situada aguas abajo del puente, delante el hotel Anglo Hispano, que estaba sostenida por pilotes, constaba de tres tramos, los laterales de 2 metros de ancho y 5,50 metros de luz y el central de 1,60 metros de ancho y 6,50 metros de luz. La segunda, más ancha y resistente en la



Alzado del proyecto de nuevo puente de la Conferencia redactado por el Ingeniero Subdirector de la Junta de Obras del Puerto, Juan Menéndez Campillo, en 1922. (Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares).

que se utilizaron las vigas de hierro recuperadas del arruinado puente de la Conferencia con el añadido de un piso de madera, se colocó sobre los estribos del mismo puente una vez demolido. El costo total de las dos pasarelas proyectadas era de 10.086 pesetas. Existe constancia de haberse terminado ambas en abril de 1921.

El 22 de junio de 1922 se presentó el proyecto de construcción de un puente de mampostería en sustitución del demolido de la Conferencia. Su autor fue Juan Menéndez Campillo, Ingeniero Subdirector del Puerto. El lugar elegido era el mismo que había ocupado el puente antiguo, pues se

consideraba que esa ubicación favorecía la comunicación de la Estación del Ferrocarril y el muelle de Madera con la población a través de las calles Alameda y Almodóvar del Río. El tipo de puente adoptado era el de un arco parabólico de hormigón armado, rebajado al 1/10, con tímpanos macizos, bóveda continua y aceras en parte



Obras de construcción del nuevo puente de la Conferencia. Año 1924 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



El nuevo puente de la Conferencia recién inaugurado en 1926 (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

voladas. Los cimientos serían de hormigón hidráulico, los estribos de mampostería ordinaria con mortero hidráulico y el resto de hormigón armado. La forma parabólica de arco rebajado con una luz de 21 metros era una solución que oponía menos resistencia a la corriente en caso de avenidas violentas y que, por tanto, evitaba los peligros de sufrir desperfectos estructurales como los del puente anterior. Una balaustrada calada constituida por ocho tramos separados por pilares de sección cuadrada remataba ambos laterales proporcionando una sensación de levedad al conjunto.

En la sesión de la Junta celebrada el 10 de febrero de 1923 el Director del Puerto informó a la Comisión que se estaba acometiendo el replanteo de las obras en el muro de encauzamiento y el puente citado. En noviembre, el señor Cástor Rodríguez del Valle informaba a la Junta haber sido desmontada, en evitación de accidentes por el mal estado en que ya se encontraba, la pasarela provisional que se había tendido sobre el río de la Miel, al mismo tiempo que hacía referencia a haberse

efectuado los trabajos de cimentación del puente y que la carencia de terreno firme había obligado a hacer una cimentación artificial muy costosa en el estribo de la margen izquierda, lo que estaba retrasando grandemente el desarrollo de la obra. El nuevo Puente de la Conferencia se terminó de construir en el verano-otoño del año 1926.

El puente del Matadero

Se ha hecho referencia al arruinado puente de origen medieval, o más probablemente romano, que, aunque con las arcadas hundidas, se conservaba a principios del siglo XVIII en el “arrecife” que se iniciaba en la Puerta de Tarifa. Fue reconstruido entre 1736 y 1738 sufragado por un tal Juan Simón Varela o Valero por un compromiso que éste había adquirido con el rey Felipe V a cambio de recibir en propiedad una huerta en las cercanías. Este puente se reconstruyó manteniendo los dos planos inclinados, característicos de los puentes romanos, que culminaban en la clave del gran arco central (véase el dibujo



El llamado puente del Matadero construido en el año 1880 en sustitución del viejo puente de principios del siglo XVIII.

antes citado). Tenía tres ojos con arcos de medio punto más otro de reducidas dimensiones en el tacón meridional.

Como era muy estrecho, pues no estaba diseñado más que para ser utilizado por viandantes, caballerías y bestias de carga, cuando en el año 1873 se llevó a cabo la carretera entre Algeciras y Cádiz, se pensó en desmontar el existente y construir un puente de nueva planta en su lugar con la suficiente anchura para que permitiera el paso de carruajes, pero lo costoso de la obra obligó a retrasar el proyecto. En 1879 se decidió construir un puente de madera en ese lugar, pero la idea también se desestimó. Al año siguiente fue cuando se construyó el puente de cinco ojos que, con el nombre de puente del Matadero —por hallarse junto al edificio donde se sacrificaban las reses destinadas al consumo— estuvo en uso hasta 1983.

Este puente, de calzada horizontal, tenía una longitud de unos treinta y cinco metros y una anchura de ocho. Estaba compuesto por cinco ojos con arcos escarzanos constituidos por dovelas de buena sillería apoyados sobre cuatro pilares con los es-

tribos redondeados, sin tajamares, más dos machones asentados en ambas márgenes. La calzada estaba flanqueada por sendos pretiles macizos y muy anchos. Todo él era de piedra arenisca.

Otros puentes

Entre 1892 y 1893 se construyó el ramal ferroviario que enlazaba la Estación situada en la calle Ramón Chies, luego Avenida Agustín Bálamo, con el muelle de Madera que se estaba instalando en la desembocadura del río de la Miel, en su margen derecha, con su respectivo andén y oficina para el despacho de billetes. Como el nuevo tramo de vías debía atravesar el cauce del río, se construyó un puente de hierro apoyado sobre pilares de hormigón armado y dos machones o estribos de mampostería ubicados en cada una de las riberas. Tenía 30 metros de luz y el autor del proyecto fue el ingeniero Jaime Iforde que lo presentó en 1891. Desde el mes de enero de 1894 trenes de mercancías y de pasajeros cruzaban diariamente el río por este puente que estuvo en uso hasta el año 1924, cuando

se construyó un nuevo ramal del ferrocarril que llegaba hasta el muelle de la Galera y dejó de utilizarse el viejo muelle de Madera.

En 1930 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces decidió desmontar el puente de hierro. Pero, como tanto para el puerto como para la ciudad, la desaparición de aquel elemento representaba una sensible pérdida, puesto que, remodelado, podría ser convertido en una segunda vía de acceso para automóviles y peatones hacia la zona meridional de la ciudad situada al otro lado del río, el 24 de abril de aquel año la Junta de Obras del Puerto, que tuvo conocimiento por medio del vocal señor Marín de que la Compañía del Ferrocarril iba a comenzar en breve el desmonte del puente metálico, decidió intervenir, sobre todo porque era una zona de su competencia.

La Comisión se dio por enterada del asunto y acordó que, por tratarse de servicios y vías principalmente de carácter urbano, pondría la noticia en conocimiento de la autoridad municipal para que ésta evitara la desaparición del expresado puente. Se

iniciaron conversaciones entre la Junta de Obras y el Ayuntamiento de la ciudad con la Compañía del Ferrocarril lográndose, con su actuación conjunta, impedir la destrucción del puente de hierro. En su lugar se acometieron otras, no sabemos si por iniciativa municipal o portuaria, que consistieron en el desmantelamiento de la vía férrea, ya fuera de uso, y el ensanche del pavimento del puente hasta convertirlo en una vía con calzada de comunicación urbana para vehículos y aceras para peatones que existió hasta que en el año 1971 se iniciaron los trabajos de encauzamiento y abovedamiento del río de la Miel.

De otro de los puentes que existieron en los entornos del puerto, el llamado de la Isla Verde, para prolongar el ferrocarril de vía estrecha hasta el Taller de Bloques de la isla, se tratará en el capítulo dedicado al “Ferrocarril de la Canterá”.

(En la página 277 se ha incluido una acuarela con la representación del puente medieval reedificado en 1738, de acuerdo con el plano que aparece en el proyecto de 1736 para la erección de dicho puente).



Postal coloreada comercializada en los primeros años del siglo XX (antes de 1906) en la que aparece, en primer término, el puente de hierro del ferrocarril y, detrás, el puente Viejo.



LA PESCADERÍA

En las edades antigua y media, la bahía de Algeciras era renombrada por la abundancia y variedad de las especies de pescados que la poblaban que eran capturados por los moradores de Algeciras y *Carteia*, durante los siglos XV al XVIII, por los pescadores de Gibraltar. A pesar de la desarticulación de las actividades económicas que provocó la pérdida de Gibraltar en 1704 y de la consiguiente militarización de la zona, en la renacida Algeciras pronto volvió a ser la pesca una de las ocupaciones a las que se dedicaron los nuevos habitantes de la ciudad. A falta de una abrigada dársena, las barcas pescadoras y los faluchos con base en el incipiente puerto algecireño tenían su lugar de fondeo y atraque en el curso bajo del río de la Miel, único espacio marítimo resguardo con que contó la ciudad hasta la construcción del muelle de Villanueva en el año 1916.

En 1772 Francis Carter escribe que la Bahía encierra abundantes y excelentes especies de pescado, sobre todo de bonitos. Un documento fechado el 23 de octubre de 1787 informa

de que en el puerto de Algeciras “anchoban” el boquerón y los catalanes tienen saladeros al pie de las propias embarcaciones en la embocadura del río Palmones. En otro lugar se hace referencia a cómo los armadores y pescadores catalanes, con la sal producida en las salinas existentes en las marismas de ese río, salan el pescado y lo exportan en banastas de madera a los puertos de Levante y a Ceuta. Antes que Francis Carter, sería Hernández del Portillo y, después de él, Ignacio López de Ayala, quienes trataron sobre el mismo asunto coincidiendo en las magníficas condiciones pesqueras de las aguas que rodeaban Algeciras.

A mediados del siglo XIX, Pascual Madoz dice lo siguiente: *No se coge pescado en el agua dulce, mas en la salada de la bahía se ejercitan los moradores en pescar en barcas con copos y redes de distintas especies proporcionando con abundancia y baratura pescado de todas clases a la población donde se consume. Sólo algunas veces se salan sardinas para exportarlas, aunque en poca cantidad.*

Las barcas de pesca que salían a faenar durante la noche, retornaban al amanecer a



Extremo norte de la Marina con la Pescadería y, delante de ella, la playa con las barcas de pesca varadas. (Fotografía tomada hacia 1904).

la ciudad para desembarcar las capturas realizadas en la playa de la Marina donde era vendido el pescado sobre la misma arena o en la pescadería que, hacia los años veinte del siglo XIX, se localizaba en la llamada plazuela del Mar, luego conocida como calle Pescadería y que se hallaba a poca distancia del Mercado trasladado, como ya se ha dicho, a la Plaza Baja en 1821.

Pero, como refieren Ana María Aranda y Fernando Quiles, en 1824 se encontraba en tan mal estado que el Camandante General del Campo de Gibraltar, alertado por el maestro mayor de obras, Sebastián Puche, apercibió al Ayuntamiento para que remediara tal situación. A pesar de la necesidad de dotar a la ciudad de un nuevo edificio para pescadería, tan ansiada obra se fue retrasando hasta el año 1862, cuando el arquitecto Manuel Acosta proyectó un local de nueva planta en la plazuela que quedaba al final de la calle Muro, cerca de la pescadería antigua, aunque tampoco se llevó a la práctica. Dos años más tarde se

iniciaron las gestiones para la construcción de la nueva pescadería. Entretanto se siguió utilizando el viejo edificio sometido a continuas reparaciones.

Habría que esperar al año 1876 para que se acometieran las obras de sustitución del antiguo edificio por otro de nueva planta. El encargo se le hizo a la misma empresa que había rea-

lizado la de Sevilla, la fundición “Portilla White y Compañía”. Una de las características de la edificación, un tinglado que tenía unas dimensiones de 24 x 9 metros, era lo estilizado del conjunto al utilizar como soportes delgadas columnas de hierro. Se cubría con tejado a dos aguas sostenido por medio de sutiles vigas también de hierro con celosías metálicas en ambos frentes y debajo de los aleros (véase la fotografía que encabeza el capítulo). Los amplios vanos que presentaba en sus cuatro fachadas y la excelente ventilación del edificio, eran idóneos para la función que debía desempeñar: la exposición y venta de pescado



La dársena de Villanueva y el nuevo edificio que ocupó el lugar de la antigua Pescadería. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

fresco desembarcado en la cercana playa. Se construyó sobre una estructura elevada de mampostería que le permitía alejar el edificio de la humedad del mar y de los temporales que azotaban la zona durante el invierno. Tuvo un coste de 57.000 reales que no fueron abonados nunca por el Ayuntamiento, teniendo que reclamar judicialmente la empresa constructora tal cantidad sin lograr otra cosa que se le pagara 1.000 pesetas



Edificio de mampostería con tejado a dos aguas que ocupó el solar donde estuvo ubicado, hasta el año 1914, el tinglado de la Pescadería y que fue demolido cuando se hizo el Paseo Marítimo. Fotografía tomada hacia 1940.

anuales a cuenta de los intereses del capital. Todavía en el mes de agosto de 1914 el Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 21, reconocía una deuda con la empresa constructora de 14.752 pesetas con 60 céntimos, es decir 59.010 reales.

El tinglado era arrendado cada año por el Ayuntamiento mediante subasta pública al mejor postor, de tal manera que el licitador debía presentar su oferta ajustándose a determinadas condiciones que eran publicadas por el Consistorio con antelación al acto de la subasta. Se conservan las condiciones impuestas por el Ayuntamiento a los posibles licitadores que acudieran a pujar por la Pescadería para la anualidad de 1910. Entre otras estipulaciones se exigía: 1) *Que el arrendatario será el único facultado para situar bateas o tarimas donde se colocará el pescado que se venda al público, las cuales lavará diariamente y tendrá constantemente en el mayor aseo.* 2) *Dichas tarimas se colocarán dentro del local, sin que por causas ni motivo alguno salgan de él o del sitio que la autoridad designe.* 3) *Todos los días se valdeará y barrerá la Pescadería, fregando su suelo y conservándolo siempre con la mayor limpieza como igualmente sus alrededores por cuenta del contratista.* 4) *Será también del cuidado del contratista que el empedrado de la circunferencia de la Pescadería esté perfectamente conservado y limpio,*

siendo de su cuenta la reparación y desperfectos que se hagan así como si se mueve alguna loza (sic.) o se rompe será igualmente de su cuenta el reponerlas y su colocación. 5) *Todo el pescado que entre en la población para su consumo deberá constituirse en depósito dentro del local de la Pescadería, y será colocado en bateas o tarimas, sin que pueda exceder el peso de 80 kilogramos en cada una de dichas tablas o bateas exceptuándose el pescado que al desembarcar sea colocado en carros o bestias que han de conducirlo a otras poblaciones.* 6) *Por la ocupación de dicho local y por facilitar las bateas o tarimas sólo podrá reclamar o percibir el contratista, de los dueños del pescado 25 céntimos de peseta, y la mitad de dicha cantidad por cada puesto de almejas o mariscos de primera colocación...* 7) *La venta en ambulancia del pescado y mariscos no podrá efectuarse antes de las nueve de la mañana en el verano y de las diez en el invierno...* 9) *El tipo para la subasta será de 1.000 pesetas anuales que se abonarán por el contratista en dozavas partes...*

Del contenido de este documento se deduce que sólo se podía vender pescado en establecimiento fijo en el interior de la Pescadería, donde el contratista colocaba las tarimas de madera en las que exponía la mercancía; que la venta se hacía al por menor y que los vendedores instalados en ella tenían prioridad para vender el pescado. Sólo a partir de las 9 de la mañana en verano y las

10 en invierno se podía vender de manera ambulante el producto; que parte del pescado desembarcado en la cercana playa era conducido en carros o mulos para su venta en otras poblaciones de la comarca.

Cuando se remodeló el paseo de ribera en 1913-14 para ampliar el muelle Comercial y construir el nuevo muelle de la Galera y el de Ribera, la Junta de Obras del Puerto pensó en desmontarla, a lo que el Ayuntamiento se negó, aunque el edificio se hallaba muy deteriorado, sobre todo por efecto de la corrosión provocada por la salinidad del cercano mar. El 10 de julio de 1914 los Vocales de la Policía Urbana y Obras elevaron un informe al Consistorio en el que, entre otras cosas, se decía que *habiendo estudiado los antecedentes que acerca de la construcción y propiedad del tinglado de hierro de la Pescadería constan en este expediente, así como también vistos los informes técnicos de los señores Ingenieros Don Ramón Martínez del Campo (Ingeniero Director del Puerto) y Don Mariano del Pozo en los cuales se afirma la necesidad del inmediato derribo del aquel tinglado por amenazar peligro para la seguridad pública, son de la opinión que debe acordar V.E. el inmediato derribo del tinglado de la Pescadería.*

El 18 de septiembre había comenzado a desmontarse la vieja estructura, estando concluido el derribo del tinglado a finales de año. Los hierros resultantes fueron subastados y adjudicados el 5 de septiembre de 1917, una parte a Rafael Bosseti en la cantidad de 15 pesetas cada quintal y otra a Bernardo López en 30 pesetas cada quintal.

El espacio que había ocupado la Pescadería, incluido en la prolongación de la Marina y del muelle de Ribera —cuya propiedad el Puerto reclamaba— quedó expedito hasta que unos años más tarde se construyó en su lugar un edificio rectangular de mampostería con las mismas dimensiones que el antiguo tinglado y con tejados a dos aguas, que es el que aparece en las fotografías conservadas de 1930 a 1945, y que fue también demolido en el transcurso de las obras del muro de Ribera o Paseo Marítimo hacia 1946.

(En la página 288 se muestra una elocuente imagen en la que aparece la parte oeste del tinglado de la Pescadería, pescadores trasladando los cestos con las capturas desde las barcas pescadoras para su exposición y venta y los compradores adquiriendo el pescado en el interior del tinglado. Fotografía de principios del siglo XX).



Barcos de pesca atracados en la parte exterior del muelle de Villanueva en 1930. Habiendo desaparecido la Pescadería en 1914, las capturas eran desembarcadas en la parte norte del muelle de la Galera. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



EL MUELLE VIEJO

Desde que en 1755 la ciudad logró su segregación de San Roque, favorecida por su posición alejada de la zona de conflicto (Gibraltar) y con una población que había crecido de manera notable, las actividades económicas y su revalorización como puerto base de la Armada, iban a fomentar las funciones marítimas de Algeciras y la mejora de las endebles infraestructuras portuarias con que contaba.

En la segunda mitad del siglo, quizá como resultado del establecimiento de los navíos de guerra que necesitaban unas instalaciones mínimas para trasvasar soldados e impedimenta desde los buques a tierra firme y viceversa, se dotó al río de la Miel de un embarcadero de madera en su margen izquierda, primer elemento portuario conocido. Sin embargo, las referencias que existen de este muelle-embarcadero son escasas. No cabe duda de que su función, situado donde luego se construyó en mampostería el muelle Viejo, se limitaba al atraque de los faluchos que comunicaban el

litoral con los navíos de guerra o de comercio que se hallaban fondeados en la rada.

En las primeras décadas del siglo XIX las infraestructuras portuarias algecireñas no habían mejorado sustancialmente. El frágil embarcadero de madera, mantenido por el Ayuntamiento y el Gremio de Mareantes, que las frecuentes avenidas del río y los temporales marítimos destrozaban cada invierno, y la playa-varadero de lo que fue después la Marina, eran los únicos elementos portuarios existentes en la ciudad.

No obstante, la situación de abandono en que se hallaba el puerto de la ciudad, no dejaba indiferentes a las autoridades municipales. En el año 1820, el regidor Juan Mendoza expuso a los síndicos de la ciudad cuan útil sería para la población la habilitación de un puerto para el comercio, dadas las malas instalaciones que hasta el presente poseía el de la ciudad. Preocupado el Consistorio por la escasez de medios con que seguía contando el puerto, de nuevo en el año 1842 los regidores Agustín

Bustamante y Valentín Sáenz Laguna presentaron a la Corporación una moción en la que exponían las ventajas que recibiría la ciudad de Algeciras con la construcción de un puerto marítimo. El Ayuntamiento acogió favorablemente la idea y nombró una comisión para que se dedicara a trabajar sobre el asunto. En 1843 la Junta de Gobierno Provincial se interesó por el proyecto y pidió que se le enviaran los planos con objeto de remitirlos al Gobierno de la Nación. En octubre de ese mismo año fueron remitidos los documentos solicitados con escasos resultados.

En el año 1847 el Gobierno encargó, a través del Distrito de Sevilla, al ingeniero Canuto Carroza —autor, unos años más tarde, del proyecto del faro de Chipiona— un proyecto para la construcción, sobre el muelle-embarcadero existente, de un muelle de madera sobre estacada con una longitud de unos 100 metros y unos 3 de anchura y con una plataforma o frente de cabeza para el atraque de los barcos. El presupues-

to ascendía a 127.508 reales. El proyecto fue aprobado aquel mismo año por la Dirección General de Obras Públicas, aunque el Ayuntamiento, considerando que dicho proyecto no satisfacía las aspiraciones de la ciudad, además de tener un carácter provisional, lo rechazó, solicitando al Gobierno que se modificara o sustituyera por otro *que presentase y ofreciese mayores garantías de estabilidad y permanencia*. En relación con las infraestructuras portuarias de Algeciras, Pascual Madoz, hacia 1845-1850, refiere que *desde la playa, donde existe un muelle casi inútil, que en pleamar sirve de desembarcadero, á cuyo sitio llaman la Marina, se va elevando progresivamente la población*.

Un acontecimiento sucedido entre 1859 y 1860 —la guerra en Marruecos— vino a demostrar cuan necesario era para el Gobierno de la Nación contar con un buen muelle de atraque en el puerto de Algeciras. El traslado de tropas, material bélico y productos de avituallamiento desde Algeciras hasta Ceuta sufrió severos



Plano del Proyecto de Luis de la Orden titulado *Obras de Mejora del Puerto de Algeciras* (1887). Señalado con una flecha, el muelle Viejo. Arriba, a la izquierda, las piedras de la Galera y de la Galerilla.



El muelle Viejo en una imagen de 1890. Una gabarra embarca cargas de corcho. (Fotografía cedida por Javier Castro).

retrasos e inconvenientes por la debilidad de las instalaciones portuarias algecireñas. Esta circunstancia parece que intensificó el interés del Gobierno por dotar a Algeciras del ansiado puerto y reactivó los trámites para encargar proyectos y poner en ejecución las obras de construcción.

En ese mismo año de 1859, el ingeniero Juan Martínez Villa elaboró un “Proyecto de un puerto de arribada y refugio” en Algeciras. En el preámbulo del mismo escribe lo siguiente: *En prolongación de este muro de defensa de la orilla izquierda del río y á su desembocadura, se encuentra el corto trozo de muelle*



El muelle Viejo. Detrás la Marina y la Pescadería (Fotografía tomada a principios del siglo XX).

embarcadero formado de escollera y mampostería de piedra en seco, que por efecto de su mal sistema de ejecución y desfavorables circunstancias de su situación se encuentra en un estado de completa ruina, y que avanzando sólo hasta la línea de bajas mareas para poderlo utilizar de algún modo en el servicio de embarque y desembarque de botes y lanchas, primeramente fue preciso que por el Gremio de mareantes se pudiese entre las ruinas de la cabeza cuatro malas estacas

y tablas que facilitasen el atraque de los botes, y después, vista la prontitud y facilidad con que los temporales hicieron desaparecer esta corta é insignificante obra de madera, el referido Gremio de mareantes concluyó por tener que prolongar unos quince o veinte metros más la referida cabeza del muelle por medio de una mala é imperfecta escollera que permitiese siquiera el que los botes y lanchas ocupadas en el embarque y desembarque de personas pudiesen atracar á los bloques y piedras salientes de la misma...

Con fecha 16 de octubre de 1895 se conserva, en el Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, un breve proyecto con su presupuesto de ejecución para la “Conservación del Puerto y Muelle de Algeciras.” Además de enumerar los desperfectos causados por los temporales y las obras de reparación que se habían de acometer, nos ha dejado una extensa y precisa descripción del muelle Viejo. Refiere el citado proyecto que *el pequeño muelle del Puerto, el cual está formado en dos*

pequeño muelle del Puerto, el cual está formado en dos

partes, la primera, que es la más antigua (en la margen izquierda del río), está compuesta de un macizo de mampostería fundado sobre escolleras y contenido entre muros de sillería; su longitud es de 52,50 metros, en ancho 10 metros y altura de 6,50 metros sobre la pleamar viva. Los muros y muelle se encuentran del todo desconcertados, habiendo desaparecido el mortero por completo y siendo necesario un verdadero macerado o recalzo... Esta parte de muelle se prolonga algunos metros más para buscar fondo, pero, destruida la cabeza por los temporales de S.E., para los cuales no hay más abrigo que un pequeño dique de escolleras que se prolonga en la margen opuesta del Río y que también ha sido destruido en su extremo, el Municipio arregló algo el extremo del muelle construyendo la parte del mismo, que es un macizo de mampostería sobre escolleras de 20 metros de largo y 5 de altura en la pleamar viva.

La remodelación del viejo muelle-embarcadero a que se refiere el proyecto se llevó a cabo por el Ayuntamiento en 1870, volviéndose a repetir entre los años 1880



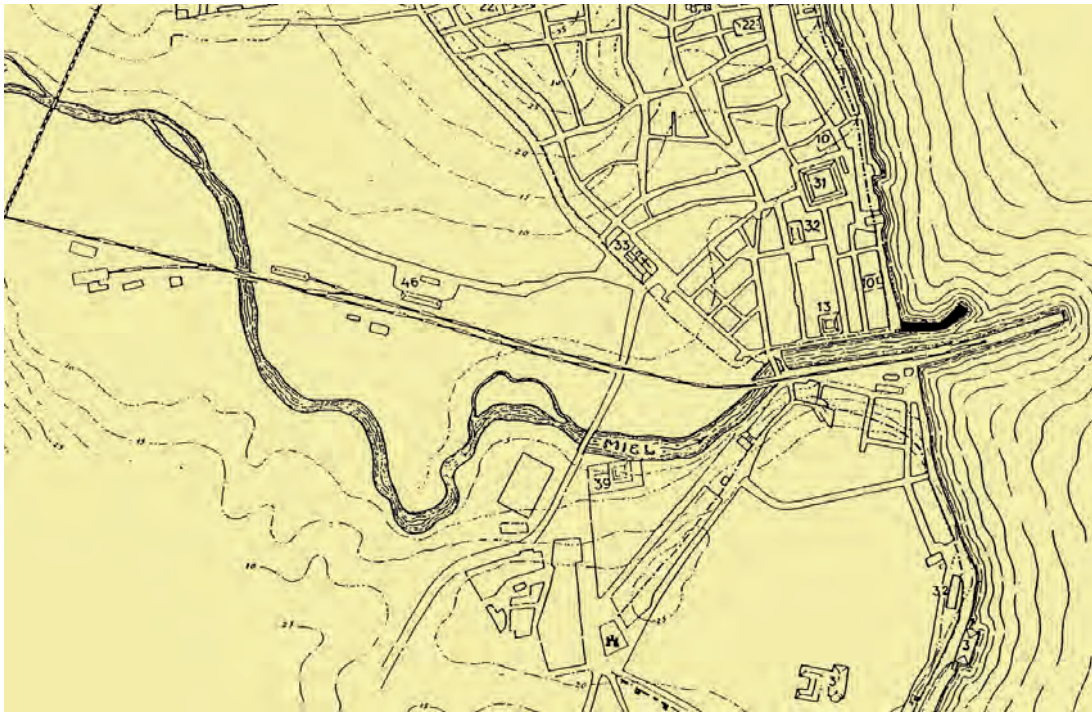
El muelle Viejo y el de Madera en una fotografía realizada hacia 1906.

y 1887, cuando se realizaron obras de ampliación hasta convertir el viejo embarcadero en el conocido, desde 1893-94 —cuando se construyó el muelle de Madera de la Compañía del Ferrocarril— como muelle Viejo, cuya imagen aparece en fotografías de principios del siglo XX.

Es necesario hacer constar que los temporales de 1881 y, sobre todo, de 1886, habían producido grandes daños en el cauce bajo del río, en el muro de su orilla izquierda, en la Marina y en el muelle-embarcadero que quedó casi destruido en la segunda de las fechas citadas. Un proyecto elaborado por Luis de la Orden de 1887 iba



El muelle Viejo, la Marina con las escaleras de acceso a la playa y, a la derecha de la imagen, la Pescadería. El edificio más alto situado detrás del muelle es el Hotel Marina Victoria. (Postal doble coloreada realizada hacia 1906).



En negro, el muelle Viejo en un plano de 1910. Puede verse, también, el cauce bajo del río de la Miel con los cuatro puentes (el Viejo, el de la Conferencia, el del Ferrocarril y el del Matadero), así como el muelle de Madera (O. Jürgens, *Spanische Städte*, Hamburgo, 1926).

encaminado a paliar los efectos causados por dichos temporales. Sería, pues, en esos años cuando se acometió la reconstrucción del muelle Viejo tal como se conoce a través de las fotografías conservadas, con una longitud de 60 metros y una anchura de 10, y del muelle de ribera de la Marina con su muro-antepecho sobre la playa y las escaleras de acceso a la misma.

Emilio Santacana dice, en referencia al muelle Viejo: *Las malas condiciones del río para servirse de él con todas las mareas, hizo preciso la construcción de un malecón saliente al mar; y entonces, en la primera mitad de este siglo (XIX) y mediante un pequeño arbitrio impuesto al tráfico, se pudo hacer un pequeño muelle que, aunque en extremo deficiente, prestó servicio por muchos años... Después los ingenieros del Estado en el transcurso de varios años, lo compusieron y alar-*

garon hasta dejarlo en la forma que hoy podemos ver.... El malecón de la Marina fue levantado con fondos municipales en 1875 y continúa a cargo del Ayuntamiento.

El muelle Viejo desapareció en 1913 cuando, abandonado el proyecto de su ensanche, comenzaron las obras de construcción del muelle de la Galera que, en una primera fase, se extendió desde la Marina y la orilla izquierda del río hasta los escollos conocidos como piedras de la Galera y de la Galerilla, situados a unos cien metros de la playa.

(En la página 292 se ha incluido, para encabezar el capítulo, una postal coloreada publicada a principios del siglo XX, tomada desde una embarcación atracada en la parte norte del muelle de Madera, en la que se puede contemplar el muelle Viejo o Comercial).



EL MUELLE DE MADERA

Durante la mayor parte del siglo XIX las autoridades municipales de Algeciras y los comerciantes e industriales de la ciudad se esforzaron por conseguir la construcción de un puerto con sus muelles y zonas de aguas abrigadas que permitiera el atraque de embarcaciones de mediano y gran calado, pero por diversas circunstancias no pudieron ver cumplidos sus deseos y las obras portuarias se retrasaban década tras década.

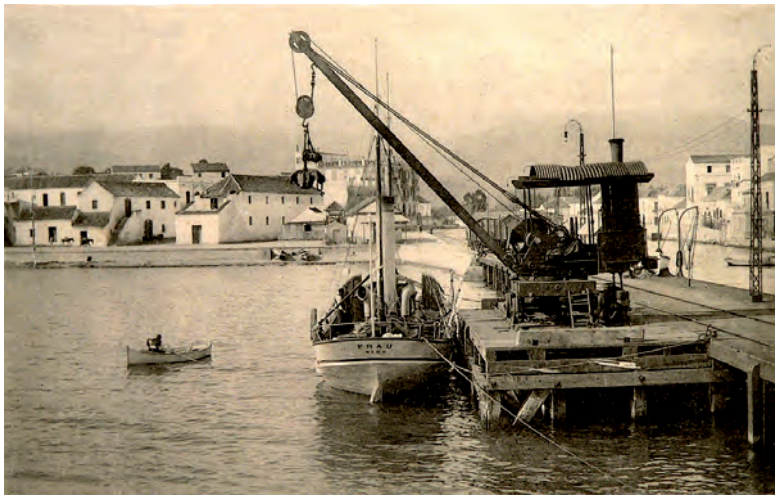
El primer muelle del puerto de Algeciras se construiría —como ya se ha referido—, primero como un embarcadero de madera, y luego como un malecón de mampostería hacia el año 1850 sustituyendo al inseguro embarcadero de tablazonas sobre escollera existente desde mediados del siglo XVIII. El costo de su construcción y frecuentes reparaciones era sufragado por el propio Consistorio o por el Gremio de Mareantes.

Pero aquel muelle, abierto a todos los vientos y azotado frecuentemente por los temporales por carecer de cualquier tipo obras de abrigo, no colmaba las frustradas esperanzas de los munícipes locales que

veían como, a pesar de las excelentes cualidades geográficas de su litoral, no parecía existir interés por dotar a esta ciudad de un puerto capaz de competir con el cercano de Gibraltar o los de Málaga o Cádiz.

Desde que comenzó la expansión del ferrocarril en España se acometieron estudios para hacer llegar el nuevo y revolucionario medio de transporte hasta la bahía de Algeciras, más por atender los intereses ingleses centrados en Gibraltar (y por iniciativas de empresarios de la pujante colonia) que por favorecer el desarrollo de los pueblos españoles del entorno. Pero, al margen del ferrocarril, las autoridades de la zona eran conscientes de que, al mismo tiempo de la llegada de éste, debían abordarse la modernización de las comunicaciones por carretera y las muy necesarias obras del puerto.

En las últimas décadas del siglo XX, la ciudad, favorecida por el auge general logrado por el país durante la Restauración y la Revolución Industrial, vivirá su etapa más próspera desde su resurgimiento a



El muelle de Madera visto desde una embarcación atracada en su lado sur. Véase el tacón lateral con la grúa de vapor. (Fotografía realizada hacia 1905).

principios del siglo XVIII. A partir de 1880 se acometen obras de adoquinado de calles y de dotación de madronas para la recogida de aguas residuales; se instalan fábricas de corcho en la ciudad; se dotó de electricidad a la población y se contrató el abastecimiento de agua con una compañía inglesa.

Esa era la ciudad que, situada frente a la floreciente colonia inglesa de Gibraltar, verá, por fin, en 1892, cumplidos sus deseos de poseer un puerto que pudiera competir con el gibraltareño y que fuera el motor de su desarrollo, paralizado en los

de la Compañía de Vapores que uniría el muelle de Madera con el de Gibraltar. Esta empresa se había constituido merced a los desvelos de Luis Lombard, un marino mercante gibraltareño. El proyecto fue redactado por Juan Morrison Macqueen, que ostentó el cargo de director de la Compañía, y el inversor financiero fue Alexander Henderson. El Gobierno Español aprobó el proyecto de la línea Bobadilla-Algeciras en el año 1888.

La empresa inglesa proyectaba tender una línea entre la estación de Bobadilla y Gibraltar con la construcción de un puerto en Puente Mayorga, aunque el Gobierno de la Nación entendió que aquel trazado, que sólo beneficiaba los intereses de la colonia, pondría en manos extranjeras el futuro desarrollo de la Bahía y las expectativas de expansión portuaria de la ciudad de Algeciras. La intervención gubernamental obligó a la empresa inglesa a modificar el



Un vagón del ferrocarril situado en el muelle de Madera preparado para depositar la carga de corcho que porta en el barco que se halla atracado en el lado sur del mismo. (Fotografía tomada en 1912).

trazado haciendo que la línea terminara en Algeciras, donde se construiría un muelle para la conexión ferroviaria con los vapores que hacían el trayecto Algeciras-Gibraltar.

En el mes de septiembre de 1888 comenzarían las obras por los dos extremos de la línea para facilitar el acopio de materiales y en 1893 se construyó un ramal desde la esta-

ción algecireña (en la actual calle Agustín Bálamo) hasta el muelle de Madera que se levantó en ese mismo año y que se puso en servicio a principios del año 1894.

Por Real Orden de 28 de febrero de 1893 se concedía a la Compañía del Ferrocarril el derecho a utilizar como camino de acceso al muelle de Madera el espigón de fábrica situado en la margen derecha del río de la Miel que, hasta ese momento, había pertenecido al Ayuntamiento siendo utilizado en exclusiva por el Gremio de Marantes de Algeciras.



Los dos muelles existentes en Algeciras hasta 1913: el Viejo o Comercial y, detrás, el de Madera. Al fondo la Isla Verde y en primer término, a la derecha de la imagen, el muro o antepecho de la Marina. (Fotografía realizada hacia 1906).

El muelle de Madera se localizaba en la orilla derecha del río, frontero al viejo malecón de mampostería conocido, desde ese año, como muelle Viejo. Se trataba de un estrecho muelle, con una longitud de 130 metros y una anchura de 6, sostenido por pilotes de madera de sección redonda sobre el que discurrían las vías del ferrocarril (primero una y después dos). Disponía de un tacón lateral en su lado sur con una grúa de vapor para carga y descarga de mercancías desde los barcos a los vagones, y viceversa, ampliación que se llevó a cabo en



El vapor "Margarita", de la "Compañía de Vapores del Sur de Europa" atracado en el lado norte del muelle de Madera. (Fotografía tomada en 1912).



Los vapores que hacían el trayecto entre Algeciras y Gibraltar atracados en el muelle de Madera, el de la derecha embarcando pasajeros. (Fotografía tomada en 1910).

1899. Emilio Santacana refiere, en 1901, que *la orilla izquierda* (debe decir derecha) *ó sea Sur del río, tenía muros endebles y medio derruidos que únicamente sostenían el terreno, y había delante de ellos una pequeña playa, formada por los arrastres pluviales y los levantes, en la que varaban embarcaciones menores, sirviendo á la vez de pequeño astillero. Todo esto desapareció en 1893, cuando la Compañía del Ferrocarril hizo el muelle de madera y llevó allí la locomotora.*

A partir del año 1894, el puerto de Algeciras contó con un muelle de titularidad pública (el muelle Viejo o muelle Comercial), al que sólo podían atracar botes y barcas de poco calado, en la orilla izquierda del río, de un pequeño paseo de ribera en la Marina con sus escaleras de comunicación con la playa y antepecho de mampostería con pilastras decoradas con jarrones de tipo etrusco y de un muelle perteneciente a la “Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras” en la orilla derecha del citado río en el que atracaban los vapores que cubrían la línea con Gibraltar

y barcos mercantes de mediano porte que cargaban o descargaban mercancías directamente desde los vagones del ferrocarril.

En el año 1896, el viajero ceutí, Rafael Gisbert, describe con estas palabras el muelle de la Compañía del Ferrocarril: *Ya entrábamos en la bahía, cuando un vapor de ruedas que venía de Gibraltar, nos cruzó enfilado hacia el muelle alto, sobre pilares de armadura de hierro (sic)*

que se adentraba bastantes metros en el mar...

Aquellas incipientes estructuras portuarias sirvieron para canalizar el tráfico que se hacía con Gibraltar por medio de la “Compañía de Vapores del Sur de Europa”. En un principio, la compañía “The Algeciras-Gibraltar Railway Limited” era la propietaria de la línea del ferrocarril, del muelle de Madera y de los vapores que unían dicho muelle con el de Gibraltar. Iniciado el siglo XX, dicha compañía separó sus actividades terrestres y marítimas y fundó la “Compañía de Vapores del Sur de España” a la que transfirió la flota. Pero, pronto, aquellas infraestructuras quedaron obsoletas, incapaces de atender al creciente tráfico tanto



El muelle de Madera visto desde la prolongación del muelle de la Galera y un falucho dirigiéndose a su atraque en el río de la Miel. (Fotografía tomada en 1920).

de pasajeros como de mercancías por sus escasas dimensiones y falta de calado, expresando la propia compañía que explotaba el muelle, en 1906, la necesidad de una ampliación o la construcción de un nuevo muelle, en esta ocasión de mampostería. En el año 1907, según documentación conservada en el Archivo de la Autoridad Portuaria, el número de pasajeros embarcados y desembarcados en el



Tropas embarcando en el muelle de Madera con destino a la Guerra de África. (Fotografía tomada en 1925).

muelle de Madera por la “Compañía de Vapores del Sur de España” fue de 380.000, de los cuales 250.000 viajaron con billete de primera clase y el resto con billetes de segunda. El número de viajeros que hacían el viaje entre Algeciras y Gibraltar, y viceversa, en ese año fue de 2.880 cada día. Hacia 1909 por el muelle de Madera desembarcaba gran cantidad de traviesas y otros materiales ferroviarios, además de entre 10 y 15.000 toneladas anuales de carbón para las máquinas de vapor de la Compañía del Ferrocarril que eran conducidas hasta el

muelle por medio de gabarras desde los barcos mercantes que quedaban fondeados en las cercanías de la Isla Verde.

Para las instituciones y ciudadanos que habían pugnado a lo largo de setenta años por la construcción de un puerto en la ciudad, aquellos dos muelles y la enorme actividad que, merced a la llegada del ferrocarril, se había generado en torno a la zona portuaria, eran una auténtica bendición, aunque no por ello cesaron en el intento de lograr mejoras y ampliaciones. En 1910 el escritor Luis de Armiñán, Hijo Adoptivo



El muelle de Madera fuera de uso dos años antes de ser desmontado. (Fotografía tomada en 1928).



El muelle de Madera, la Isla Verde y la zona meridional de la ciudad a vista de pájaro (Fotografía tomada en 1906).

de Algeciras, embarcó en este muelle en un barco de vela para visitar la colonia inglesa. Escribe lo que sigue: *Ahora vamos en un falucho a Gibraltar... Son las seis de la mañana de un día de junio... Con el bichero se ha separado el falucho del muelle de piedra de Algeciras. Es un muelle corto y ancho, que tiene delante, en veinte brazas, la plana piedra de la Galera y un poco más allá la Galerilla, como un hijuelo que le saliera a la mayor... A remo se toma la distancia, mientras en el muelle de madera (al otro lado del río), que avanza un poco más, el Aline despega moviendo el agua con sus ruedas...*

Los vapores que, desde 1880, realizaban las diarias rotaciones con el puerto de Gibraltar fueron, entre 1883 y 1901, el “Calpe Foundry” y “El Primero de Algeciras”, ambos de la Línea de Thomas Hayne. Luego vinieron el “Aline”, el “Elvira”, el “Enrique”, el “Violeta” y el “Margarita.”

Cuando, entre 1924 y 1926, se trasladó la línea del ferrocarril desde la margen derecha del río hasta la izquierda o septentrional para acceder al muelle de la Galera y a la futura Estación Marítima, abierta al público en 1928, el muelle de Madera dejó de tener utilidad. Los vapores de la llamada ya Compañía “La Punta de Europa” trasladaron su lugar de atraque desde el viejo muelle al nuevo de la Galera en 1926 quedando sin uso el de Madera. Abandonado por la Compañía del Ferrocarril se fue deteriorando con el paso de los años hasta que se procedió a su desmontaje en el año 1930.

(En la página 297 se muestra una postal coloreada publicada hacia 1906 en la que se puede contemplar el muelle de Madera en primer plano, el muelle Viejo y la Marina detrás, y al fondo a la izquierda, el río de la Miel y el puente Viejo).



EL MUELLE DE LA GALERA

Ensanche del muelle Viejo

A principios del siglo XX, después de casi cien años de infructuosos intentos por conseguir la aprobación de un proyecto de “Puerto de Arribada y Refugio” para la ciudad de Algeciras, las autoridades locales no habían logrado otra cosa que el mantenimiento, como infraestructura de carácter público, del viejo malecón de mampostería en la orilla izquierda del río de la Miel, conocido como muelle Comercial o Viejo, y la construcción de un endeble muelle o embarcadero en la margen derecha del citado río, propiedad de la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, popularmente llamado muelle de Madera.

Cuando el 31 de diciembre de 1908 el Ingeniero Director del Puerto, José Rodríguez de Rivera, presentó su “Proyecto de Puerto de Refugio en Algeciras”, parecía que el Gobierno de la Nación iba a favorecer los deseos de la recién creada Junta de Obras del Puerto de que se construyera un puerto en el litoral de Algeciras. Los sucesos que estaban aconteciendo en los entornos de Melilla y la inestabilidad general

que se vivía en Marruecos parecían indicar que el Gobierno se decidiría, por fin, a dotar de modernas estructuras portuarias a la ciudad. Sin embargo la aprobación del proyecto —cuyas obras fundamentales eran la construcción de un extenso muelle y de un rompeolas que permitiera la existencia de aguas abrigadas— se fue postergando en el tiempo como en ocasiones anteriores.

Entretanto que se sorteaban las dificultades en los diferentes ministerios, la Junta de Obras decidió acometer una serie de mejoras en el viejo muelle Comercial, siendo la principal de ellas su ensanche en dirección norte para posibilitar el establecimiento de dos tinglados que le reclamaba la Cámara de Comercio. Pero transcurrieron casi cuatro años sin que estas obras se iniciaran. En un proyecto elaborado en julio de 1912 se preveía la prolongación de este muelle en su frente oriental a ejecutar en el plazo de dos años con los recursos de la Junta (de Obras del Puerto). En la sesión del día 13 de enero de 1913, una vez solventados algunos problemas técnicos y económicos, la Comisión autorizó al Ingeniero Director



Plano con el estado de las obras del puerto en el año 1920 (detalle). Con la letra A, el muelle de la Galera; con la letra B, su prolongación que se hallaba en ejecución hasta la piedra de los Patrones; con la letra C, el muelle de Villanueva y con la letra D, la Isla Verde. (Archivo de la A. P. B. A.).

para que procediera al citado ensanche con cargo al Presupuesto de Conservación en el que existía consignación suficiente.

No obstante, cuando se estaban comenzando a confeccionar en la Marina los bloques de cemento que iban a servir para construir el muro del ensanche, fue aprobada la parte del proyecto de 1908 que consistía en la construcción del llamado muelle de la Galera o de Alfonso XIII, quedando los trabajos del ensanche del muelle Viejo englobados en las obras del nuevo muelle.

El muelle de la Galera: el largo proceso de aprobación

Este emblemático muelle estaba destinado a ser el eje del puerto del futuro una vez lograda la habilitación de la extensa dársena de aguas abrigadas proporcionada por el Rompeolas o Dique Norte de la Isla Verde. El muelle de la Galera permitiría, al mismo tiempo, el atraque de buques de gran calado, el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías, el desarrollo de la actividad pesquera y el acceso del ferrocarril. En un principio la construcción del Rompeolas o Dique Norte era una obra prioritaria que

debía anteceder a la del muelle de la Galera. Sin embargo, a causa de las presiones ejercidas por el Ministerio de Guerra —que necesitaba un muelle para el embarque-desembarque de tropas destinadas en Marruecos— se dio prioridad a la construcción de este muelle en detrimento de las obras exteriores del rompeolas, vitales para poder obtener superficies de aguas calmas que posibilitaran la realización de seguras maniobras de atraque y desatraque en el muelle.

Se preveía construir el muelle en dos trozos, el primero que llegaría hasta las piedras de la Galera y de la Galerilla, situadas a unos 100 metros por delante del viejo muelle Comercial, que actuarían como morro natural del nuevo muelle. Por la parte sur, el paramento sería la prolongación del muro de encauzamiento de la margen izquierda del río y por la parte norte consistiría en un muelle de atraque destinado a pequeñas embarcaciones y al tráfico de pasajeros con Gibraltar que no necesitaba gran calado. Sobre este trozo de muelle se podría instalar, según propone la memoria del proyecto, las oficinas de carabineros, la capitania del puerto y el servicio de sanidad exterior.

El segundo trozo del muelle de la Galera se construiría con rumbo nordeste, en dirección a la roca de los Patrones y tendría una anchura de 80 metros, 443 metros de longitud y 8 de calado hacia la parte exterior, frente al futuro Dique Norte de la Isla Verde, y 6 metros de calado hacia el interior, mirando a la dársena comercial. Los calados conseguidos en su fachada exterior permitirían el atraque de grande buques y las funciones propias de un comercio no sólo de cabotaje.

Junto con la construcción del Rompeolas de la Isla Verde, las obras del muelle de la Galera eran consideradas por las autoridades municipales, la Cámara de Comercio y la Junta de Obras del Puerto una de las más emblemáticas y la más necesaria para sacar a la Junta del marasmo económico en el que se hallaba al proporcionar unas zonas de atraque, calados y unas superficies para establecimiento de mercancías fundamentales para poder incrementar las actividades inherentes a un puerto moderno.

Sin embargo, el comienzo de las obras y la aprobación de los sucesivos proyectos de reformado y ampliación no estarían exentas de complicaciones, retrasos y obstáculos, tanto de índole técnica como, sobre todo, económica. Con mayor incidencia en los períodos de crisis política o de decaimiento de la economía de la Nación, los proyectos se paralizaban o se retrasaban hasta que las condiciones se tornaban favorables. No obstante, estos períodos de crisis, que aparecen reflejados en las actas de la Junta de Obras del Puerto, se superaban frecuentemente gracias a las hábiles gestiones llevadas a cabo acerca del Ministerio de Fomento e, incluso, de la Casa del Rey, por las

autoridades locales o la Presidencia y Dirección Facultativa de la Junta, cuando no mediante la providencial y encomiable intervención del diputado por el distrito de Algeciras, José Luis de Torres, entusiasta defensor desde su despacho de Madrid de la causa del puerto algecireño.

No obstante, un suceso acaecido en el mes de mayo de 1911 iba a desbloquear definitivamente la aprobación de los proyectos que se tramitaban para la construcción de un puerto de arribada y refugio en Algeciras, haciendo decantarse a la titubeante voluntad del Gobierno de la Nación hacia la opinión de los que propugnaban la creación de un puerto de titularidad pública en la Bahía. En enero de 1911, la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras había presentado un proyecto para la ampliación del muelle de Madera que poseía en la margen derecha del río de la Miel con la intención de que la Junta lo informara favorablemente. Por medio de la memoria del citado proyecto, la Compañía, entre otras cosas, manifestaba *que se decide a solicitar la ampliación del muelle por considerar que el aumento del tráfico en el Puerto de Algeciras y la conveniencia de que puedan cargar y descargar directamente buques de mayor porte que los que hoy puedan utilizar el embarcadero construido,*



El muro exterior de ensanche del muelle Viejo hacia el Norte. Fotografía tomada en 1913. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



Construcción de bloques para las obras de ensanche del muelle Comercial o Viejo. Año 1913. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

así como las necesidades de orden militar, exigen imperiosamente y con urgencia la construcción de un muelle atracable para buques de 6 metros de calado, y que la esperanza de que los proyectos de la Junta remediaran esta deficiencia se aleja de un modo indefinido.

La Junta de Obras argumentó que *tiene formulado un Proyecto de Puerto que satisface las necesidades del tráfico marítimo y que con natural satisfacción ha visto informado favorablemente en todos sus trámites y sancionado por el Gobierno y, principalmente, porque en el Proyecto de Ley sobre organización de las Juntas de Obras de los Puertos sometido a las Cortes se asignan 6.500.000 pesetas para la construcción del puerto de Algeciras. A continuación justifica la necesidad de que se lleve a cabo la obra portuaria propuesta por ella, asegurando que atendiendo las órdenes de la Superioridad, a requerimiento del ramo de Guerra, estudió las soluciones más rápidas para facilitar las comunicaciones con África. Entre estas soluciones figuraba la de un muelle de madera que arrancase del espigón de fábrica de la margen derecha del río, pero atendiendo a que esta obra no satisfacía por completo las necesidades del puerto y que era de carácter provisional, de duración limitada y de conservación costosa, que no justificaba por la urgencia sentida en aquellos momentos, incluyó en el Proyecto, como mejor solución, el muelle de*

la Galera que ha merecido con informes favorables la aprobación de la Superioridad.

Sin embargo, y aunque la Junta entendía que se debía dar prioridad a la construcción del muelle de la Galera, sorprendentemente informó favorablemente el proyecto de la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras para la ampliación del muelle propio, alegando que, aunque en principio era más conveniente para los intereses públicos que todas las obras del puerto

fuera ejecutadas por la Administración, en el caso que le ocupaba, resolvió que *aunque pronto el ramo de Guerra contará con el muelle de la Galera, siempre será más conveniente disponer de dos muelles para el tráfico: el de la Galera y el de la Compañía del Ferrocarril.*

Por fortuna, y aunque el proyecto de la Compañía del Ferrocarril continuó los trámites acostumbrados en los distintos departamentos ministeriales, el Gobierno entendió que autorizar la construcción de un puerto de titularidad privada en la bahía de Algeciras, donde ya existía otro puerto dependiente de una potencia extranjera (Gibraltar), hubiera sido cercenar las posibilidades de desarrollo del puerto de titularidad pública cuyo proyecto se encontraba en tramitación en las instancias del Gobierno. Otra razón para no aprobar el citado proyecto era que obligaba a dividir en dos las siempre escasas subvenciones estatales destinadas al futuro puerto de Algeciras.

A pesar del apoyo de la Junta de Obras al proyecto de ampliación del muelle de Madera, reiterada en el sesión extraordinaria celebrada el día 1 de marzo de 1912, y las gestiones a favor que realizaron el diputado José Luis de Torres y el senador por la provincia, señor Ojeda, la Superioridad,

con buen criterio, no aprobó el proyecto presentado por la Compañía del Ferrocarril, procediendo, en su lugar, a desbloquear el proyecto general del puerto presentado por la Junta y el parcial del muelle de la Galera.

La decisión del Ministerio no pasó inadvertida a la Junta que, en la reunión celebrada el día 7 de mayo, cambió de criterio y dejó de apoyar el proyecto de la Compañía del Ferrocarril, aduciendo que *como la Junta siempre se ha manifestado partidaria de la construcción del muelle llamado de la Galera con preferencia al de la margen opuesta, propone se solicite su construcción y que el Gobierno conceda para dicho objeto la subvención extraordinaria de 300.000 pesetas, haciendo méritos de la ayuda que el Ayuntamiento ha acordado conceder en sesión extraordinaria celebrada para este fin el día 6 del actual, así como también de las favorables disposiciones que respecto a estos planes de la Junta se encuentra poseída la Cámara de Comercio...*

Alejado definitivamente el peligro de que tan importante obra como era la construcción de un nuevo muelle de atraque le fuera concedida a una empresa privada, los trámites para la aprobación del proyecto general, del concerniente al muelle de la Galera y el del Rompeolas de la Isla Verde, se agilizaron a partir del mes de mayo del año 1912, aunque las dificultades no habían acabado aún. A la vuelta del viaje realizado a Madrid por el Ingeniero Director para conocer la marcha de los proyectos, éste no tiene más remedio que comunicar a la Junta sus impresiones negativas sobre el asunto, puesto que el Ministro de Fomento no estaba dispuesto a conceder las subvenciones necesarias para las obras del puerto alegando la escasez de recursos

con que contaba. Habría que esperar hasta el mes de octubre para que la Junta de Obras del Puerto recibiera noticias favorables del proyecto del muelle de la Galera que se hallaba en trámite. En sesión ordinaria celebrada el 7 de octubre, el Presidente dio cuenta de *las favorables impresiones que le ha manifestado el Diputado por el Distrito, don José Luis de Torres que hacen concebir fundadas esperanzas de que la ejecución del muelle de la Galera y encauzamiento del río sea un hecho en plazo breve. Por sus informes se sabe que las dos terceras partes del importe del presupuesto aparecen consignadas en los (Presupuestos) Generales que en las Cortes ahora se discuten, siendo segura la aprobación de dicha partida.*

Un hecho notorio, que tendría importantes repercusiones en el puerto de Algeciras, sucedió el día 16 de noviembre de 1912, tan sólo cuatro días después de que el presidente del Consejo de Ministros, señor Canalejas, fuera asesinado en Madrid: ese día se redactó y firmó la Real Orden por la que era nombrado nuevo Director de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, don Ramón Martínez de Campos, después de que, unos días antes, hubiera cesado en su cargo al anterior Ingeniero Director, José Rodríguez de Rivera. Una vez tomado posesión, el nuevo Director viajó a Madrid para entrevistarse con la Superioridad y co-



Draga de cuchara trabajando en las obras de dragado del muelle de la Galera hacia 1920. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

nocer de primera mano el estado en que se encontraban los proyectos y la aprobación de las posibles subvenciones. A su vuelta, en la sesión ordinaria celebrada el día 13 de enero de 1913, dio cuenta del resultado de sus gestiones en la capital de España y *de las buenas impresiones recogidas respecto a las obras a ejecutar.*

El asunto parecía estar totalmente encarilado gracias a las gestiones del Ingeniero Director y del diputado José Luis de Torres. Éste comunicó a la Junta que, por fin, se había firmado el Real Decreto autorizando la subasta de las obras del muelle de la Galera, que se había insertado el anuncio correspondiente en la Gaceta de Madrid y que dicha subasta se habría de realizar el próximo día 10 de abril. Sin embargo, lo que parecía el final de un calvario para la Junta, no se trataba más que de un espejismo. Las dificultades no habían acabado. En la sesión celebrada el mismo día 10 de abril se dio la noticia de que la subasta había quedado desierta. Ese mismo día se acordó solicitar a la Superioridad autorización para que el Ingeniero Director pudiera viajar a Madrid e intentar superar ese nuevo e inesperado escollo. El día 25 del mismo mes, el señor Ramón Martínez de Campos, después de su apresurado viaje, informaba que el Ministro de Fomento estaba dispuesto a que se recibieran los importes de los trimestres de subvención para que las obras de ensanche del muelle Comercial no se vieran interrumpidas y que, entretanto, que se celebraría una segunda subasta y que, en caso de que ésta también fuera negativa, se estudiaría el modo de realizar rápidamente el muelle por el sistema de administración. Las promesas del Ministro se cumplieron y por Real Orden de 12 de mayo se disponía que la Junta ejecutara las obras del muelle de la Galera o de Alfonso XIII mediante el sistema de administración, al mismo tiempo que solicitaba que se expidieran los libramientos del primer y segundo trimestre de la consignación para el citado muelle. Unos

días más tarde, el 23 de mayo de 1913, se acordó denominar al muelle de la Galera con el nombre de Alfonso XIII y al muelle de costa que habría de construirse en su lado norte, con el de Miguel Villanueva.

Descripción y desarrollo de las obras

Una vez aprobada la ejecución de las obras del muelle de la Galera o de Alfonso XIII el 12 de mayo de 1913, éstas se iniciaron comenzando con la construcción de los muros norte y sur, el segundo de ellos continuación del muro de encauzamiento de la margen izquierda del río, así como con el relleno de la zona interior del muelle. Al año siguiente, el Ingeniero Director, al referirse a la construcción del muro sur del muelle, señalaba que, *aunque desabrigado todavía por no existir el rompeolas de la Isla Verde, ha resistido muy bien los grandes y repetidos temporales, y ello se debe a que los cimientos se encuentran a bastante profundidad, y a que los bloques, aunque pequeños (sólo pesan tres toneladas), ofrecen al mar las menores dimensiones y están todos colocados a tizón y en desplome, con lo que la mayor dimensión de cada bloque trabaja a favor de la estabilidad en vez de prestarse a la ruina como sucedería colocándolos a soga.*

En la primavera de 1914 visitó los trabajos que se estaban realizando el Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros, Manuel Díez, el cual, entre otras observaciones, ordenó que se realizaran algunas reformas y modificaciones sobre el proyecto previo, que fueron acometidas por el Ingeniero Director. Éste las presentó a la Superioridad siendo aprobadas como primer proyecto reformado del muelle de la Galera por Real Orden de 26 de enero de 1915. En esencia se proponía el aumento del ancho del citado muelle *dada la naturaleza de las mercancías cuyo tráfico se realiza y lógicamente ha de realizarse por el puerto de Algeciras, que necesita una gran superficie para depósito.* Este ensanchamiento se hallaba ya iniciado con el proyecto que se estaba llevando a cabo de ensanche del muelle Comercial.



Chalanas transportando escollera para las obras del muelle de la Galera. Año 1917 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

En un segundo proyecto reformado, redactado el 12 de junio de 1915, entre otras modificaciones, el Ingeniero Director proponía que *al no haber rompeolas (y han de pasar muchos años hasta que esté construido), es peligroso tener al Este, al Sureste y al Sur del muelle grandes profundidades en sus inmediaciones porque las olas tendrían entonces mayor altura durante los temporales y sus efectos pudieran ser desastrosos*. Por lo que entiende que sería conveniente que los muros del Sur, del Sureste, de Levante y de parte del Nordeste se disminuyeran en espesor, pasando de 2,70 metros a 2, y los calados del Norte que sean, en vez de 4 metros, de entre 3 y 3,50 metros. Además se preveía lograr un aumento de anchura en el frente del Este, pasando de los 39 metros del proyecto anterior a 50 metros.

En la sesión del 8 de marzo de 1913 el Ingeniero Director expuso la necesidad de adquirir dragas para excavar las zanjas de los cimientos sobre los que deberían colocarse las bases de los muros exteriores, así como grúas capaces de levantar los bloques artificiales que habrían de construirse. A raíz de esta reunión, la Junta comenzó a hacer gestiones en el puerto de Barcelona para lograr la cesión o compra de algunas grúas, con el de Almería para alquilar la draga de ese nombre que trabajaba en las obras de aquel puerto y con la Junta de Obras del Puerto de Cádiz para lograr la cesión de

otra que estaba a su servicio. No se tienen noticias de los resultados de las gestiones en el puerto de Barcelona, pero sí se sabe que en el mes de julio ya estaba trabajando en las obras del muelle de la Galera la draga “Almería”, por un alquiler de 400 pesetas diarias, dedicada, aquel verano, al relleno de la piedra de la Galera y a excavar la zanja de cimentación del muro del lado sur.

Las previsiones del Ingeniero Director eran que al finalizar la temporada de verano estuvieran finalizadas las obras del muro sur que unía la piedra de la Galera con tierra. Sin embargo, la falta de medios auxiliares adecuados, sobre todo de una grúa capaz de levantar y transportar los bloques, y de buzos, estaba ocasionando una gran demora en los trabajos. Ante las apremiantes demandas del Ingeniero, la Junta, en sesión celebrada el 7 de agosto, *animada de los más vivos deseos de ver construida la parte principal del muelle de Alfonso XIII, para contar con atraque y que se aprovechen debidamente los crecidos gastos que se están efectuando, acuerda que se hagan cuantas gestiones sean precisas para conseguir el número de buzos que el Sr. Ingeniero crea necesarios, para lo que se telegrafiará a los puertos donde se considere puedan encontrarse*. Como la draga “Almería” era insuficiente para los trabajos que se habían de realizar, se hicieron gestiones acerca de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz para la adquisición o el alquiler de la draga

de rosario denominada “Montañés” de la que era propietaria dicha entidad. En la sesión del 14 de enero de 1914 se tomó el acuerdo de alquilar la citada draga al puerto de Cádiz por un precio de 1.000 pesetas mensuales, aunque, por hallarse averiada, la Junta de Obras del Puerto de Algeciras debía correr con las 6 ó 7.000 pesetas necesarias para su reparación.

La 1ª Guerra Mundial tuvo una influencia negativa, como no podía ser de otra manera, en el desarrollo de las obras del puerto de Algeciras. A principios del año 1916 los trabajos estaban cercanos a su paralización por falta de recursos. La Junta, ante la imposibilidad de lograr por sus medios el desbloqueo de las subvenciones, solicitó la mediación del Gobernador Militar del Campo de Gibraltar que logró evitar la paralización de las obras con lo que ello hubiera podido representar para los numerosos obreros contratados. Estando próxima la aprobación del 2º reformado del muelle de la Galera, se temía que las obras se retrasaran al *verse quizás afectadas por la situación poco*

desabogada por que atraviesa el Erario Público a causa de la actual guerra europea. El 20 de enero de 1916 aún no se había aprobado por la Superioridad el segundo proyecto reformado y, en la sesión del día 14 de febrero, la Junta hizo un desesperado llamamiento a las autoridades del Ministerio de Fomento para *que se apruebe con la mayor brevedad posible el proyecto de reformado en trámite* si se quería evitar la paralización de las obras. Un mes más tarde, el diputado José Luis de Torres comunicaba a la Junta que el segundo proyecto reformado del muelle había sido, por fin, aprobado, quedando ésta enterada y manifestando que consideraba que con la aprobación de este proyecto se podrán terminar las obras del muelle.

A mediados del año 1916 la Junta contaba con el siguiente material flotante dedicado a las obras del muelle de la Galera: la draga “Almería”, la draga “Priestman”, propiedad de la Jefatura Provincial de Obras Públicas y necesitada de importantes reparaciones, los remolcadores “Carmen” y “Luz de Levante” (éste en régimen de alquiler), que se



Visita del Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros, señor Manuel Díez, al puerto de Algeciras en el mes de marzo de 1914 para inspeccionar las obras de construcción del muelle de la Galera. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

utilizaban para el transporte de piedras para las obras del muelle, además de una barca para maquinaria de buzos, otras barcazas para usos diversos y varias chalanas para el transporte de piedras. En la sesión de 13 de mayo de 1915 se había acordado elevar a la Superioridad la propuesta de adquisición de una draga de nombre “Aidé” que la empresa que tenía la contrata del muelle había utilizado en las obras del muelle de Gibraltar,

aunque desconocemos si se llegó a confirmar dicha adquisición.

En el mes de octubre de 1916, las obras del muelle de la Galera se hallaban muy adelantadas. A pesar de los momentos críticos soportados y del retraso en la percepción de las liquidaciones que puso en peligro la continuidad de los trabajos, éstos se desarrollaron sin ninguna interrupción relevante entre 1913 y 1916. Incluso, en algunos períodos, la Junta había procedido a contratar a cierto número extra de trabajadores que, unidos al personal fijo, hizo disminuir en parte la crisis laboral que aquejaba a la ciudad.

El 13 de octubre de 1916 el Ingeniero Director comunica a la Junta que *se prosigue la construcción del muro transversal del muelle, continúan los dragados, los norays todos han sido ya pedidos y empiezan los acopios por parte de los destajistas que con los relleos que se continúan la variación de la rasante que se está llevando a cabo tendrán lugar para la colocación de adoquinado y sillares de coronación.* No obstante, la cercana finalización de este primer trozo del muelle de la Galera tendría su parte negativa: aquel otoño la Junta se vio en la necesidad de despedir a una parte de los obreros que habían trabajado en los destajos. Para paliar este problema social, el Ingeniero Director



La prolongación del muelle de la Galera casi finalizada en el año 1930. Atracados junto a la Estación Marítima se hallan los vapores-correos “Miguel Primo de Rivera” y “General Sanjurjo.” (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

presentó, con carácter de urgencia, el día 15 de noviembre, los siguientes proyectos para su aprobación por la Junta y posterior envío al Ministerio de Fomento: “Proyecto de servicio de alumbrado, retretes y accesorios” (redactado el 15 de octubre); “Proyecto de contención de arenas de la dársena” y “Proyecto de obras accesorias y complementarias.”

Finalizadas las obras de infraestructura del primer trozo del muelle de la Galera, era necesario proceder a la dotación de los equipamientos imprescindibles para poder hacerlo operativo y estos proyectos tenían ese cometido. Como refiere el Ingeniero Director, *tiene por objeto este proyecto (“Proyecto de terminación del muelle de la Galera...”) cumplimentar lo ordenado por la Superioridad a fin de dotar al muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII) de algunos de los elementos más necesarios para su explotación, como lo da a conocer su enumeración. En efecto, para explotar un muelle es necesario dotarlo de medios donde poder amarrar los buques y alumbrarlo para las diversas operaciones del comercio.* Por Real Orden de 4 de diciembre se aprobó el primero de los citados proyectos y por otra del 14 del mismo mes el segundo. Se tiene constancia documental de que las obras se iniciaron con rapidez, al menos la

instalación eléctrica, la colocación de norays y otros elementos de amarre, además del tendido de una tubería para el servicio de aguada concedido a la “Sociedad Fomento de la Bahía de Algeciras.”

Prolongación del muelle de la Galera hasta el bajo de los Patrones

El primer tramo del muelle de la Galera estaba terminado a mediados del año 1917. El desarrollo de las obras había necesitado la aprobación de varios reformados y de diversos proyectos para la dotación de alumbrado, retretes, aguada y accesorios, ya mencionados. La puesta en servicio del muelle multiplicó pronto la recaudación por arbitrios (general de pasajeros y mercancías, servicio de grúas, atraque, muellaje, etc.) que, de un total de 778,65 pesetas mensuales recaudadas en marzo de 1916, pasó a 3.402,31 pesetas en agosto de 1917 y a 7.480,34 en agosto del año siguiente.

Sin embargo, el muelle adolecía de algunos problemas de calado que imposibilitaba el atraque de buques de mediano y gran porte y que habían obligado a ejecutar con antelación dos proyectos de dragado que resultaron insuficientes. Por tal motivo se presentó un “Tercer Proyecto de Dragado para la utilización del muelle de la Galera”, cuyas partes 1ª y 2ª fueron aprobadas por Real Orden de 26 de junio de 1918, autorizándose a que se ejecutaran por el sistema de administración con un presupuesto de 24.832,65 y 23.797,89 pesetas respectivamente. Un mes antes se habían adquirido en el puerto de Almería una grúa de siete toneladas, una cuchara para el dragado en fondos de roca y otros útiles.

Pero aún no se habían rematado las obras del muelle, cuando ya se había comenzado a gestionar el primer proyecto de ampliación del mismo y que preveía la prolongación del muelle hasta el bajo de los Patrones, al



El muelle de la Galera en 1934. Atracados junto a la Estación Marítima se hallan los buques “Ciudad de Algeciras” y “Ciudad de Ceuta” (hasta 1931 “General Primo de Rivera” y “General Sanjurjo”). (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

mismo tiempo que se habían iniciado los trámites para la construcción del Rompeolas de la Isla Verde.

El “Proyecto Reformado del Muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)”, redactado por el nuevo Ingeniero Director, Cástor Rodríguez del Valle y firmado el 10 de junio de

1916, preveía la *prolongación del actual muelle al bajo de los Patrones para evitar éste, proporcionar líneas de atraque y obtener calados de nueve o más metros*. Otro de los motivos que aconsejaban llevar a cabo la prolongación del muelle era que con el espacio ganado se podría dotar de medios de aguada económica y cómoda y, además, poder contar con superficie su-



El muelle de la Galera en 1932. En el centro de la imagen el buque “Ciudad de Algeciras” y la Estación Marítima. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

ficiente para instalar depósitos de carbón y de víveres, pudiéndose atraer la mayor parte del movimiento marítimo de Gibraltar a este puerto. El presupuesto total ascendía a la cantidad de 1.739.295,34 pesetas, proponiéndose que se ejecutara por el sistema de administración y se autorizara a emplear



el procedimiento de destajo para algunos trabajos, como la obra de sillería, el adoquinado y los rellenos.

El 2 de diciembre de 1916, se redactó un nuevo proyecto parcial de prolongación del muelle de la Galera que recogía, en parte, las justificaciones expresadas en el anterior, añadiéndose otras nuevas derivadas de las consecuencias futuras que tendría el desarrollo del conflicto bélico europeo que se encontraba, en esos meses, en pleno apogeo. Justificaciones que dejan entrever el convencimiento que tenía el Ingeniero Director de la Junta de que la victoria final se decantaría de parte alemana. La seguridad de que Alemania ganaría la guerra y de que la gran flota germana tendría que utilizar necesariamente el puerto de Algeciras, como obligada alternativa al británico de Gibraltar, era uno de los motivos que aducía el Ingeniero Director para proponer la construcción de un gran muelle, sólo posible si se acometía la prolongación del actual de la Galera hasta el bajo de los Patrones. Las obras propuestas consistían en la prolongación de las dos alineaciones de la cabeza del muelle actual hasta llegar a una anchura de 32 metros en su frente, con el fin de que cuando se cambiaran las alineaciones para poder llegar hasta el bajo de los Patrones, el ancho del muelle fuera de 25 metros. Por tanto, se necesitaba prolongar la alineación del muro sur en 44 metros, que con los 58 del muelle construido, daría, en ese lado, una línea de atraque de 102 metros. No obstante, según transcurrían los meses, las dimensiones proyectadas en los diferentes proyectos de prolongación se iban quedando pequeñas, procediéndose a redactar nuevos proyectos con cifras de líneas de atraque, anchura de muelle y calados más ambiciosas.

En enero de 1919, el Ingeniero Director dio cuenta a la Junta de cómo el Director General de Obras Públicas, en el transcurso de su reciente visita realizada entre el 18 y el 20 del citado mes a Algeciras, le comu-

nicó la necesidad de que se redactara otro proyecto de prolongación del muelle de la Galera *hasta 500 metros aproximadamente más largo de los que hoy mide con anchura de 80 y 85 metros en dicha prolongación*. Por Real Orden de 14 de octubre de 1920 quedó aprobado el Proyecto de Prolongación del muelle de la Galera o de Alfonso XIII, redactado y rubricado por el Ingeniero Director el 23 de julio de aquel mismo año. En él se manifestaba, además de los factores que aconsejaron las propuestas previas avalando la necesidad de la prolongación del muelle hasta el bajo de los Patrones, la imprescindible construcción del Rompeolas de la Isla Verde que *asegurará la tranquilidad del fondeadero y permitirá utilizar el muelle de la Galera continuamente, pues sólomente en días de temporales excepcionalmente fuertes, la marejada molestaría a las embarcaciones atracadas, pero sin peligro para las mismas...*

Las obras que habrían de ejecutarse consistían, básicamente, en la prolongación del muelle existente hasta el bajo o roca de los Patrones formando con aquel un ángulo de 126° con el Noroeste, con una anchura de 110 metros y tres alineaciones principales, la sur cuya longitud sería de 391 metros, el frente o alineación este que tendría 110 metros de largo y la alineación norte cuya longitud sería de 465 metros. Los calados de la alineación sur y este serían de 10 metros en toda su longitud y la norte 6 metros en una longitud de 70 metros y 10 en el resto, o sea en 395 metros. La infraestructura del muelle estaría constituida por la cimentación, formada por un macizo de hormigón de cemento romano sumergido en masa de 1 metro de altura, y el muro de sillares artificiales colocados a tizón y con juntas alternadas, con unas dimensiones de 2 metros de altura, 2 de anchura, 3,10 metros en la cara superior y 3,30 en la inferior.

El 30 de noviembre de 1920 se presentó el proyecto definitivo que recogía las partes fundamentales del anterior, pero que, siguiendo la orden de la Superioridad, se ha-

bía dividido en tres trozos con vistas a facilitar su ejecución por contrata de acuerdo a los recursos disponibles. Para el desarrollo de los trabajos, la Junta contaba con mejores medios auxiliares que los que había tenido a su disposición para la construcción del primer trozo del muelle de la Galera, pero en esta ocasión se necesitaba contar además con los servicios de una grúa flotante de 45 toneladas capaz de levantar y trasladar los bloques para los muros de las alineaciones y, especialmente, el ferrocarril de la cantera de los Guijos que, hasta ese momento, sólo llegaba hasta la playa del Saladillo, pero que se proyectaba prolongar hasta el muelle de la Galera. El presupuesto total de la obra ascendía a 7.768.628,51 pesetas, dividido en tres partes o trozos, el primero por una cantidad de 2.468.725,44 pesetas, el segundo por 2.494.329,76 pesetas y el tercero por 2.805.573,31 pesetas. Sin embargo, los trámites de aprobación de este proyecto se alargaban en los diferentes departamentos gubernamentales para

desesperación de la Junta de Obras, que reiteradamente, por ella misma o a través del diputado a Cortes, José Luis de Torres, elevaría peticiones para que se sacaran a su-basta las obras de los tres trozos que constituían el proyecto de prolongación que tanto se estaba haciendo esperar.

Es evidente que la inestabilidad política existente desde, al menos, 1918 en la Nación (se sucedieron doce gobiernos y tres Parlamentos entre ese año y 1923) y la crisis social (repercusión de la revolución rusa, efervescencia de los sindicatos, multiplicación de las huelgas revolucionarias, etc.) y económica (contracción de la post-guerra, caída de las exportaciones, crisis agraria, etc.) imposibilitaba el normal desenvolvimiento de la labor de los ministerios. Sería a partir del 12 de septiembre de 1923, con la instauración de la dictadura militar por Miguel Primo de Rivera, cuando la estabilidad se impuso, como es propio de los sistemas políticos autoritarios. El Directorio Militar y los gobiernos de



Flanco sur del muelle de la Galera en el año 1945. En primer plano se observa la carga de cajas de pescado en un camión después de haber sido desembarcadas del pesquero atracado en las inmediaciones. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

carácter civil, entre 1923 y 1929, pusieron gran énfasis en el desarrollo de las obras públicas, tanto para paliar los efectos perniciosos en el mundo laborar de la crisis, como para poner las bases que condujeran al desarrollo de otros sectores económicos que necesitaban de la mejora de las redes viarias (incremento de la producción industrial y del turismo). En el Puerto de Algeciras pronto se hicieron patentes los efectos del nuevo régimen ordenancista. Los proyectos de obras se agilizaron y la llegada de buques mercantes procedentes de numerosos países se incrementó notablemente, con lo que tal incremento representaba para las arcas de la Junta y la reactivación económica de la ciudad.

El 9 de octubre de 1923, la Junta solicitó al General encargado del despacho del Ministerio de Fomento que se procediera a la tramitación del proyecto de prolongación del muelle de la Galera (que se encontraba paralizado en el citado Ministerio desde hacía tres años) *a fin de que sea en breve sacada a subasta dicha obra*. En la sesión del día 15 de

febrero de 1924 se dio cuenta de haberse aprobado por la Superioridad la subasta de las obras de prolongación del muelle de la Galera, que tendría lugar el día 10 de marzo y que se celebró sin ninguna demora, siendo adjudicadas a la empresa holandesa de don Adrián Bos y Recourt. El señor Bos, en visita efectuada a la Junta en la segunda quincena de marzo, comunicó su deseo de hacer inmediatamente el depósito definitivo y comenzar los trabajos *para los que cuenta con poderosos elementos*, estimando que podrían realizarse en cuatro anualidades.

Sin embargo, un terrible suceso acontecido entre los días 10 y 16 de marzo de 1925, obligó a retrasar una vez más las obras que la empresa concesionaria había comenzado a realizar para la prolongación del muelle de la Galera, así como las del Rompeolas de la Isla Verde. En aquellos días la bahía de Algeciras sufrió uno de los temporales del sudeste más devastadores de cuantos habían azotado hasta esa fecha la zona. El ímpetu de las olas, con las obras exteriores del puerto aún inacabadas, causó enormes des-



El muelle de la Galera en plena actividad en el año 1956. En torno a la Estación Marítima se concentran: la motonave “Alíne”, el “Alcántara”, el trasbordador “Victoria” y, detrás de él, el trasatlántico “Independence”. (Foto de Pabón. A. P. B. A.).

trozos en el muelle de la Galera, en el de Villanueva, en el Rompeolas en construcción, en los medios auxiliares utilizados en los trabajos y en el material flotante. El costo de las reparaciones se calculó en unas 420.000 pesetas.

Las averías se repararon aquella primavera y las obras de prolongación se reanudaron sin mayores contratiempos. El 30 de noviembre de 1927 presentó el Ingeniero Director un Proyecto de dragado para hacer utilizable los 148

metros construidos y rellenados del muro sur de la prolongación del muelle de la Galera. Esta propuesta viene a demostrar que, a finales del año 1927, más de la mitad de la prolongación del muelle se había acabado de construir. El objetivo prioritario de estas labores de dragado era *poder tener en condiciones de calado necesario los 260 primeros metros de muro construidos que quedará terminado al final de enero próximo, dándoles el calado de la coronación del cemento aprobado y construido, o sea, 6,60 metros, 7,60 metros, 8,80 metros y 9,60 metros en la B. M. V. E. (bajamar mínima viva equinocial)*. Los Gerentes Generales de la Compañía de Navegación Italiana “Lloyd Sabauda, S. A.”, Hijos de M. Condeminas, de Barcelona, habían remitido una carta a la Junta en la que expresaban sus deseos de establecer el servicio de sus trasatlánticos en este puerto, pero que sería



El extremo nordeste del muelle de la Galera en el año 1966. Véase una de las grúas adquiridas en 1967 y las cargas de corcho esperando ser embarcadas. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

necesaria la adaptación del muelle recién construido para que los buques de la citada Compañía pudieran hacer la escala solicitada. Es probable que la obra se efectuara con la urgencia que el proyecto reclamaba, pero, por causas diversas, la línea de navegación con Nueva York no llegó a establecerse. Por Real Orden de 15 de diciembre de 1928 y en sesión de la Junta celebrada el 28 de enero de 1929, fueron aprobadas las secciones de los muros de la prolongación del muelle



El muelle de la Galera en 1972. En primer término las viejas casetas de pesquería y, atracados, la motonave “Aline” y los trasbordadores de la Compañía Trasmediterránea.

de la Galera que serían cimentadas sobre escolleras, disponiendo, además, la redacción del correspondiente proyecto reformado.

Un hecho que tendría importantes repercusiones empresariales y laborales en los años siguientes, tendría lugar en el mes de enero de 1931. En la sesión del día 6 de febrero se dio cuenta que, por Real Orden, era aceptada la subrogación por la “Compañía Hispano-Holandesa de Construcciones, S. A.”, de los derechos y obligaciones que el contratista Adrián Bos tenía contraídas con la Junta y que, hasta esa fecha, regentaba la empresa que construía la prolongación del muelle de la Galera. En la misma sesión se dio a conocer, por el Ingeniero Director, las modificaciones que se estaban acometiendo en las obras del muro oeste de la prolongación del citado muelle con el fin de lograr mayores calados y poder hacerlo utilizable para el atraque de buques mercantes de mediano y gran calado y de trasatlánticos.

Las obras de prolongación del citado muelle parecían no acabar nunca, puesto

que de las cuatro anualidades previstas en el proyecto inicial, se habían pasado a siete en 1931 y aún quedaba una parte por construir y algunas zonas por dragar. El 27 de mayo de 1931 se notifica a la Junta que las obras de prolongación continuaban, habiéndose invertido en las mismas en el mes de abril pasado la cantidad de 102.238,20 pesetas. Al mismo tiempo, la “Compañía Hispano-Holandesa de Construcciones S. A.” solicitaba una prórroga de un año para poder terminar las obras subastadas del muelle, petición que vuelve a reiterarse en el mes de julio del siguiente año. Por fin, los trabajos de prolongación del muelle de la Galera estuvieron finalizados a mediados del año 1932, con lo que se daba término a la construcción del emblemático muelle por el que venían suspirando las autoridades de la ciudad desde hacía más de un siglo.

(En la página 303 se ha incluido una imagen conservada en el Archivo Fotográfico de la A.P.B.A., del año 1917, en la que se puede observar el primer trozo del muelle de la Galera, finalizado, el barranco conocido como “el Murillo”, el muelle de Villanueva y, al fondo, la Isla Verde).



El muelle de la Galera en 1975 después de las reformas acometidas en el mismo y en sus entornos entre los años 1969 y 1974, entre ellas la urbanización de la Plaza de la Marina, en primer término.



EL MUELLE DE VILLANUEVA

Iniciadas las obras del muelle de la Gale-
ra en el mes de mayo de 1913, la Dirección
Facultativa fue consciente de que, al margen
de los escasos medios auxiliares con los que
contaba, la inexistencia de obras exteriores
portuarias (Rompeolas de la Isla Verde)
comprometía la buena marcha de los traba-
jos por hallarse la zona de ejecución de los
mismos expuesta a la perniciosa acción de
los temporales que con tanta frecuencia y
virulencia azotaban estas costas. Sobre todo
estaban en grave peligro las barcas, botes-al-
jibes, chalanas y demás material flotante (en
los años sucesivos se adquirieron o alqui-
laron dragas y remolcadores) que carecían
de un lugar abrigado donde resguardarse en
los días de mal tiempo. Los temporales que
tuvieron lugar en los inviernos de 1921 y
1925 le dieron la razón al Director del Puer-
to cuando las olas —que alcanzaron más de
diez metros de altura sobre el espaldón del
muelle de Villanueva en la segunda de esas
fechas— destruyó una parte de lo construi-
do hasta esos años en el muelle de la Galera
además de hundir parte del material flotante.

A falta de una dársena o espacio de
aguas abrigadas donde poder resguardar de
la violencia del mar las embarcaciones de la
Junta de Obras y los faluchos y barcas de
pesca de particulares, estos barcos, como
habían hecho desde el siglo XVIII, debían
utilizar como lugar de fondeo y atraque el
curso bajo del río de la Miel, entre la des-
embocadura y el puente Viejo o del Cristo,
aunque, como señala el Ingeniero Director
*es malísimo, desprovisto de calado y de abrigo, an-
tibigiénico y mal oliente*. Por este motivo, en la
Sesión Extraordinaria de la Junta celebrada
el 23 de mayo de 1913, el Ingeniero Direc-
tor comunicó que estaba redactando un
proyecto para la construcción de un muelle
paralelo a la costa, y no muy lejos de ella,
de unos 100 metros de longitud por 7 de
anchura, que partiera del muro norte del
muelle cuyas obras se acababan de iniciar.

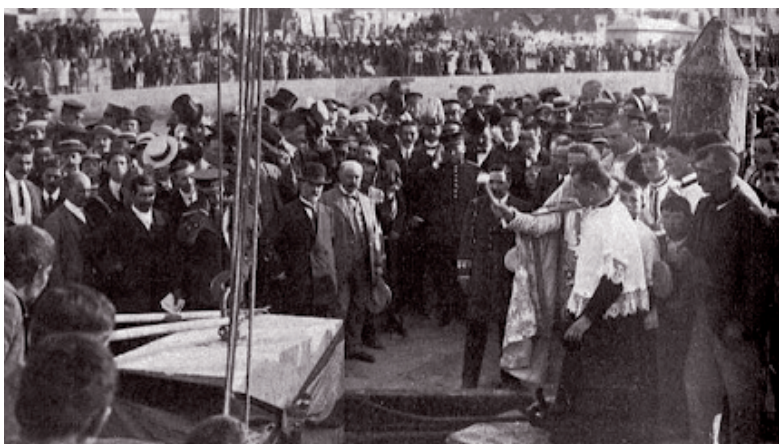
La finalidad de construir este muelle era
—como refiere el propio Ingeniero— *el que
formara una pequeña dársena que, aunque en el
día de mañana pudiera desaparecer, ha de ser de
gran utilidad durante las obras, como medio auxi-*

liar de las mismas para refugio del material flotante por no contar éste con otro fondeadero más adecuado.

En la reunión de la Junta celebrada el 23 de mayo de 1913 se acordó que el acto de inauguración se celebraría el domingo 25 de mayo a las cinco de la tarde. Veinte días antes de celebrarse esta reunión, el 3 de mayo, el Ministro de Fomento, Miguel Villanueva y Gómez,

realizó una visita de inspección al puerto de Algeciras. Al parecer esta visita fue decisiva a la hora de desbloquear la aprobación del proyecto del muelle de la Galera.

Casi un año después de haber dejado el Ministerio de Fomento el señor Villanueva, la Comisión Ejecutiva de la Junta, el 4 de marzo de 1914, *por haber sido este señor un decidido protector del Puerto de Algeciras*, aprobó y, veinte días más tarde el Pleno corroboró, colocar su retrato *en la sala de sesiones de esta Junta para constancia de reconocimiento*. No existe constancia de que el retrato del señor Villanueva estuviera alguna



Multitudinario acto de colocación de la primera piedra del muelle de Villanueva celebrado el domingo 25 de mayo de 1913 con asistencia de las autoridades civiles, militares y religiosas de la ciudad. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

vez colgado en la referida sala. Lo que sí se llevó a la práctica fue poner el nombre de Miguel Villanueva al muelle de costa que se proyectaba construir delante de la Marina, denominación que, luego, se hizo extensiva a la dársena que habilitó el citado muelle. El acuerdo se tomó en la Sesión Extraordinaria celebrada el día 23 de mayo de 1913. Aunque el muelle y la dársena de Villanueva desaparecieron al ensanchar el paseo de la Marina en 1963, hasta el día de hoy se mantiene el nombre de Avenida de Villanueva a la vía que discurre entre el antiguo Hotel Anglo Hispano y el Auditorio Millán Picazo.

Al mismo tiempo que se estaban llevando a cabo las obras del muelle de Villanueva, se trabajaba en la zona de la Marina para construir un paredón o muelle de ribera y un pequeño espigón de mampostería que debía cerrar la dársena por su parte noroeste (véase, en la fotografía aérea de 1929, el muelle de Villanueva, la dársena del mismo



El muelle de Villanueva en 1930. Obsérvese el espaldón exterior en su frente oriental y la dársena con los faluchos y barcas pescadoras a vela atracadas. Al fondo de la imagen se puede contemplar el arranque del futuro muelle Pesquero. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

nombre, la Marina y el mencionado espigón).

En 1914 el Ingeniero Director del Puerto redactó un proyecto para proceder al dragado del muelle de la Galera y la dársena de Villanueva, cuyo muelle se hallaba en construcción, pero que aún no se encontraba en disposición de poder recibir las embarcaciones de obras (chalanas, barcaza de los buzos, bote-aljibe, etc.) y los botes de las

autoridades. El señor Martínez de Campos escribió en la Memoria del citado proyecto que *habiendo sido necesaria para la defensa de la flota que se emplea en las obras y de las demás embarcaciones menores del puerto, formar una dársena pequeña con el muelle de Villanueva..., mientras no esté acabada está sometida a la invasión de no pocos aterramientos, es indispensable y urgente dragar en ella, por lo menos para que las embarcaciones no estén expuestas a vararse en bajamar.*

No se tienen más noticias sobre la construcción de este muelle en las actas de las sesiones de la Junta celebradas en los meses siguientes, pero por la documentación fotográfica conservada se puede asegurar que las obras se hallaban muy adelantadas a mediados del año 1915.

La construcción del muelle de Villanueva y la habilitación de la dársena del mismo nombre no estuvieron totalmente acabadas hasta mediados de 1916. En octubre de ese año se hace referencia, entre los antecedentes del proyecto de terminación del muelle de la Galera, a que aún



El muelle de Villanueva recién terminado en una fotografía de 1917. Obsérvese como aún no se había construido el espaldón exterior. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

faltaban por ejecutar las obras del muelle de la Marina para poder cerrar la dársena del mismo nombre.

El 10 de noviembre se presentó un proyecto para solucionar el aterramiento que estaba produciéndose en la dársena y que ponía en peligro el fondeo y atraque de las embarcaciones que usaban aquel lugar para resguardarse. Se proponía la prolongación del muro que estaba iniciado al final de la Marina en 34 metros en dirección nordeste que, con lo ya construido, alcanzaría la longitud de 45,5 metros, lográndose con esta obra preservar la dársena de los aportes no deseados de arenas.



El muelle y la dársena de Villanueva, la Marina y parte del muelle de la Galera. (Fotografía aérea tomada en 1929 por el piloto de la R.A.F., Sr. Armour).

Desde el mes de marzo de 1917 la mayor parte de los faluchos y pailebotes que hacían el transporte de cabotaje y que iban a comerciar a la vecina costa africana, practicaban sus operaciones de carga y descarga en el lado norte del muelle de la Galera y en la dársena de Villanueva. Por esa fecha en la dársena de Villanueva *se resguardaban 22 embarcaciones (botes, grúas, cabrias, chalanas, aljibes, etc.) que poseen las Obras de este puerto, además de los motores y vaporcitos de la Comandancia de Marina, de los Consignatarios y de varios particulares y pescadores de este puerto.*

Como ya se ha referido, la inexistencia del Rompeolas de la Isla Verde, tantas veces reclamado por las autoridades locales y portuarias, había provocado que los frecuentes temporales produjeran daños en las infraestructuras en construcción y en los medios auxiliares y material flotante desde el inicio de las obras del muelle de la Galera. Al margen del devastador temporal de marzo de 1925, está documentado otro de similares características sufrido en los días 11 y 12 de febrero del año 1921. En aquella ocasión los daños más relevantes se produjeron en el muelle de Villanueva y en el muelle de

ribera de la Marina. En el primero de ellos arrancó cuarenta y cinco metros del paramento interior, aunque no causó daños en las chalanas y embarcaciones particulares atracadas en la dársena.

En origen, este muelle no estaba dotado de espaldón, probablemente porque se consideraba que la superestructura de siete metros de anchura proporcionaba defensa suficiente a las embarcaciones atracadas en la dársena. Con posterioridad al temporal de febrero de 1921 y para proporcionarle una mayor elevación y defensa frente a las olas arboladas del sudeste, se le añadió un espaldón en su pretil exterior de dos metros de altura, lo que no fue suficiente para librar a las embarcaciones de la galerna de marzo de 1925, con olas que saltaron por encima del muelle echando a pique varias de las barcazas y chalanas que se hallaban atracadas en la parte interior del mismo. (Véase la fotografía que encabeza el presente capítulo).

(En la página 319 se muestra una interesante fotografía tomada entre los días 10 y 16 de marzo de 1925, cuando un temporal del sudeste se desencadenó sobre el puerto. Una enorme ola se abate sobre el espaldón del muelle de Villanueva. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



La dársena de Villanueva en 1930. Véanse la barcaza de buzos, numerosos botes y otras embarcaciones particulares atracadas. A la izquierda de la imagen, el edificio que, hacia 1925, sustituyó al desaparecido tinglado de la Pescadería.



LA MARINA Y EL MUELLE DE RIBERA

A mediados del siglo XIX el Ayuntamiento de Algeciras remodeló el viejo embarcadero de madera decimonónico situado en la margen izquierda del río de la Miel —del que ya se ha tratado— y, algunas décadas más tarde, actuó de nuevo sobre la zona para construir el llamado muelle Viejo o Comercial, única infraestructura de mampostería existente en el puerto hasta la construcción de los muelles de la Galera y de Villanueva a partir del 1913. En esta ocasión también reformó el espacio portuario conocido como “la Marina”, un paseo de ribera que se iniciaba en la orilla izquierda del río y acababa, unos cien metros más al Norte, al final del Murillo, en la plaza de la Pescadería.

Aquella primitiva Marina estaba constituida por una zona de relleno elevada sobre la playa y separada de ella por un muro con antepecho que disponía de un banco corrido en su parte interior y dos escaleras de acceso a dicha playa flanqueadas por pilares rematados en jarrones de tipo etrusco,

como se puede apreciar en las fotografías de principios de siglo conservadas.

Hacia el año 1907 se derribó el murete o antepecho dejando sólo los pilares y, seis años más tarde, cuando se procedió a ensanchar el muelle Viejo y se iniciaron los rellenos para las obras del muelle de la Galera, la Marina fue remodelada totalmente y ensanchada mediante la construcción de un muro de ribera delante de la dársena de Villanueva que habilitó un nuevo paseo adoquinado y adornado con una hilera de árboles (véanse las fotografías que se adjuntan de los años 1917 y 1918).

En el año 1916 se le dio a la Marina el nombre de Avenida José Luis de Torres. Éste relevante personaje fue diputado a Cortes por el distrito de Algeciras entre los años 1910 y 1923, primero por el Partido Liberal y, luego, por el Partido Conservador. El motivo de otorgarle su nombre a tan importante espacio urbano-portuario fue en reconocimiento por sus constantes desvelos en favor del puerto de la ciudad,



Uno de los dos accesos mediante escaleras que comunicaban la Marina con la playa. Véanse los pilares que lo flanqueaban rematados con elegantes jarrones de estilo etrusco. (Fotografía tomada hacia 1903. Colección particular).

pues gracias a sus gestiones en Madrid acerca del Ministro de Fomento y de la propia Casa del Rey se debió, en buena medida, la aprobación del proyecto de construcción del muelle de la Galera y el desbloqueo en diversos ministerios de otros proyectos vitales para el desarrollo portuario de Algeciras.

La Avenida José Luis de Torres o la Marina —como siguió siendo conocida por la gente del común— fue, en las décadas siguientes uno de los espacios más concurridos de la ciudad, lugar de conexión entre el centro urbano y el pujante muelle de la Galera, donde se ubicaba la Estación Marítima, el final de la línea del ferrocarril, el lugar de embarque y desembarque de los pasajeros que iban o venían de Gibraltar, Ceuta y Tánger y, desde

los años cincuenta, los viajeros que arribaban en los trasatlánticos “Constitution”, “Independence”, “Leonardo da Vinci”, “Cristoforo Colombo”, “Raffaello” y “Michelangelo”.

Sin embargo, a partir de principios de los años cuarenta, el desarrollo de las actividades portuarias y, sobre todo, las previsiones de un auge sin precedentes en las déca-



La Marina o Avenida José Luis de Torres en el año 1917. Al fondo de la imagen se puede ver uno de los tinglados cerrados instalados en el antiguo muelle Comercial y, a la derecha, el edificio del Hotel Marina Victoria. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

das siguientes, obligaron a la Junta de Obras del Puerto a acometer un proyecto encaminado a lograr una conexión directa de los muelles con la carretera de Málaga. Así fue como se aprobó el proyecto de muro de Ribera o Paseo Marítimo, construido entre los años 1942 y 1952. En el transcurso de esta importante obra, la Marina sufrió una profunda remodelación, pues el Director



La Marina o Avenida José Luis de Torres en el año 1918. Véase la hilera de árboles que la decoraba en aquellos años. (Colección particular).

del Puerto opinaba que *la reciente terminación del acceso al puerto desde la carretera general* (lo que luego sería conocido como Paseo Marítimo) *adolece del grave defecto de que se estrangula precisamente a la entrada en la Marina*. En efecto, el intenso y constante tráfico de camiones, autobuses y vehículos particulares por la Marina en dirección al Paseo Marítimo producía frecuentes atascos debido a la estrechez del obsoleto paseo, antes llamado

Avenida José Luis de Torres. Por tal motivo se procedió a ensancharla y para ello se tuvo que rellenar parcialmente la dársena de Villanueva mediante un proyecto que fue aprobado el 30 de agosto de 1952 y cuyas obras se llevaron a cabo entre 1954 y 1957. La liquidación de las obras aparece recogida en la sesión ordinaria celebrada por la Junta de Obras del Puerto el 27 de agosto de 1958, aunque los trabajos del re-



La Marina en el año 1930. Véanse los autobuses estacionados delante del Hotel Marina Victoria que comunicaban Algeciras con Cádiz y Sevilla. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).



La Marina en el año 1961. Véanse, a la derecha de la imagen, la dársena de Villanueva reducida por los rellenos para posibilitar el estacionamiento de autobuses y el extremo norte del muelle del mismo nombre. Detrás aparece el muelle Pesquero y la lonja antigua. (Colección particular).

llo de la parte más cercana a la Marina de la dársena debieron estar finalizados a finales del año anterior.

Sin embargo, esta reforma de la Marina y del muelle de ribera que daba a la antigua dársena de Villanueva, por esos años convertida en un espacio de aguas abrigadas que formaba parte de la gran dársena pesquera habilitada desde que se construyó el muelle pesquero entre los años 1933 y 1944, no iba a ser suficiente para dar una solución definitiva a los problemas de tráfico que se estaban generando en el muelle de la Galera, la Marina y el Paseo Marítimo. En el año 1963 se procedió a ensanchar la parte inicial del



Obras de ensanche del tramo inicial del muelle de la Galera y relleno total de la dársena de Villanueva para habilitar un gran espacio frente a la acera de la Marina. Año 1963. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



Obras de urbanización en la Plaza de la Marina realizadas en el año 1973. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

muelle de la Galera y a rellenar lo que quedaba de la dársena de Villanueva para habilitar una nueva superficie que se añadiría a la Marina.

El 10 de febrero de 1966 la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas autorizó a la Junta para que redactara un “Plan de Ordenación de la Dársena Pesquera”, en el que se incluían el dragado de dicha dársena, la ampliación de los muelles con el objeto de lograr nuevas líneas de atraque y racionalizar las actividades que se desarrollaban en aquel espacio relacionadas con el desembarco, la preparación, la venta y la carga y exportación de pescado.

En el mes de septiembre de 1966 se redactó un primer proyecto de nuevos muelles y dragado de la dársena pesquera. Desestimada la sustitución de la escollera existente en la lado este del muelle pesquero y su sustitución por un muelle con atraques, se optó por construir un muelle de ribera en el litoral que cerraba por el oeste la dársena, con lo que se duplicarían las líneas de atraque, se ampliaría la superficie que

lindaba con el Paseo Marítimo y la Marina y se habilitaría una gran y abrigada dársena destinada a barcos de pesca.

El acta de replanteo de las obras fue aprobada, por Orden de la Jefatura de Costas y Puertos, en el mes de diciembre de 1968, estando finalizadas a mediados del año 1971. También se procedería a la instalación de una verja de separación entre el espacio ganado al mar y el Paseo Marítimo y la Marina, que se colocaría en el ese mismo año.

Para completar las obras de urbanización y embellecimiento de la zona comprendida entre el muelle de la Galera, la antigua Marina y el Paseo Marítimo, se acometieron los trabajos de construcción de una fuente y de la instalación de jardines en la llamada Plaza de la Marina en el año 1973.

(En la página 323 se ha incluido una fotografía de la Avenida José Luis de Torres recién remodelada en el año 1916. En el centro de la imagen aparece el Hotel Marina Victoria y, al otro lado del río, la mansión del señor Ruge-roni. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



EL KURSAAL

La Conferencia Internacional sobre Marruecos, celebrada en Algeciras en el año 1906, hizo que la ciudad fuera conocida en todo el mundo. Esa circunstancia, unida a su privilegiada posición geográfica, la cercanía de Marruecos —región cada vez con un mayor protagonismo en la esfera política internacional— y de la pujante colonia inglesa de Gibraltar situada al otro lado de la Bahía, favoreció la llegada de turistas de alto nivel económico y de acaudalados empresarios gibraltareños y británicos que acudían, también, debido a la existencia de uno de los mejores hoteles de Europa en la ciudad: el Hotel Reina Cristina, y de una línea de ferrocarril que unía Algeciras con las principales ciudades del continente a través de Bobadilla y Madrid.

Esta afluencia de viajeros y de turistas, sobre todo llegados del Reino Unido, permitió el desarrollo de la industria hotelera local y de instalaciones lúdicas, con numerosos proyectos, algunos de los cuales que no llegaron a hacerse realidad, como el “Gran Casino” o el “Balneario del Saladi-

llo”, pero otros que se convirtieron en emblemáticos lugares de ocio como el “Kursaal Club de Algeciras”, cuya propaganda, aparecida en el semanario “El Duende de la Comarca” en su número 85 publicado el 28 de abril de 1921, decía: *Elegante y confortable local situado en el pintoresco Paseo de la Conferencia. Hermosas vistas a la Bahía. Orquesta sinfónica. Proyecciones diarias de cine y variedades. Bar de primer orden.*

El “Kursaal” abrió sus puertas en el litoral situado a los pies del Hotel Reina Cristina en el año 1910. Se trataba de un edificio de madera, de planta rectangular y tejado de chapas onduladas que penetraba en el mar, a modo de un palafito, sostenido por numerosos postes de madera. Presentaba amplios ventanales en sus cuatro frentes y disponía de una terraza mirando a la Bahía sustentada por unas especies de tornapuntas de madera. Su promotor fue Mr. Jorge Croiséé d’Ancourt, el cual solicitó licencia al Ayuntamiento y unos terreros en la playa del Chorruelo para construir lo que él llamaba casino-balneario.

Kursaal Club de Algeciras

SOCIEDAD DEL FOMENTO

Elegante y confortable local situado en el pintoresco Paseo de la Conferencia.— Hermosas vistas a la bahía.— Orquesta sinfónica
Proyecciones diarias de Cine y Varietés — Bar de primer orden

Publicidad del “Kursaal” aparecida en el nº 85 del semanario “El Duende de la Comarca” el 28 de abril de 1921.

El Consistorio le concedió la licencia que solicitaba a cambio del pago de una renta con la condición de que, a los ocho años de explotación, el edificio y todos sus enseres pasaran a su propiedad. A partir de entonces el Ayuntamiento procedería a arrendarlo a la sociedad representada por el señor Croisé por un período de doce años por la cantidad de 1.000 pesetas anuales los primeros seis años y 1.500 los siguientes.

Pérez-Petinto refiere que *inaugurado el casino, los recreos que en él hallaban los numero-*

sos turistas que se alojaban en el antiguo y lujoso Hotel Reina Cristina, favoreció en gran modo la venida de turistas a Algeciras. Luis de Armiñán, en 1911, escribió sobre “El Kursaal” lo que sigue en su novela “La calle Real y el callejón del Muro”: *Algeciras comenzó a iluminarse y el jaulón del Kursaal, clavado sobre el agua, brillaba triunfador. Era un barracón de madera y cristal, con balcón corrido sobre el mar, en el que se jugaba y bailaba.*

Hasta junio del año 1912 la sociedad concesionaria pagó la renta estipulada,



El “Kursaal” visto desde las proximidades de la entrada al Hotel Reina Cristina. En la imagen se puede contemplar, además del club, el Paseo de la Conferencia y la playa del Chorruelo. Fotografía tomada hacia 1920. (Colección particular).



Plano del “Proyecto de adaptación del Kursaal para Instituto de Segunda Enseñanza”. Año 1934. (Cedido por José Juan Yborra Aznar).

pero a partir de esa fecha, quizás porque el Ministerio de Gobernación prohibió en ese año los juegos de azar, dejó de hacerlo. El Ayuntamiento recuperó el edificio y, una vez en posesión del local, lo destinó a diversos usos. Durante la Dictadura del general Primo de Rivera el edificio se seguía utilizando como “Club Náutico”. Posteriormente se cubrieron todos sus paramentos exteriores con tablazones para dar mayor seguridad al edificio, como se puede comprobar en la fotografía del año 1930 que se adjunta.



Fotografía del “Kursaal” tomada desde la playa en el año 1915. A la derecha de la imagen se puede ver el Paseo de la Conferencia y la puerta de la propiedad del señor Smith.

En 1934 se trasladó al “Kursaal” el Instituto de Segunda Enseñanza —ubicado hasta entonces en el edificio de los González-Gaggero, luego Hotel Sevilla— entretanto se acometían las obras de construcción de un nuevo edificio destinado a Instituto en las afueras de la ciudad, en los llamados altos del Calvario. En el plano que se adjunta se recoge la remodelación que hubo que hacer al “Kursaal” para adaptarlo a centro de enseñanza. Según la distribución expuesta en dicho plano, contaba con seis aulas, laboratorio de historia y naturales, laboratorio de física, sala de profesores, sala de señoritas, oficinas, secretaria, dirección y portería. Además, la terraza que daba a la Bahía podía ser utilizada como improvisado patio de recreo o zona de descanso por el alumnado. El “Kursaal”, continuó ejerciendo la función de centro educativo, a pesar de las deficiencias

que presentaba y de la excesiva humedad del lugar provocada por la existencia del mar bajo su suelo de madera, hasta el 16 de octubre de 1942, cuando un incendio, al parecer provocado por una chispa desprendida de la locomotora de vapor del tren de vagone-
tas que transportaba piedras para las obras del muelle Pesquero, destruyó el palafito en menos de una hora.



Una vista del “Kursaal” similar a la de la página 319, aunque en esta ocasión el edificio ya se había reformado y cubierto sus paramentos exteriores con tablazones que hicieron desaparecer los amplios ventanales. Año 1930. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

En los años cincuenta, sobre los pilotes de madera que quedaron emergentes en la arena de la playa después del incendio, se estableció un bar al que acudían los usuarios de la vecina playa del Chorruelo durante el verano.

Según algunos testigos de la época, al “Kursaal” acudió en numerosas ocasiones

el general Primo de Rivera durante el tiempo que, como militar, estuvo destinado en la ciudad.

(En la página 328 se muestra una postal editada en 1925 en la que el “Kursaal” aparece como “Club Náutico” de Algeciras. A la izquierda de la imagen se pueden ver las casetas de madera de los bañistas que utilizaban la playa del Chorruelo).



Una vista del “Kursaal” tomada desde el mar. Detrás, a la izquierda de la imagen, se puede contemplar el Hotel Reina Cristina y, a la derecha, el tejado de villa Smith. Fotografía realizada hacia el año 1920. (Colección particular).



EDIFICIO DE SANIDAD MARÍTIMA O EXTERIOR

En las primeras décadas del siglo XIX, los brotes epidémicos de fiebre amarilla afectaron a las poblaciones de la comarca, sobre todo durante la época veraniega. Dado que el período de incubación y transmisión de la enfermedad por medio de los mosquitos era muy breve (aproximadamente tres días) las posibilidades de expansión del mal por vía terrestre eran muy remotas. No sucedía lo mismo con los desplazamientos por vía marítima, puesto que los viajes eran rápidos y podían contagiarse las poblaciones a través de viajeros contaminados que arribaran a un puerto de mar.

En el puerto de Algeciras se había habilitado, en la segunda mitad del siglo XVIII, un Servicio de Sanidad para controlar a los viajeros que deseaban desembarcar y para ponerlos en cuarentena cuando las circunstancias lo exigían. En determinados momentos, en los que la enfermedad se presentaba especialmente virulenta, el Servicio de Sanidad prohibía el desembarco

de pasajeros de los buques procedentes de puertos lejanos fondeados en la rada o los provenientes de Gibraltar.

Entre agosto de 1803 y enero de 1804 la epidemia de fiebre amarilla provocó 5.000 muertes en la comarca. En 1813 apareció un nuevo brote de la temida enfermedad. En esta ocasión el Presidente de la Chancillería de Granada, Eugenio Portocarrero, dictó un bando con una serie de normas destinadas a preservar el territorio bajo su jurisdicción de la epidemia. Entre otras órdenes, cursó la de prohibir toda comunicación por mar y tierra con la plaza de Gibraltar, que por el hacinamiento en que se hallaba la población de la colonia y la frecuente llegada de viajeros extranjeros, era un verdadero foco para la propagación de la infección. Entre otras medidas de prevención obligaba a permanecer en observación durante cuarenta días a todo buque que procediera de la colonia británica.

En el proyecto de 1859, elaborado por el ingeniero Juan Martínez Villa, de dota-

ción de un puerto para Algeciras, se preveía la construcción de un lazareto, de una sede para la capitania del puerto y de un edificio de sanidad desde el que controlar la entrada de viajeros y mercancías. Aunque ese servicio existía, como se ha dicho, al menos desde mediados del siglo XVIII, desconocemos donde estaban instalados los funcionarios de sanidad encargados de llevarlo a cabo. Sabemos que en el año 1782 había una falúa de sanidad que era la que navegaba hasta los buques que debían ser inspeccionados.

En 1807, el escritor francés Chateaubriand se vio obligado a esperar varios días para poder desembarcar en Algeciras por haber sido sometido el barco en el que viajaba a cuarentena por los servicios de sanidad del puerto a causa de la epidemia de fiebre amarilla.

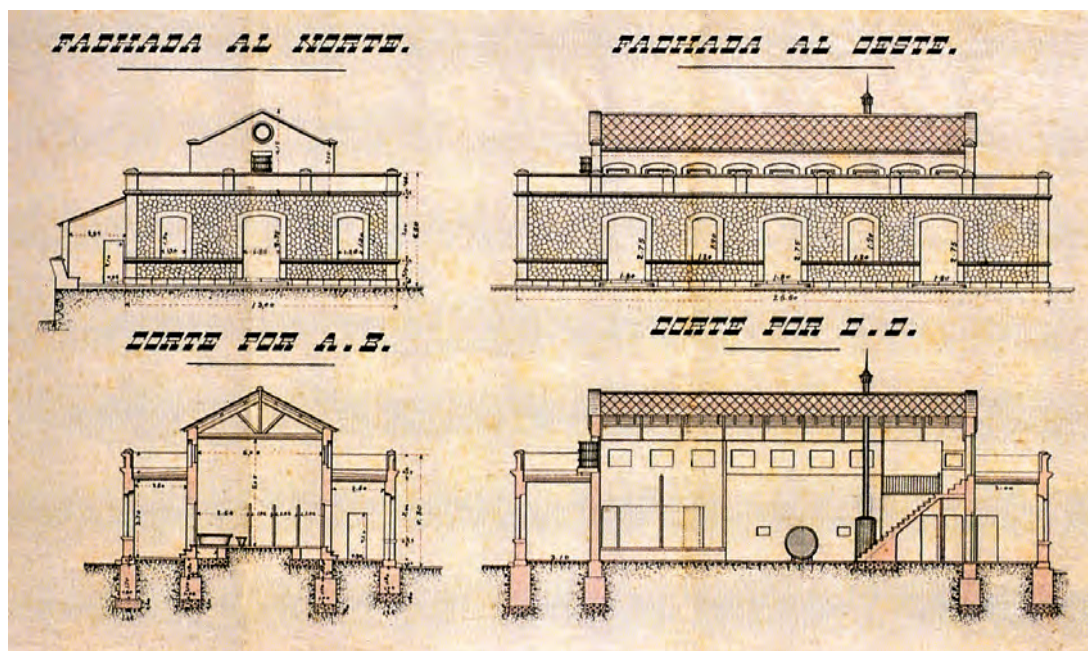
Otra epidemia sufrida en el siglo XIX por los habitantes de la comarca fue la de cólera morbo, que se extendió por el Campo de Gibraltar en 1834, 1854, 1859 y 1885. Como en ocasiones anteriores, en el puerto de Algeciras los servicios de sanidad extre-

maron sus inspecciones y cuarentenas con la intención de poner algún obstáculo a la expansión del mal.

En 1832 llegó por mar a Algeciras, procedente de Francia, el pintor Eugène Delacroix. Intentó desembarcar con otros viajeros pero no les dejaron los funcionarios de sanidad, obligándoles a permanecer en los botes a pocos metros de la playa.

El investigador Martín Bueno Lozano menciona, en relación con el brote epidémico de 1885, la existencia de una Dirección de Sanidad Marítima en el puerto de Algeciras que fue la encargada de enviar la falúa del servicio a Getares donde había fondeado un buque cuya tripulación, desoyendo la orden de cuarentena, había saltado a tierra para comprar una cabra. Con motivo de la epidemia, se instaló en la playa de Getares un lazareto de observación y cuarentena *con su correspondiente almacén y tinglado para el ventileo, espurgo y fumigación de las personas, géneros y buques* llegados al puerto de la ciudad.

A principios del siglo XX, la Caseta del Servicio de Sanidad Marítima se hallaba



Secciones y alzados del nuevo Edificio de la Estación Sanitaria proyectado por el ingeniero Cástor Rodríguez del Valle e inaugurado en 1918. (Archivo de la A. P. B. A.).



El edificio de Sanidad Exterior recién terminado de construir en el arranque del Paseo de la Conferencia, cerca de la cabecera del muelle de Madera. Fotografía tomada en torno a 1919. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

situada en el arranque del muelle Comercial o muelle Viejo, al norte de la Caseta de Aduana. Sin embargo, el proyecto de ensanche de dicho muelle, presentado por el Ingeniero Director de las Obras del Puerto el 7 de agosto de 1908, obligó a su traslado. Se propusieron varias soluciones al problema suscitado, entre ellas trasladarla unos diecisiete metros en dirección norte hasta colocarla cerca del pretil de la Marina o llevarla a la Isla Verde y ubicarla en el edificio que el Ministerio de Guerra tenía dedicado a polvorín, aunque esta posibilidad quedó descartada una vez que el Ministerio comunicó a la Dirección General de Obras Públicas que no podía realizar el traslado de la pólvora custodiada en la citada isla. Entretanto, la Junta de Obras del Puerto propuso que se podría ubicar el servicio de Sanidad, de manera provisional, a la Caseta de Salvamento de Náufragos que se localizaba en la margen derecha del río de la Miel, a poco metros de la oficina expendedora de billetes de la Compañía del Ferrocarril. El incremento del tráfico con Marruecos y la inmigración de hebreos ocasionada por las revueltas que se estaban sucediendo en el Imperio Cherifiano, habían motivado que el Ministerio de la Gobernación aumen-

tara la categoría de la Estación de Sanidad Exterior de Algeciras e incrementara el personal y los servicios que ofrecía. Sin embargo, estas mejoras en los servicios y el personal no se correspondían con la escasa calidad de las endeble instalaciones —una improvisada caseta de madera— que la Sanidad poseía en el puerto algecireño.

En la Sesión Ordinaria de la Junta cele-

brada el día 9 de diciembre de 1908 se leyó un oficio del Gobernador Civil de la provincia autorizando, por orden del Ministro de la Gobernación, el traslado de la caseta citada desde el arranque del muelle Comercial, donde se hallaba situada, hasta la Caseta de Salvamento de Náufragos, en la orilla derecha del río, a la espera de poderse acometer la construcción de una nueva sede.

En 22 de septiembre de 1910 aún no se había realizado obra alguna, según consta en una carta inserta en el “Proyecto de Estación de Sanidad Exterior de Algeciras” aprobado por Real Orden de 3 de julio de 1911 para la construcción de una nueva estación, junto a la Caseta de Salvamento de Náufragos, al sur del río.

Las obras se llevaron a cabo, a partir de esa fecha, con bastante rapidez, puesto que en la sesión ordinaria de la Junta de Obras celebrada el día 6 de abril de 1912 se dio cuenta de que *se ha terminado la construcción del Edificio de la Estación Sanitaria*. El Ingeniero Director comunica a la Comisión que puede hacer entrega del mismo a las autoridades sanitarias cuando ésta lo considere oportuno.

No obstante, el incremento del tráfico, tanto de mercancías —susceptibles de ins-

pección— como de pasajeros, que estaba protagonizando el puerto en aquellos años, obligó a realizar una profunda reforma del edificio levantado entre los años 1911 y 1912. La nueva Estación Sanitaria remodelada, proyectada por el ingeniero Cástor Rodríguez del Valle hacia 1916, se entregó a las autoridades sanitarias, una vez terminada, en el mes de octubre de 1918.

Aquel edificio dedicado a Estación de Sanidad Exterior o Marítima consistía en un sólido inmueble de planta rectangular con dos pisos, el superior retranqueado en sus cuatro frentes, que se cubría con un tejado de tejas planas o inglesas a dos aguas. El inferior disponía de terraza y azotea rodeada con un pretil macizo. Los muros exteriores de la planta baja tenían, en origen, paramentos de piedra vista y presentaba ventanas en todos sus frentes sobre zóca-

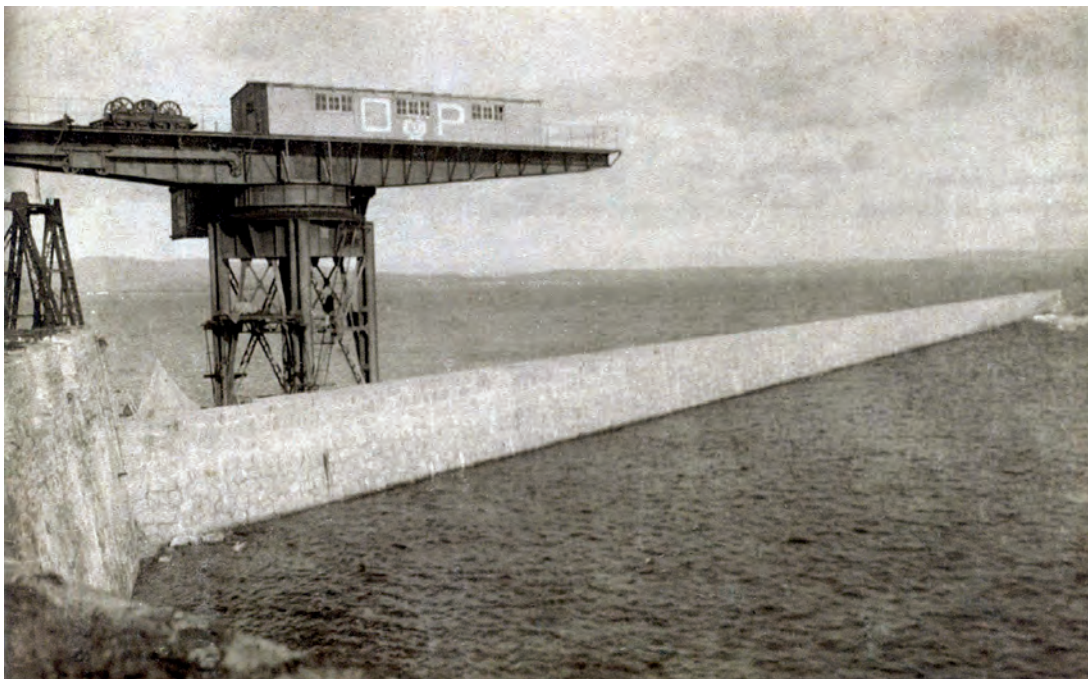
lo, también de piedra. La puerta principal, flanqueada por dos ventanas, se abría hacia el lado norte. Consta que, una vez finalizada la obra, sus dependencias fueron dotadas con los instrumentos más avanzados de la época en el campo de la sanidad.

El edificio perduró en la trama urbana de la ciudad hasta principios de la década de los setenta cuando fue demolido para ensanchar la carretera que discurría entre la Marina, por el nuevo puente que se construyó sobre del río, y el acceso a la Isla Verde siguiendo el antiguo Paseo de la Conferencia. En el solar que ocupó el Edificio de Sanidad Exterior se levanta hoy el “Auditorio Millán Picazo” edificado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

(En la página 332 se ha incluido una fotografía realizada hacia 1945 en la que, en primer plano, aparece el edificio de Sanidad Exterior. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



El edificio de Sanidad Exterior fuera de uso en el año 1970. A continuación, el edificio de Aduana y la sede de la Junta de Obras del Puerto. Al fondo, la Isla Verde, el abandonado muelle de la Peseta, el Real Club Náutico y la carretera de la Isla. Delante de la Avenida de la Hispanidad se puede contemplar la dársena de embarcaciones menores hoy día desaparecida y el puente para uso de vehículos donde antes estuvo el del ferrocarril de vía estrecha. (Colección particular).



ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE

El proyecto: diez años de trámites

En el “Proyecto de un puerto de arriba-da y refugio en Algeciras” de 1859, redactado por el ingeniero Juan Martínez Villa, ya se proponía la construcción, como una de las obras exteriores del puerto y con el objetivo de habilitar una gran superficie de aguas abrigadas, de un malecón de escollera o dique de abrigo entre la Punta del Rodeo y la Isla Verde con una longitud de 770 metros, y de otro, a modo de espigón, sobre los arrecifes existentes al norte de dicha isla.

En el “Proyecto de Puerto de Refugio de 1908”, elaborado por el Ingeniero Director José Rodríguez de Rivera, se daba prioridad a la construcción de un rompeolas en la Isla Verde. En este nuevo proyecto se proponía ejecutar un rompeolas en dirección norte que arrancara de los arrecifes situados en la costa noroeste de la isla con tres alineaciones, la primera asentada sobre tierra firme, a ejecutar en dos trozos o fases.

Por Real Orden de 13 de septiembre de 1911 se aprobaba, con carácter definitivo, el proyecto del “Rompeolas de la Isla Ver-

de”. Sin embargo, estas obras exteriores del puerto se vieron relegadas durante una década al apostar el Gobierno de la Nación por la construcción del muelle de la Galera. La necesidad de habilitar un muelle para el embarque de tropas y material de guerra con destino a Marruecos fue el motivo fundamental que justifica el retraso de las obras del Rompeolas.

En las Actas de la Junta y en la Memoria del proyecto de construcción del citado rompeolas se recogen, en parte, los debates que las presiones y exigencias del Ministerio de Guerra provocaron en el seno de la Junta. Por Real Orden de 22 de julio de 1910 se otorgaba categoría de militar al muelle de la Galera. En la sesión celebrada el 13 de enero de 1913, el Ingeniero Director dio cuenta del viaje que había realizado a Madrid para procurar agilizar las obras portuarias proyectadas, señalando que *tanto S. M. el Rey (q. D. g.) como el Ministro de Fomento se han mostrado inclinados a que inmediatamente que estén en ejecución las obras del muelle de la Galera se vea la manera de arbitrar recursos*



Proyecto Reformado de 1910. Véanse, a la izquierda de la imagen, el nunca construido contramuelle de Santiago, en el centro, el muelle de la Galera y el muelle de Ribera que luego sufriría profundas transformaciones, dando lugar al muelle y dársena de Villanueva. En la parte superior, el Rompeolas de la Isla Verde. (Archivo de la A. P. B.A.).

y llevar a cabo las del (propuesto) Rompeolas de Isla Verde, obra sine qua non y complementaria de la primera.

En los años que siguieron aparecen continuas referencias a los libramientos realizados para la ejecución de las obras del muelle de la Galera y a la aprobación de los sucesivos reformados del mismo, pero ninguna noticia relativa a agilizar los trámites del rompeolas y, menos, a aprobar las necesarias subvenciones para ejecutar las obras. El 7 de julio de 1916, el Ingeniero Director presentó a la Junta el proyecto reformado del “Rompeolas de la Isla Verde” que había sido redactado en los meses anteriores y que había firmado el 2 de mayo del citado año.

El 13 de octubre, el diputado José Luis de Torres comunica a la Junta que se han incluido en el Presupuesto Extraordinario del Ministerio 3.000.000 de pesetas para las obras del rompeolas *que se cree se substarán en breve plazo*. En la sesión de la Junta celebrada el 23 de julio de 1917 se dio cuenta *de haber sido aprobado el primer trozo del Rompeolas de la Isla Verde con un presupuesto de 3.186.136,97 pesetas de contrata y declarando*



Las obras del Rompeolas de la Isla Verde en 1921, antes de la llegada de las grúas Goliath y Titán. Véase el espaldón a la derecha de la imagen. (Archivo Fotográfico de la A. P. B.A.).



Las obras del Rompeolas a principios de 1923. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

sólo aprobable el resto de la obra para cuando las posibilidades económicas del Estado lo permitan. La Junta consideraba probable que la subasta de las obras se llevaran a cabo en el mismo mes de octubre.

Mientras que los trabajos del muelle de la Galera proseguían sin grandes dificultades, el proyecto, tantas veces mandado reformar, del Rompeolas de la Isla Verde parecía estar condenado a no ver nunca la luz. En la sesión del 29 de abril de 1918, el diputado José Luis de Torres, cuyos desvelos por el progreso del puerto algecireño no han sido justamente valorados, comunicó a la Junta de Obras del Puerto que se había

publicado en la Gaceta de Madrid el Real Decreto por el que se autorizaba sacar a subasta las obras del rompeolas. Sin embargo, la buena noticia se transformó pronto en una nueva decepción: nadie licitó por las obras del “Rompeolas de la Isla Verde”, quedando desierta la tan ansiada subasta. No obstante, el Ministerio actuó con presteza en esta ocasión a la hora de buscar una alternativa a la fallida licitación. En la sesión celebrada el 22 de agosto se dio lectura a la Real Orden de 6 del mismo mes por la que se autorizaba a ejecutar las obras por el sistema de administración, es decir, realizadas directamente por el personal técnico de la Junta y de acuerdo a las disponibilidades económicas que las subvenciones del Estado permitieran.

El 25 de septiembre de 1918 se libraron las primeras 100.000 pesetas con destino a las obras del rompeolas. El 30 de mayo de 1919 se recibía un oficio del Director General de Obras Públicas participando que con fecha 24 del citado mes se había expedido un libramiento de 129.583,33 pesetas para las obras del “Rompeolas de la Isla Verde”. Previamente, en la sesión ordinaria celebrada el 31 de enero de 1919, se había acordado que el Ingeniero Director viajara a los puertos de Málaga, Barcelona, Tarragona, Valencia y Motril, así como a puertos de Galicia, donde se tenían noticias de la existencia de útiles, máqui-



Las obras del Rompeolas en 1922. Véanse al fondo de la imagen, el Titán recién instalado y la muralla del Fuerte de la Isla Verde. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

nas y demás medios auxiliares necesarios para acometer las obras.

Iniciados los trabajos directamente por la Junta a finales de 1919 sin contar con los medios auxiliares apropiados, lo que provocó el encarecimiento de las obras, se ordenaría la redacción de reformados y adicionales con el fin de adaptar el proyecto a los problemas técnicos que iban surgiendo en el transcurso de los trabajos y al incremento en el coste de materiales y de jornales.

Medios auxiliares empleados en la construcción del Rompeolas

La construcción del proyectado rompeolas, al estar destinado a recibir y detener el enorme empuje de las olas, sobre todo durante los frecuentes temporales del Este y Sudeste, exigía el empleo de bloques de gran peso y tamaño, lo que obligaba a disponer de un aporte continuo y considerable de materiales pétreos y de unas máquinas capaces de elevar, transportar y depositar en el fondo de la Bahía los citados bloques.

Consciente la Junta de la necesidad de dar respuesta a estos nuevos retos, desde que la aprobación definitiva del proyecto del rompeolas fue una realidad, se autorizó al Ingeniero Director, Cástor Rodríguez del Valle, a que realizara las gestiones que considerara oportunas para proceder a la adquisición o alquiler de los útiles y del material necesario y a redactar los proyectos para la traída de piedras desde la Cantera de los Guijos y el traslado de las vagonetas de obras hasta la Isla Verde. En lo que concierne al ferrocarril de vía estrecha construido para abastecerse de piedras, se tratará en el siguiente capítulo.



Operarios trabajando en el espaldón del Rompeolas en torno a 1923. (Archivo Fotográfico de la A. P. B.A.).

Las grúas “Titán” y “Goliat”

Uno de los retos con los que se tenía que enfrentar la Junta a la hora de acometer las obras del Rompeolas de la Isla Verde, era la adquisición, mediante compra, cesión temporal o alquiler, de unos medios auxiliares capaces de mover y transportar los enormes bloques cuya fabricación se preveía.

Las gestiones realizadas por el Ingeniero Director durante la primera mitad del año



El carro trasbordador portando un bloque sobre las vías del Titán hacia 1926. (Archivo Fotográfico de la A. P. B.A.).



El polipasto Goliat elevando un bloque en el taller de la Isla Verde. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

1919 sirvieron para conocer la existencia de determinados útiles en algunos puertos dependientes del Estado cuyas Juntas de Obras estarían, en principio, dispuestas a alquilarlos o cederlos a la Junta de Obras del Puerto de Algeciras. Después de diversas indagaciones y conversaciones, se había determinado que los útiles disponibles en los puertos de Melilla y de Larache eran los que interesaban para acometer las inminentes obras del Rompeolas de la Isla Verde. El 30 de mayo la Junta acordó solicitar al Ministerio de Fomento la cesión, aunque fuera con carácter temporal, del utillaje existente en el puerto de Larache o en el de Santa Cruz de la Palma, ambos propiedad del Estado. En la sesión celebrada el 8 de octubre de 1919, el Ingeniero Director comunica a la Junta que se encontraban muy avanzadas *las gestiones para la utilización gratuita del material de Larache, estándose redactando el proyecto de su traslación a este puerto.*

Las conversaciones para la cesión de las dos grúas que se encontraban en el puerto norteafricano se desarrollaron al más alto nivel, participando en ellas el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Estado, la Alta Comisaría de España en Marruecos, la Alta Comisaría Regia de Turismo, la Casa del Rey y, como en tantas otras ocasiones, el diputado por el distrito de Algeciras José Luis de Torres.

En la sesión ordinaria celebrada el 25 de junio de 1920, en la que se autorizó al Ingeniero Director a desplazarse hasta Larache para preparar el traslado de los medios auxiliares mencionados, que habían sido oficialmente cedidos por la Delegación de Fomento de España en Marruecos, se recogían, también, las condiciones de la cesión y las gestiones realizadas para llevar a cabo el desmontaje y traslado de los útiles hasta el puerto de Algeciras.

Según oficio remitido por la Jefatura Provincial de Obras Públicas, comunicando la Real Orden de 12 de junio, el precio del alquiler del “Titán”, el “Goliat” y otros útiles complementarios se fijaba, en principio, en la cantidad de 10.000 pesetas anuales —aunque el precio definitivo fue de 25.000 pesetas anuales, calculando la duración de la cesión en 5 años, prorrogables por anualidad—. Asimismo, el señor Rodríguez del Valle manifestó que había realizado gestiones con diferentes casas y entidades para el desmontaje en Larache y el montaje en Algeciras del material cedido, habiendo encontrado que sólo estaba dispuesto a contratar estos trabajos Diego Guevara Haro, que fue el mismo que había montado las grúas, años antes, en el puerto norteafricano.

El traslado de los materiales desde el puerto marroquí a Algeciras sería por cuenta de la Junta que fletó el velero-motor holandés “San Antonio”, perteneciente a la Compañía N. V. Hammertein’s Reedderijbedrijf de Rotterdam, para el transporte de las piezas de mayor tamaño y el pailebot

“Pepito” para trasladar las piezas de menos peso. Esta última embarcación realizó el traslado el día 25 de septiembre de 1920. Los trabajos de montaje del “Goliat” y el “Titán” en el puerto de Algeciras, después de procederse a su limpieza, pintado y reforzamiento, estuvieron terminados el día 26 de febrero de 1922.

Las principales características de los medios auxiliares de Larache cedidos por la Delegación de Fomento de España en Marruecos, eran las que siguen:

Grúa “Titán”:

- Potencia de elevación: 100 toneladas a un radio de 13,70 metros.
- Altura total: 12,50 metros.
- Cuatro motores eléctricos de 18 H. P.
- Peso total de la grúa sin carga: 145 Tm.

Grúa “Goliat”:

- Potencia de elevación: 100 toneladas.
- Altura útil: 10 metros.
- Motor eléctrico de 18 H. P.
- Peso aproximado: 90 toneladas.

Carro trasbordador:

- Transporta bloques de 100 toneladas.
- Motor eléctrico de 18 H. P.

El “Titán” estaba constituido por una estructura metálica prismática de sección horizontal cuadrada rematada por una pieza circular sobre la que giraba una gran pluma de la que pendía un juego de cables de acero que terminaba en unas uñas o tenazas metálicas que se engarzaban al bloque que se deseaba levantar. El mecanismo se movía por medio de la energía producida por cuatro motores eléctricos. En uno de sus laterales portaba una cabina de madera en la que se situaba el gruista.

En el “Goliat”, el sistema de cadenas-polipasto surgía de la parte inferior de la cabina de madera situada sobre una estructura metálica de sección rectangular y alzado de forma prismática. De estas cadenas pendía el sistema de agarre constituido por unas grandes tenazas que se fijaban en los bloques a través de unos orificios practicados en la obra de mampostería con tal



El Titán depositando un bloque en el extremo en construcción del Rompeolas de la Isla Verde ayudado por los buzos y los botes auxiliares. (Archivo Fotográfico de la A. P. B.A.).



Uno de los buzos que trabajaron en las obras del Rompeolas junto al bote de apoyo. Al fondo se puede ver el Titán. Hacia 1929. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

fin. La cabina de madera, donde se instalaba el gruísta encargado de maniobrar el mecanismo, estaba situada en la vertical del sistema de carga.

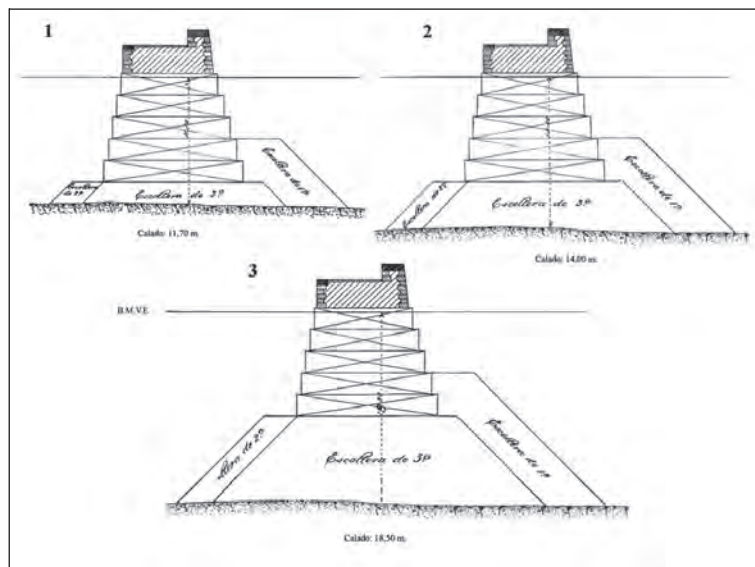
Los bloques artificiales fabricados en el taller de la Isla Verde eran depositados en hilera sobre las traviesas de las vías que, en sentido perpendicular a la vía general de desplazamiento de la grúa, ocupaba la mayor parte del patio del taller. Una vez situado el “Goliat” sobre el bloque elegido, éste era izado por medio del sistema de cadenas-polipasto y trasladado, mediante el movimiento lateral del aparato hasta los raíles principales y, desde allí, hasta el arranque del dique en construcción con un movimiento longitudinal. En ese lugar era depositado sobre el carro trasbordador que se desplazaba sobre las vías del “Titán” hasta el extremo del rompeolas donde éste se hallaba. Esta grúa (en un movimiento similar a los realizados por las actuales grúas de pórtico)

tomaba el bloque del carro trasbordador y lo depositaba sobre la escollera o el cimientó habilitado en el fondo de la Bahía con la ayuda de los buzos.

Estas poderosas máquinas elevadoras estuvieron en uso desde julio 1922 hasta septiembre de 1933, siendo un elemento básico en el proceso de construcción del llamado Dique Norte de la Isla Verde.

La construcción del Rompeolas: principales características y fases

El inicio de las obras exteriores del puerto no pudo acometerse en peores momentos. La crisis política y socio-económica mantenía paralizada la administración del Estado y restringía de manera alarmante la llegada de las subvenciones necesarias para la continuidad de los trabajos de prolongación del muelle de la Galera y las muy costosas del rompeolas que, a partir de



Perfiles del Rompeolas de la Isla Verde en su Trozo 2°. Véanse la superestructura emergente y los bloques sumergidos depositados sobre la escollera. (Archivo de la A. P. B. A.).

finales de 1919, había que emprender. La conflictividad laboral, que iba en aumento, según se desprende de la lectura de las Actas de Sesiones de la Junta de Obras, y la escasez de recursos amenazaban con paralizar las obras en marcha, con el correspondiente despido de trabajadores. Los avisos de huelga eran continuos en una empresa pública que, en algunos momentos, daba trabajo a una masa de seiscientos obreros.

La construcción del Rompeolas de la Isla Verde se consideraba, por cuantos estaban vinculados de alguna manera al puerto de Algeciras, como una apremiante necesidad que los frecuentes temporales que azotaban cada año el puerto causando enormes daños en el muelle de la Galera y en el material flotante de la Junta y de particulares, ponían en evidencia. Una vez iniciadas las obras del rompeolas y en funcionamiento el “Goliat” y el “Titán”, éstas se pudieron llevar a cabo, no sin dificultades a causa de la falta de recursos económicos en algunas etapas, a la problemática obrera, a accidentes sufridos por la maquinaria y a las inclemencias del tiempo (paralización de los trabajos a causa de los daños ocasionados por los temporales), hasta lograr terminarlas en el año 1933.



Daños causados en las vías del Titán por uno de los temporales sufridos en el invierno de 1925. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

El Rompeolas de la Isla Verde comprendía tres alineaciones que se ejecutaron en dos trozos, el segundo de ellos con la inclusión del morro. El redactor del reformado del año 1915, el ingeniero Martínez de Campos, describe con las siguientes

palabras la composición del rompeolas a ejecutar: *consta en planta de tres alineaciones y dos trozos: el trozo primero comprende una longitud de 743,30 metros, en el cual no se hace uso de la escollera para cimentar la obra; el trozo segundo, con una longitud de 464 metros, comprendido el morro o cabeza, lleva todo el escollera... La primera alineación arranca del interior del lienzo que parte del ángulo o bastión noreste de la muralla del antiguo fuerte de Isla Verde, con un rumbo al Este de 20° 40'*



La grúa holandesa Adelaar colocando un bloque en el morro del Rompeolas a mediados de 1932. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



El Rompeolas de la Isla Verde en 1930 visto desde uno de los edificios de la Marina. (Fotografía de Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

Norte, tiene una longitud de 325,30 metros. La segunda alineación arranca del extremo de la anterior con la que forma un ángulo a la izquierda de 164° , sigue con un rumbo al Este de 15° y su longitud mide 490 metros. La tercera alineación hace con la segunda un ángulo de 165° a la izquierda siendo su longitud de 392 metros, contada hasta el final del morro.

En la ejecución del primer trozo se tuvo que modificar la fábrica de los bloques, que fue cambiada de hormigón a mampostería, reduciéndose a dos los tipos de bloques con un peso de unas 83 Tm cada uno.

En la sesión de la Junta celebrada el 6 de agosto de 1923, el Ingeniero Director informa que ya se había iniciado la segunda alineación del Rompeolas y *que sigue su construcción con cuantos elementos se ha podido reunir para aprovechar los buenos tiempos* (los meses de verano). En noviembre continuaban sin interrupciones significativas las obras, habiéndose acabado la construcción del ángulo de la alineación y contándose con bloques suficientes y con un tramo ya cimentado de más de cincuenta metros, lo que permitiría adelantar mucho los trabajos.

A principios de marzo de 1924 se adjudicaron las obras de Prolongación del muelle de la Galera a la empresa de Adrián Bos, como se ha referido en un capítulo anterior. Como las obras del Rompeolas se estaban ejecutando directamente por la Junta mediante el sistema de administración, el Ingeniero Director propuso que, dado que sólo había una vía para el acarreo de piedras desde la Cantera, sería conveniente que la empresa del señor Bos se encargara también de las obras del Rompeolas que podrían efectuarse mediante destajos. Para ello sería necesario hacer entrega al contratista de los medios auxiliares (tanto terrestres como flotantes) de que disponía la Junta a cambio del pago de un canon. Aprobada la propuesta por la Superioridad, a partir de esa fecha las obras en ejecución en el puerto de Algeciras estuvieron adjudicadas a la Compañía de Adrián Bos.

Por Real Orden de 2 de diciembre de 1927 fue aprobado el proyecto reformado del Rompeolas de Isla Verde redactado por orden de la Superioridad a causa del incremento de gastos provocado por la explo-

tación de la Cantera y el mayor calado de fondos en los 20 metros finales, al mismo tiempo que se autorizaba a la Junta a realizar las citadas obras por el sistema de administración, mediante destajos.

En la sesión celebrada el 6 de febrero de 1931 se notificó a la Comisión que por Real Orden la Superioridad aceptaba la subrogación por la “Compañía Hispano-Holandesa de Construcciones, S. A.” de los derechos y obligaciones que tenía contraídas con la Junta el contratista Adrián Bos, empresa que se encargaría, a partir de esa fecha, de las obras del Rompeolas de Isla Verde hasta su terminación.

En cuanto a la infraestructura del Rompeolas (en su 2º trozo), estaba formada por dos macizos, el inferior que descansaba sobre el terreno natural, era de escollera clasificada y servía de cimiento al macizo superior formado por los bloques o sillares artificiales. Sobre la base superior de la escollera se colocaron 37 tramos de 10 metros de anchura cada uno constituidos por cuatro hiladas de bloques de mampostería careada de 2,5 metros de altura.

La superestructura del Rompeolas estaba dividida en dos partes: la inferior, constituida por el muelle de atraque, y la superior por el espaldón que lo defendía de las olas arboladas. La primera emergía dos metros por encima del nivel del mar y, transversalmente, estaba formada por bloques de mampostería careada colocados a soga de 5 metros de largo por 2 metros de ancho y 2 en alto. El espaldón, también fabricado con mampostería careada, estaba constituido por bloques de 2,10 metros de largo y una altura

de 2 metros. El morro disponía, también, de su propio espaldón, pero con una altura de 4 metros.

Los trabajos se efectuaban a lo largo de todo el año, pero, como se reconoce en varias actas de la Junta de Obras y en las memorias de los proyectos, se aprovechaban, sobre todo, los meses de verano, sufriendo paralizaciones durante los meses que iban de diciembre a marzo, cuando los intensos temporales del Sudeste impedían la navegación del material flotante y hacían peligrar las vidas de los obreros que trabajaban en el dique. Especialmente fueron violentos los temporales de 1921 y 1925.

Al margen de los temporales, cuyos efectos fueron disminuyendo según avanzaba el trazado del rompeolas y éste comenzaba a ejercer la función de abrigo, un problema, recurrente en las obras del puerto, vino a añadirse a los obstáculos naturales con que se encontraba el desarrollo del proyecto: la agudización de la conflictividad laboral. Entre los años 1930 y 1936 las obras del puerto sufrieron frecuentes interrupciones que se vieron agravadas a partir del día 10 de agosto de 1931, cuando la grúa “Titán” cayó al mar al efectuar una de las maniobras para la colocación de un bloque. Sin el “Titán”,



El morro del Rompeolas de la Isla Verde con su espaldón y el faro que lo señalaba hacia el año 1970. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

las obras del rompeolas quedaron paralizadas, al ser un elemento fundamental en el proceso de construcción del mismo. En la Sesión Extraordinaria celebrada el día 1 de septiembre, el Ingeniero Director manifestó que *como consecuencia de la caída al mar y no utilización de la grúa Titán, artefacto de una preponderante importancia pues el disponer de ella fue base para proyectar el Rompeolas de Isla Verde dando a los bloques que lo forman un peso extraordinario, esta obra tendrá que suspenderse y llegar al despido de cerca de 400 obreros, pues... no hay trabajo en que mantenerlos...* En la citada sesión, el Ingeniero Director propuso como solución alquilar una grúa flotante capaz de elevar grandes pesos, denominada “Adelaar”, de nacionalidad holandesa, que en esos momentos se encontraba realizando trabajos en el puerto de Kenitra. La Comisión acordó apoyar la propuesta del Ingeniero y elevar la petición al Director General de Obras Públicas para que autorizase el uso del medio auxiliar propuesto, manifestando que se procediera a gestionar el viaje de ida y vuelta al puerto de Kenitra de la grúa flotante, que se fijó en 5.000 florines (unas 25.000 pesetas de la época), incluido los gastos de alquiler, que ascenderían a 6.000 pesetas semanales, prorrogables hasta seis meses. A finales del mes de noviembre ya se hallaba la grúa “Adelaar” trabajando en la obras del Rompeolas. Sin embargo, aunque se trataba de un útil de avanzada tecnología, no tenía suficiente potencia para poder elevar los bloques de 80 o 90 toneladas fabricados para el “Titán”. De acuerdo con la abundante documentación gráfica conservada de las obras del 2º trozo del Rompeolas y del morro entre diciembre de 1931 y la conclusión del Dique Norte, la grúa “Adelaar” colocó bloques de menor peso y tamaño fabricados con hormigón y no con mampostería.

A pesar de los problemas laborales y meteorológicos y del accidente sufrido por el “Titán”, el Rompeolas de la Isla Verde o Dique Norte quedó terminado en el mes de septiembre de 1933, dándose por con-

cluido el que, sin duda, fue el proyecto emblemático del Puerto Bahía de Algeciras en la primera mitad del siglo XX.

Entre diciembre de 1931 y enero de 1932 se recuperaron los restos del “Titán” utilizando para su extracción la grúa flotante “Adelaar”. La pluma y el resto de la estructura, muy deteriorada, fueron depositados en el muelle Pesquero, en construcción, hasta que se enviaron a Barcelona a la “Maquinista Terrestre y Marítima” para que en sus talleres se efectuara su reparación. El “Titán” permaneció en el Dique Norte hasta el año 1965. Mediante Orden Ministerial fechada el 12 de abril de 1961, la Dirección General de Puertos autorizó a la Junta a redactar las bases para la subasta de la chatarra producida por el desguace de la grúa. La subasta se llevó a cabo el 28 de febrero de 1962, quedándose con los restos del “Titán” Juan Antonio Tolón de Gali, vecino de Alicante, que ofreció la cantidad de 489.050 pesetas. Sin embargo, el “Titán” no debió desmontarse hasta después de 1964, pues aparece en una fotografía de ese año.

Una vez finalizados los trabajos de construcción del Rompeolas de la Isla Verde se iniciaron las obras del llamado Dique Sur, que aunque de menor envergadura que las del anterior, eran necesarias para poder habilitar una superficie de aguas abrigadas entre la Isla Verde, la Punta del Rodeo y la ensenada del Saladillo. El “Proyecto de Dique Sur de la Isla Verde”, elaborado por el Ingeniero Director Accidental, Francisco Eiriz Beato, fue aprobado el 9 de diciembre de 1932. A mediados del mes de septiembre de 1933 se procedió al replanteo de las obras, iniciándose las mismas el día 26 del mismo mes con cargo a las 750.000 pesetas recibidas para Intensificación de las Obras del Puerto. Este segundo rompeolas quedó finalizado el 25 de octubre de 1935.

(En la página 336 se incluye una fotografía conservada en el Archivo Fotográfico de la A.P.B.A. tomada en la primavera del año 1922, cuando el Titán acababa de ser montado).



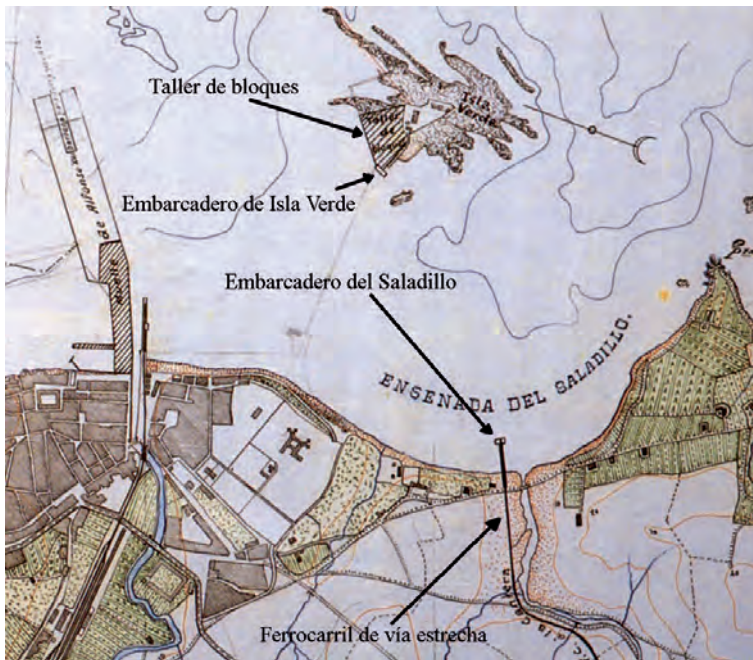
EL FERROCARRIL DE LA CANTERA Y EL TALLER DE BLOQUES

La Cantera de los Guijos

Aprobada por la Superioridad la construcción del primer trozo del Rompeolas de la Isla Verde en el año 1917, la Junta de Obras del Puerto, consciente de que para llevar a cabo tan importante obra sería necesario localizar y poner en explotación alguna cantera capaz de proporcionar suficientes materiales pétreos, además de las que ya aprovechaba en las cercanías de Getares, de las cuales se sacaba la llamada “losa de Tarifa” desde, al menos, mediados del siglo XIX, acordó encargar al Ingeniero Director la búsqueda de una cantera que no estuviera demasiado apartada —por el encarecimiento que ello podría suponer a la hora de transportar los materiales— y que fuera capaz de aportar calizas de buena calidad.

Desde que en 1908 se redactara el proyecto general de puerto de refugio en Algeciras, una de las preocupaciones de su redactor y de las autoridades de la Junta de Obras fue la localización y posible ex-

plotación de canteras en los entornos de la ciudad de las cuales extraer las ingentes cantidades de piedras y rocas que iban a ser necesarias para la ejecución de las obras exteriores e interiores del citado puerto. En un primer momento se pensó en que estos materiales podrían ser traídos de las canteras de Teba, Gobantes y otras próximas a la línea del ferrocarril Bobadilla-Algeciras, de donde procedía la piedra que había sido utilizada en la construcción del puerto de Gibraltar, pero que por su lejanía representaban un enorme gasto para la Junta. También se consideró la posibilidad de extraer piedra arenisca de los entornos de Algeciras y sillería de Punta Carnero. El señor Rodríguez de Rivera señalaba en la Memoria de su proyecto que *en los cerros de los Guijos es donde se presenta, en condiciones más económicas, la extracción de calizas para escolleras y mampostería de las obras.* Señala, a continuación, la situación de la cantera de los Guijos y el previsible trazado de la vía de transporte, con una longi-



Trazado del ferrocarril de vía estrecha de la Cantera y taller de bloques de la Isla Verde sobre un plano del estado de las obras del puerto en el año 1920. (Archivo de la A. P. B. A.).

tud de 2 kilómetros, hasta la ensenada del Saladillo siguiendo el valle del arroyo del mismo nombre.

Aunque en algunas ocasiones se habían usado piedras extraídas de la cantera de la Punta de San García o de la existente en el cerro meridional de la playa de Getares (junto al arroyo del Lobo), era evidente que la gran cantidad de piedras y rocas que se necesitarían para las obras del Rompeolas a partir de 1920 y las que estaban demandando las obras de prolongación del muelle de la Galera, exigían la explotación de una cantera capaz de abastecer las crecientes necesidades de la Junta en los siguientes diez o quince años y situada a una distancia que no encareciera en exceso el transporte del material.

En 1914, el Ingeniero Director reconocía que las

formaciones geológicas de los alrededores de Algeciras no son favorables a la explotación de canteras, porque casi todas se presentan en lechos de poco espesor, alternados con otros de arcilla, y porque las calizas no reúnen gran compacidad ni dureza. El granito y otras rocas cristalinas no se encuentran en toda la provincia, y sólo existen algunas calizas jurásicas y cretáceas en los cerros más altos y fuera de los caminos de transporte... Las canteras de Punta Carnero y de Sierra Carbonera, que podrían suministrar sillería en condiciones económicas, se desecharon por las dificultades que presentaba

el transporte del material por vía marítima. En los cerros de los Guijos —refiere— es donde se podría hacer, en condiciones más económicas, la extracción de calizas para escolleras y mampostería de la obra. Según el estudio realizado por el Ingeniero Director, el cerro disponía de unas reservas de roca que se calculaban en tres millones de metros cúbicos.



La Cantera de los Guijos con las vías del ferrocarril, vagonetas de obras y zorrillas en una imagen tomada en 1926. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



Un tren de obras vacío en el viaje de retorno a la Cantera de los Guijos hacia 1929. Al fondo puede contemplarse el arbolado y el muro exterior de la finca “San Bernardo”, años más tarde propiedad de la marquesa de Marzales. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Después de descartadas las canteras situadas en la provincia de Málaga y en San Roque, se tomó en consideración la propuesta de la Dirección Facultativa de que sería la Cantera de los Guijos, situada a unos 2 kilómetros al suroeste de Algeciras, la que proporcionaría la roca caliza necesaria para

las obras de mampostería, escolleras, pedraplenes y hormigones del Rompeolas de la Isla Verde. A partir de ese momento se procedió a redactar un proyecto de tendido de un ferrocarril de vía estrecha con la finalidad de poder transportar los materiales pétreos hasta la playa del Saladillo, desde donde las vagonetas serían llevadas en barcazas hasta la Isla Verde.



Una de las dos máquinas de benzol que fueron adquiridas por la Junta de Obras del Puerto en 1920 para el transporte de piedras desde la Cantera de los Guijos fuera de uso. En torno a 1930. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

El 31 de enero de 1919, el Ingeniero Director comunicó que se había puesto al habla con los propietarios de los terrenos por donde debía pasar el ferrocarril de la Cantera para proceder a su ocupación temporal y comenzar el tendido de las vías. Aquella misma primavera comenzaron las obras del tendido ferroviario, estando casi terminadas a principios de octubre.

El 28 de agosto de 1919, Cástor Rodríguez del Valle había presentado a la Junta los estudios realizados para



Embarcadero de la Isla Verde y puente levadizo para el desembarco de vagonetas ya fuera de uso en 1927. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

la construcción de dos puentes levadizos, uno en la playa del Saladillo, donde finalizaría el tendido de la vía, y otro en la Isla Verde para la carga y descarga de vagonetas de obras. Las proposiciones presentadas, de acuerdo con los planos elaborados por la Dirección Facultativa, fueron varias, siendo la empresa licitadora, “Fundición San Antonio” de Sevilla, la que recibió el encargo de fabricar los citados puentes en el mes de noviembre.

En el mes de enero de 1920 se adquirieron dos tractores de gasolina, grúas y excavadoras para la cantera, dos locomotoras de benzol, 135 vagonetas, cambios de vías y varios útiles más. Al mismo tiempo se procedía a construir un muro costero y se rellenaba un espacio en el litoral oeste de la Isla Verde para la instalación del taller de bloques que habrían de ser utilizados en la construcción del rompeolas.

Según el proyecto redactado por el Ingeniero Director el 11 de noviembre de 1919, el embarcadero del Saladillo estaba constituido por un muelle de acceso, situado a 2,60 metros sobre el nivel del

mar, y por la estructura de atraque con el puente levadizo, parte de la cual se ha conservado entre las ruinas del demolido Varadero del Rodeo. Se componía de dos plataformas que servían de asiento al aparato de maniobras para subir o bajar el puente levadizo. El embarcadero de la Isla Verde, situado al Suroeste, junto al taller de bloques, disponía de una estructura similar.

En la primavera de 1920 se hallaban ya instalados los puentes levadizos y comenzaron a llegar las primeras vagonetas con los aportes de piedra necesarios para la construcción de los bloques. Unos meses antes, el 21 de febrero, se había contratado la compra de carbón procedente de las minas de Peñarroya y adquirido 210 toneladas de cemento que llegaron por vía marítima desde Zumaya (Guipúzcoa).

El puente de la Isla Verde

Sin embargo, el aprovisionamiento de escolleras para las obras del rompeolas por medio del transporte marítimo (barcazas) adolecía de graves inconvenientes, no sien-



Uno de los contrapesos del puente levadizo construido en la playa del Saladillo en 1920 que aún se conserva en lo que fue Astilleros y Varaderos del Rodeo.



El puente para el ferrocarril de la Cantera construido en 1926 entre la playa del Chorruelo y la Isla Verde en una fotografía de 1930. Un tren de obras tirado por una máquina de vapor lo cruza en el momento de tomarse la instantánea. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

do el menor de ellos lo costoso y lento del procedimiento y los retrasos que provocaban los temporales que sufría durante el invierno aquel litoral. El Ingeniero Director, en la Memoria del proyecto de construcción de un puente para prolongar hasta la Isla Verde el ferrocarril de la Cantera, expresa esta preocupación cuando refiere que era necesaria la construcción de dicho puente *evitando con ello el lento, inseguro y carísimo transporte marítimo que en la actualidad nos vemos obligados a realizar*.

Por Real Orden de 27 de junio de 1924, la Superioridad ordenó que se procediera a la redacción de un proyecto para la construcción del puente que debía unir la ensenada del Saladillo y la Isla Verde con el fin de que las vagonetas de obras pudieran llegar hasta el taller de bloques sin tener que ser embarcadas.

El puente fue construido con la colaboración económica de la empresa de Adrián Bos, concesionaria de las obras de prolongación del muelle de la Galera, que participó en el proyecto con 50.000 pesetas y que se encargó de su construcción. El Estado aportó la cantidad restante hasta alcanzar las 314.569,98 pesetas del presupuesto total.

Tenía una longitud de 425,25 metros y estaba constituido por 33 tramos independientes con una luz de 12,50 metros

apoyados sobre pilares formados por anillos cilíndricos de hormigón armado que descansaban sobre macizos de hormigón sumergido que les servían de cimiento. En la parte cercana a la playa del Chorruelo se colocó un puente levadizo de 12,85 metros de longitud con 10 metros de luz entre los paramentos de apoyo. Dicho puente móvil tenía como objetivo permitir el paso de las embarcaciones menores que se desplazaran por los canales comprendidos entre la Punta del Rodeo y el río de la Miel o el muelle de la Galera sin que tuvieran que bordear por el exterior la Isla Verde. Una barandilla metálica completaba el conjunto. Se tiene constancia de que dicho puente se hallaba en funcionamiento a mediados del año 1926. Fue desmontado cuando se construyó la carretera de la Isla entre 1954 y 1957.

El taller de bloques de la Isla Verde

En la sesión ordinaria de 8 de junio de 1914, la Junta solicitó al ramo de Guerra *la cesión de la Isla Verde como base indispensable para las obras del rompeolas de dicha isla*. El 23 de diciembre del mismo año se reiteró la petición, en esta ocasión ante el Gobernador Militar del Campo de Gibraltar, alegando la próxima aprobación por la Superioridad del proyecto de construcción del rompeolas. En el mes de septiembre de 1918, el Co-



Construcción de bloques de mampostería en el Taller de la Isla Verde utilizando sillares y sillarejos de piedra caliza procedente de la Cantera de los Guijos. En torno al año 1924. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

mandante General del Campo de Gibraltar remitió un informe al Ministerio de Guerra por el que se mostraba favorable a la cesión temporal de terrenos y almacenes en la Isla Verde. Sin embargo, transcurrían los meses y la cesión de los terrenos de la isla a la Junta no se hacía realidad. De nuevo, en enero de 1919, se reiteró la necesidad de la cesión de la Isla Verde *como base precisa de los trabajos del rompeolas*. Por fin, en la sesión celebrada el 25 de febrero de 1919, el Comandante de Ingenieros —miembro de la Junta— manifiesta que tiene noticias de que ha sido resuelta favorablemente la petición que la Junta había elevado al ramo de Guerra sobre la cesión de la isla, noticias que se confirmaron quince días más tarde cuando fue aprobada por Real Orden de 14 de febrero.

Una vez finalizada la explanada (con una extensión de 15.692 metros cuadrados), se procedió a edificar los almacenes

y la fragua, a la espera de que se construyeran los embarcaderos del Saladillo y de la Isla Verde y pudieran llegar las primeras vagonetas de obras con las piedras de la cantera, lo que acontecería en la primavera de 1920. Unos meses antes se había redactado el “Proyecto del Taller” para la fabricación de sillares artificiales para ser utilizados en la infraestructura del rompeolas. El proyecto preveía la preparación de un patio con un conjunto de vías paralelas sobre las que se depositarían los bloques construidos en una zona habilitada para ello en la parte suroeste de la explanada, junto al embarcadero, para que el “Goliat” —que aún se encontraba en el puerto de Larache— pudiera tomar los bloques y conducirlos hasta la plataforma del carro trasbordador que se hallaba situado sobre la vía del “Titán” en el arranque del rompeolas en construcción.



El Taller de Bloques de la Isla Verde en 1930. Véanse los grandes bloques de 80 y 90 toneladas de mampostería, al fondo de la imagen, y los de hormigón en primer plano. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



El puente de la Isla Verde, el Titán y el Goliat, fuera de uso, aunque todavía no se habían desmontado las vías del ferrocarril que aparecen en la playa del Chorruelo. Fotografía realizada en 1948. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

En lo que se refiere a la técnica de fabricación de los bloques, los proyectos más antiguos proponían la confección de bloques artificiales de hormigón de cemento lento, de tres tamaños. Unos con una longitud de 5 metros por 2 de latitud y 2 de altura y un peso de 50 toneladas; otros tendrían unas dimensiones de 4 x 2 x 2 y un peso de 40 toneladas, y otros unas dimensiones de 2,5 x 2 x 2 y un peso de 25 toneladas. Pero, antes de iniciarse las obras del Rompeolas, los técnicos decidieron sustituir estos bloques de hormigón por otros fabricados con mampostería. Consistían en bloques de similares dimensiones, pero confeccionados con mampuestos de roca caliza tallados a modo de sillares paralelepípedicos, aquellos que iban a constituir las aristas y esquinas del bloque, y amorfos y de menor tamaño los que iban a formar parte de la mamposte-

ría interior. Cástor Rodríguez del Valle aseguraba que *el ideal sería construir sillares de una sola piedra del tamaño de los bloques, como esto no es fácil, hay que construirlos con muchas piedras, debiendo ser éstas del mayor tamaño posible*. Durante la elaboración de cada bloque se habilitaban unos huecos para que las tenazas del “Goliat”, y luego del “Titán”, pudieran agarrarlos e izarlos.



Construcción de la plataforma para la colocación de las vías del ferrocarril de obras en el Paseo de la Conferencia. Al fondo, el puente de la Isla Verde casi finalizado. Año 1926. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Sin embargo, el 31 de mayo de 1930, el contratista de las obras de prolongación del muelle de la Galera y del Rompeolas de la Isla Verde había solicitado a la Junta que se le autorizase a fabricar bloques de hormigón en vez de los acostumbrados de mampostería *para la ampliación del muelle de la Galera y para continuar otros veinte metros más el Rompeolas cimentando sobre hormigón en vez de hacerlo sobre escollera*. El Ingeniero Director manifestó que eran atendibles las modificaciones propuestas, ya que no afectaban esencialmente a la solidez y buena construcción de lo proyectado. Los bloques de hormigón, de diversos tamaños, se emplearon a partir de esa fecha en la construcción del rompeolas, tanto en lo que restaba del 2º trozo, como en el morro, según se desprende de la documentación gráfica conservada.

Prolongación del ferrocarril hasta el muelle Pesquero y el muro de Ribera

En 1926, la Junta de Obras del Puerto acordó prolongar la línea del ferrocarril hasta el muelle de la Galera para llevar piedras de la cantera a las obras de prolonga-

ción del citado muelle. Posteriormente la vía se alargó hasta el muelle Pesquero, cuya construcción se había iniciado en 1934. Para ello se ensanchó el Paseo de la Conferencia (como se puede ver en la fotografía adjunta) y se construyó un estrecho puente sobre la desembocadura del río de la Miel para que el tren pudiera cruzar hasta la zona de obras. Cuando en el mes de marzo de 1924 le fue adjudicada a la compañía de Adrián Bos las obras de prolongación del muelle de la Galera, esta empresa adquirió una máquina de vapor alemana, marca “Henschel”, con el nº 20.604, para tirar de las vagonetas de obras de la cantera.

En 1942, cuando se iniciaron los trabajos de construcción del muro de Ribera o Paseo Marítimo, se volvió a prolongar la vía del tren de obras hasta las cercanías de lo que luego sería “La Escalinata”. Estos tendidos de vías fueron desmantelados hacia 1949, una vez finalizados los trabajos en la escollera del citado muro de Ribera.

(En la página 347 se incluye una imagen del Taller de Bloques tomada en 1927 con el Goliat y las vías para su desplazamiento. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



El muelle de la Galera a finales del año 1934. Véanse las vías del ferrocarril de la Cantera cruzando el muelle para alcanzar las obras del muelle Pesquero recién empezadas y un tren de vagonetas tirado por una máquina de vapor (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



CASETAS PARA PESQUERÍAS

La actividad pesquera había sido, tradicionalmente, una de las más relevantes de las desarrolladas en el incipiente puerto de Algeciras desde la refundación de la ciudad a principios del siglo XVIII, aunque hasta mediados del siglo XIX fuera utilizada sólo como un medio de subsistencia de la población y de su entorno.

Pero sería con la construcción del muelle de la Galera a partir de 1913 y el establecimiento del Protectorado Español en Marruecos, pero, sobre todo, cuando a partir de 1920 comenzaron a instalarse empresas de pesca del norte de España en ciudades del sur atraídas por la riqueza de los caladeros marroquí y canario-sahariano, cuando la pesca en el puerto de Algeciras asista a un largo período de desarrollo que se prolongará hasta principios de la década de los sesenta del siglo XX.

Al mismo tiempo que se multiplicaba el número y la calidad de las embarcaciones de pesca con base en el puerto de Algeciras y se incrementaban las toneladas de capturas desembarcadas con destino, la mayor parte de ellas, a la exportación, las necesidades de espacios portuarios dedicados a

la preparación, conservación y exportación del pescado (zonas de venta, selección, envasado, aporte de hielo, etc.) y de superficies destinadas a oficinas y a contener útiles de pesca, cajas y redes, exigían la habilitación de zonas del muelle y construcción de depósitos y almacenes para ser usados exclusivamente por los pescadores.

En ese sentido, la Sociedad Pesquera “Hijos de J. Barreras”, de Vigo, conocida popularmente en la ciudad como “La Viguesa”, venía solicitando desde, al menos el año 1929, que se le proporcionara un espacio en el muelle de la Galera con el fin de instalar un depósito de carbón para sus barcos de pesca.

Una vez acabadas las obras del muelle de la Galera se habían erigido en él determinadas edificaciones de carácter provisional, la mayoría de ellas de madera, que eran utilizadas por los pescadores como oficinas, almacenes y salas de preparación de las capturas. En diciembre de 1929 se menciona en las actas de la Junta de Obras que se estaban construyendo y habilitando barracones en el muelle de la Galera para almacenamiento y preparación del pescado.

El 28 de marzo de 1931, la citada Sociedad “Hijos de J. Barreras” presentó a la Junta una instancia para que ésta solicitara al Gobierno autorización para poder instalar en el muelle de la Galera un depósito comercial dedicado a carbón inglés y a otros efectos con destino a las flotas pesqueras que tuvieran el puerto de Algeciras como base de operaciones. La Junta le exigió que presentara el correspondiente proyecto, lo que hizo la Compañía viguesa en el mes de diciembre, respondiendo la Comisión negativamente al considerar que los documentos aportados eran insuficientes, además de no encontrar adecuado el lugar donde se proponía situar el citado depósito. Es probable que en la decisión de la Junta primara la intención de construir ella misma almacenes y depósitos públicos para arrendarlos a los industriales de la pesca, como en breve sucedería.

Los testimonios recogidos por la documentación de la época permiten asegurar que entre 1917 y 1932 se edificaron y habilitaron diversas construcciones, la mayor

parte de ellas almacenes y casetas de madera, destinadas a actividades relacionadas con la pesca que respondían a la demanda de pescadores y exportadores, pero que carecían de los medios técnicos adecuados y no disponían de suficientes dependencias ni de las condiciones de higiene exigibles a ese tipo de industrias.

En opinión del Ingeniero Auxiliar, Francisco Eiriz Beato, en momentos tan avanzados como el año 1933, *estas construcciones no parecen obedecer a plan de conjunto, sino más bien a remediar necesidades surgidas en el momento, siendo por tanto de eficiencia limitada*. Este ingeniero asegura que *a medida que el tráfico pesquero aumenta, se hace más lamentable el espectáculo diario de las personas que se dedican a esta industria, al tener que realizar a la intemperie y bajo el agobio de las gentes que llegan al muelle en demanda de pescado gratis, la penosa tarea de preparación y envase para la exportación inmediata por medio de camiones automóviles*.

Las quejas y demandas de los pescadores y de los exportadores condujeron, en el año 1933, a que la Junta ordenara



Barcos de pesca atracados en la dársena de Villanueva junto al cantil del muelle de la Galera donde, desde 1934, se levantarían las casetas de pesquerías. En primer plano los valdes de madera utilizados para la descarga del pescado desde las embarcaciones. Fotografía realizada en 1930.



Zona destinada a secado de redes y reparación de artes de pesca situada en la margen derecha del río de la Miel. Año 1956. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

la redacción de un proyecto para la construcción de dos casetas para pesquerías en el lado norte del muelle de la Galera. Este proyecto, a la espera de la construcción del muelle pesquero, cuyo diseño se estaba preparando por la Dirección Facultativa de la Junta para su presentación a la Superioridad, tenía por objeto habilitar una zona exclusiva de atraque para las traíñas, faluchos y otras embarcaciones que se dedicaban a la pesca, así como la construcción de dos casetas para las labores de almacenamiento de sal, oficinas, fábrica de hielo, salas de preparación, etc., con vistas al desembarco, selección, venta y exportación del producto.

La Comisión de la Junta de obras acordó informar favorablemente el citado proyecto *considerando que cumple el doble fin... de brindar unas debidas comodidades para las operaciones de preparación del pescado de las embarcaciones que concurren al puerto y, al mismo tiempo, ve en el alquiler y la ocupación de dichas casetas una fuente de ingresos que remedien en algo la escasez de sus recursos propios.*

En la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 1933 se dio cuenta de haberse aprobado por el Gobierno el proyecto de pesquerías en el lado norte del muelle de la Galera, disponiéndose que se ejecutase con cargo a la subvención concedida por el Estado para el ejercicio de 1933 y acordándose que las obras se emprendieran de inmediato.

Las dos casetas, de planta rectangular, erigidas a dos metros del cantil del muelle, tendrían unas dimensiones de 10 metros de longitud por 7,40 metros de anchura (véase la fotografía adjunta). Las paredes serían de hormigón y las cubiertas de chapa acanalada de Uralita sobre cerchas de madera. El presupuesto de ejecución ascendía a 49.991,37 pesetas.

Pero las necesidades generadas por la actividad pesquera crecían al mismo ritmo que se incrementaba el número de embarcaciones con base en el puerto o que lo utilizaban para la descarga y venta de pescado, así como se multiplicaba la cantidad de pesca desembarcada y los trabajos de preparación, venta y exportación de la misma.

En la sesión celebrada por la Junta el 22 de agosto de 1933 se dio lectura a dos proyectos, uno de “Zona para la reparación de las artes de pesca” y otro de “Ampliación de la zona para la reparación de las artes de pesca”, importando, el primero de ellos, 49.940,48 pesetas y el segundo 49.992,00. Previamente se había aprobado el “Proyecto de ampliación y defensa de terrenos ganados al mar en el Chorruelo”, que posibilitaría ampliar el espacio litoral situado al sur de la desembocadura del río de la Miel varios metros, sobre cuya superficie se proponía situar la zona de reparación de artes de pesca.

La ampliación y defensa de terrenos ganados al mar en la zona del Chorruelo y su habilitación para reparación de artes de pesca, estuvieron terminadas a mediados de junio de 1935.

Las obras de la primera de las casetas para pesquerías del lado norte del muelle de la Galera se prolongaron a lo largo de los ocho primeros meses del año 1934, estando totalmente finalizadas a mediados de agosto, cuando se acordó su recepción con la asistencia del Ingeniero Jefe de la provincia.

Al tiempo que se terminaban las obras de la primera caseta de pesquerías, se habían construidos tres locales adosados a la citada caseta en su lado este, dos de ellos para ser utilizados como depósitos de sal y el otro, de mayor tamaño, para almacén de hielo. El 18 de octubre de 1934 se dio cuenta a la Comisión de las propuestas de

la empresa que ya regentaba una fábrica de hielo en el puerto y de la que dirigía don José Ros Pineda, solicitando que les fuera arrendado uno de estos locales para depósito de hielo.

En la misma reunión fue presentado por el Ingeniero Director el proyecto para la construcción de la segunda caseta de pesquerías en el lado norte del muelle que, una vez analizado, fue informado favorablemente por la Comisión, alegando *que el desarrollo adquirido por las industrias pesqueras ha demostrado ser insuficiente la Caseta ya construida que al ponerse en explotación la que se proyecta, acrecerá los importantes ingresos que hoy ya la Junta obtiene por el incremento aludido*. Las obras se iniciaron en el mes de noviembre de 1934, estando finalizadas el 9 de marzo de 1935, cuando está fechada el acta de recepción.

Se tiene constancia documental de que en el mes de diciembre de 1938 la Sociedad de Pesquerías “Hijos de J. Barreras” tenía arrendado un local en la caseta de madera que existía en la entrada del muelle de la Galera y, que otro anejo a él estaba ocupado por la Sociedad dedicada a la industria del pescado, “Lloret y Llinares”.

(En la página 355 se puede contemplar una vista parcial del muelle de la Galera tomada en 1935, en la que destacan, en su lado norte, las casetas de pesquerías recién construidas; a la izquierda de la imagen la dársena con las embarcaciones de pesca atracadas; a la derecha dos camiones cargando cajas de pescado para la exportación; detrás la Estación Marítima y, en primer plano, la Caseta de Turismo y los tejados de los antiguos tinglados. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



ESTACIÓN MARÍTIMA

La primera Estación Marítima (1927-1928)

En la Memoria del proyecto de “Estación Provisional en el muelle de la Galera” aprobado por Real Orden de 19 de febrero de 1927, se recoge la necesidad de construir una Estación en la terminal del ramal que, en los años anteriores, se había tendido entre la Estación del Ferrocarril, ubicada en la actual avenida Agustín Bálamo y el puerto de Algeciras, siguiendo la orilla izquierda del río de la Miel. Esta línea que llegaba hasta la cabecera del 1º Trozo del muelle de la Galera se construyó como alternativa a la existente en la margen derecha del río que terminaba en el muelle de Madera y que era propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Refiere el ingeniero Cástor Rodríguez del Valle, autor del proyecto, que *el puerto de Algeciras tiene un ramal o vía de enlace que lo une al resto de España, pero no tiene edificio donde recibir y despedir a los viajeros que a él acuden por mar y por tierra y hay que hacer al aire libre las operaciones de facturación, peso y registro de equipajes. Los viajeros tienen que soportar durante ellas el sol, la lluvia y las tempestades.*

Estas palabras permiten deducir que los viajeros y mercancías transitaban por la terminal del Puerto entre 1926 y la inauguración de la Estación Marítima en el otoño de 1928 sin que existiera edificio alguno que acogiera los diferentes servicios y que ejerciera de sala de espera, oficinas dispensadoras de billetes, espacio de facturación de equipajes, etc.

La construcción de una Estación del Puerto era, pues, a principios del año 1927, una necesidad sentida tanto por los viajeros que frecuentaban sus instalaciones como por la propia Junta de Obras que, con la mejora de los servicios, esperaba facilitar las operaciones de los pasajeros y mercancías e incrementar sus ingresos, sobre todo después de que la Compañía de Vapores “La Punta de Europa” hubiera adquirido los barcos que hacían el trayecto con Gibraltar a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y trasladado la zona de atraque de los mismos desde el muelle de Madera al de la Galera en noviembre del año 1926.



Tinglados metálicos abiertos existentes en la cabecera del muelle de la Galera utilizados para construir la primera Estación Marítima del Puerto de Algeciras. Año 1926. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

Sin embargo, el proyecto presentado no pasó de ser una mera declaración de intenciones y una exposición ante la Superioridad de la urgente necesidad de contar con un edificio que pudiera ejercer las funciones que una estación término del ferrocarril exigía. Hubo que esperar todavía un año para que se acometiera la redacción de un nuevo proyecto capaz de ser ejecutado y que posibilitara al puerto de Algeciras disponer de la tan anhelada Estación. Así se redactó y se presentó en el mes de junio de

1928 por el Ingeniero Director un proyecto para el cierre de los dos tinglados metálicos existentes en la cabecera del muelle, donde se almacenaba el corcho a la espera de ser exportado por mar, para habilitarlos como Estación Marítima.

El proyecto, consistente en un edificio de planta casi cuadrada y un solo piso, preveía habilitar locales para

los siguientes servicios: departamento de Aduana con oficina, archivo y salas de reconocimiento de pasajeros y de equipajes; inspección de policía; despachos de billetes para los vapores de Gibraltar, Ceuta y Tánger; despacho de billetes de trenes; servicio de correos; oficina de la Compañía Nacional de Teléfonos y jefatura de estación.

Circundando el inmueble se diseñó una marquesina, volada en la parte suroeste y sureste, por donde discurría la vía férrea. Estaría sostenida por 62 columnas de hie-



La Estación Marítima. Año 1930. (Antonio Passaporte. Archivo Loty. Instituto del Patrimonio Cultural de España).

erro y cemento armado arriostradas con vigas de doble T y dispondría de consolas de hierro, también voladas. El 30 de agosto de 1928 la Comisión encargó al Ingeniero Director que elaborase un proyecto para la mejora de la marquesina, pavimentación y cubierta de la Estación. El estudio fue presentado a la Junta en la sesión celebrada con posterioridad al 3 de diciembre de aquel año y, entre otras cosas, proponía que, en las cuatro vertientes del tejado del edificio se colocase una cubierta de cristal para facilitar la iluminación de las dependencias.

A mediados del año 1928 se aprobó la construcción de una valla de hierro —que luego fue de madera— para aislar la Estación Marítima del resto de las instalaciones existentes en el muelle, aunque dicho obstáculo que impedía el libre tránsito entre las zonas sur y norte del muelle pronto fue desmontado, al menos así lo demuestra la documentación gráfica conservada y, sobre todo, la orden recogida en la sesión del día 9 de diciembre de 1931 para que fuera suprimida la citada valla de madera.

La Estación Marítima o del Puerto comenzó a funcionar en otoño de 1928, aunque sus dependencias se fueron ocupando paulatinamente durante los años 1929 y 1930. La inauguración oficial de los servicios ferroviarios, con la entrega del ramal de enlace, vías y locales destinados a Estación a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se efectuó el 5 de mayo de 1929, levantándose la preceptiva acta.

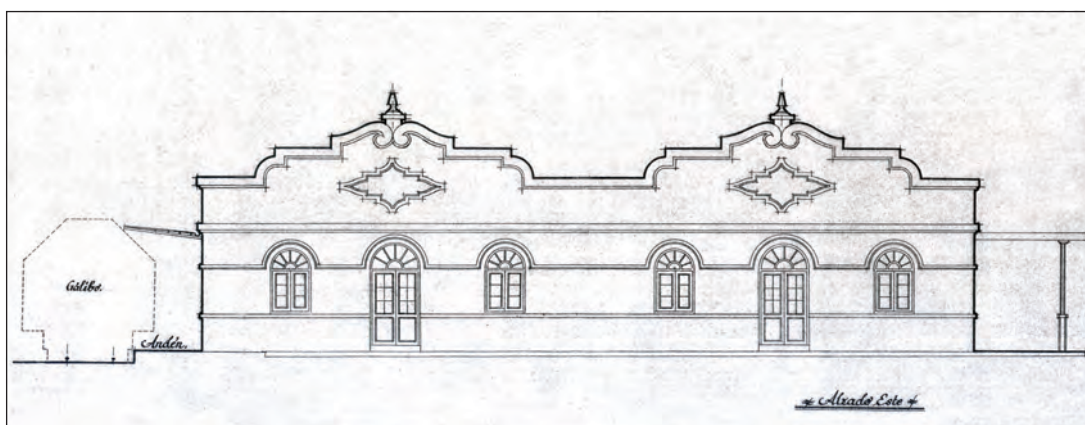
El 24 de enero de 1929 la Junta de Obras recibió una comunicación del Administrador de Aduana de Algeciras trasladando otra recibida de la Dirección Gene-



Sala de reconocimiento de pasajeros y equipajes de la Estación Marítima antes de su inauguración en 1928. (Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

ral de Aduanas por la que ésta aceptaba los nuevos locales destinados a los servicios de su competencia. En la misma sesión la Comisión acordó comunicar al Cuerpo de Carabineros y Policía que si lo deseaba podían ocupar los locales que estaban destinados a los cuerpos de seguridad. También se leyó un escrito de la Empresa de Autobuses “La Valenciana” solicitando el arriendo de un local en la Estación Marítima para ubicar una oficina de expedición de billetes, que le fue concedido en la sesión celebrada el 29 de abril.

En la sesión del 28 de febrero, la Junta de Obras quedó enterada de la aprobación del proyecto para la instalación del Servicio de Correos y Aduana, acordando que se ejecutaran de inmediato por la necesidad de disponer de los referidos servicios. El 3 de mayo fue el arrendatario de la Compañía de Vapores “La Punta de Europa” el que comunicó que en la noche del 4 de dicho mes haría el traslado de las oficinas y servicios de su empresa al local que le había sido señalado. Entre los meses de mayo de 1929 y octubre de 1930 se arrendaron y ocuparon los últimos locales a la “Compañía Telefónica Nacional”, Inspección de Policía,



Alzado de la fachada oriental del “Proyecto de ampliación y reforma del edificio de Estación Marítima”. 24 de octubre de 1949. (Archivo de la A. P. B. A.).

Carabineros, Estafeta de Correos, servicio de telégrafos, consigna de la “Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, “Compañía Trasmediterránea” y “Compañía Internacional de Coches-Camas”.

Se puede afirmar que a finales de 1930 la Estación Marítima operaba al máximo de sus capacidades, acogiendo a gran número viajeros en tránsito y sus equipajes que, desde mediados de la década de los veinte, se había ido incrementando de manera constante. En esta línea, además de los pasajeros locales que iban y venían cada día a la Roca por cuestiones laborales, se unían los turistas que, llegados en paquebotes extranjeros al puerto gibraltareño, cruzaban la Bahía hasta Algeciras para proseguir viaje hacia el interior de la Península por vía férrea.

Ampliación y reformas de la Estación Marítima (1950-1962)

El auge del tráfico de pasajeros, principalmente con los vecinos puertos de Ceuta y Tánger, aunque también con Gibraltar, hizo que la Estación del Puerto se hubiera quedado obsoleta, necesitando, a principios de la década de los años cincuenta, una profunda reforma de sus dependencias y una ampliación de las mismas que permitiera ofrecer una mejor acogida y servicios a los viajeros que, cada día en mayor número, la utilizaban.

En la sesión celebrada el 26 de octubre de 1949, fecha en la que se presentó el “Proyecto de ampliación provisional del edificio de Estación Marítima, con los servicios de aduana, policía, ferrocarril, correos y telégrafos”, la Comisión portuaria reconocía *la necesidad y extrema urgencia de la realización de las obras que en el mismo se comprenden para la adaptación y adecentamiento de las instalaciones en que se realizan las operaciones del tráfico de viajeros*. En el proyecto se señalaba que *falta en absoluto sala de espera, y los viajeros han de esperar, para el despacho de aduana, policía, cambio de moneda, etc., a la intemperie, con sol y con lluvia... los minúsculos locales destinados a los servicios de vigilancia son insuficientes, así como los destinados al personal de aduana y otros servicios públicos...* El Ingeniero Director proponía la reconstrucción del local destinado a la estación del ferrocarril —que había sido destruido en gran parte por los bombardeos del acorazado republicano Jaime I en agosto de 1936— el traslado de la estafeta de correos y su ampliación, la ampliación de la aduana y la habilitación de dos nuevas salas de espera destinadas a los pasajeros de Ceuta, Tánger y Gibraltar, donde irían instalados, también, el puesto de policía de fronteras y la oficina de declaración de cambios de monedas extranjeras. Además se preveía dotar a la estación de una nueva oficina de telégrafos. Por otra parte se proponía de-

moler las paredes que daban al Este para ampliar el edificio y ganar el espacio para las salas de espera.

La Estación Marítima continuaría manteniendo su forma rectangular, aunque más alargada por la ampliación propuesta. Para mantener la semejanza con la parte del edificio antiguo conservada, los vanos de las nuevas ventanas y puertas serían de medio punto. A las fachadas este y oeste se las dotaría de unas cornisas curvilíneas

como remate. El presupuesto de ejecución ascendía a la cantidad de 715.731,69 pesetas. La Junta de Obras lo informó favorablemente, proponiendo que las obras se acometieran por el sistema de administración.

No se tiene constancia del inicio de las obras ni de la duración de las mismas, aunque por algunos testimonios gráficos conservados se puede asegurar que la ampliación y reforma estaban finalizadas en el año 1954.

El 11 de siembre de 1961 está suscrito por el Ingeniero Director, Francisco Javier Peña Abizanda, un nuevo proyecto de “Acondicionamiento de la Estación Marítima”, que se justificaba por el deterioro que el diario uso de la misma había sufrido en los últimos años, aunque aduce, el redactor del mismo, que sólo se propone un acondicionamiento mínimo del edificio porque *estando en estudio la construcción de una Estación Marítima de nueva planta, no es prudente invertir cantidad alguna*



Demolición parcial de la vieja Estación Marítima para proceder a su reforma y ampliación. Año 1950 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.)

en la actual. Se proyectan, por tanto, reparaciones con un criterio de economía y con un presupuesto de 212.407,55 pesetas por el sistema de contrata. Las obras se adjudicaron el 12 de marzo de 1962 a la empresa “Dragados y Construcciones, S. A.”, estando finalizadas el 3 de julio del mismo año.

La nueva Estación Marítima (1966-1969)

Sin embargo, el enorme desarrollo del tráfico de pasajeros logrado en los primeros años de la década de los sesenta, hizo que la Junta de Obras se propusiera demoler la vieja Estación y construir una nueva. *La necesidad de construir una nueva Estación Marítima,*



La Estación Marítima en el año 1957. En primer lugar, las vías, el andén y la marquesina (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



La nueva Estación Marítima una vez terminada y ejecución de trabajos de urbanización en su entorno. Año 1972 (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

dotada de todos los servicios propios de esa clase de instalaciones, en sustitución de la actual, anticuada, insuficiente e impropia del puerto de Algeciras, salta a la vista..., expone el Ingeniero Director, señor Arbeloa Rivera, en la Memoria del “Anteproyecto de Estación Marítima en el puerto de Algeciras” para justificar la redacción del mismo que había sido autorizada por Orden de la Dirección General de Puertos el 13 de febrero de 1963.

El 10 de agosto de 1965 está suscrito el proyecto de nueva Estación Marítima, siendo leída, en la sesión ordinaria celebrada el día 4 de diciembre de 1965, la Orden Ministerial que autorizaba la tramitación del expediente de subasta de las obras.

La vieja Estación Marítima, construida, como se ha referido, en 1928 y ampliada en dirección este entre 1950 y 1954, se hallaba obsoleta, no pudiendo prestar los servicios mínimos que exigía el notable incremento del tráfico de pasajeros y de automóviles que se estaba generando. En 1960 el número total de pasajeros que habían pasado por la Estación Marítima embarcados y desembarcados de los transbordadores que hacían el trayecto entre Algeciras-Ceuta y

Algeciras-Tánger había sido de 460.119. En el año 1964, la cifra había ascendido a 710.533. A estos viajeros había que añadir los que desembarcaron de los buques trasatlánticos que, en 1964, fueron 6.567. También hay que sumar los pasajeros que iban y venían cada día a Gibraltar que, aunque en decrecimiento desde 1961, en 1964 alcanzaron la cifra de 573.880. En total, en el año 1964, habían pasado por la Estación Marítima del puerto de Algeciras, 1.290.980 pasajeros.

A los tráficos de pasajeros existentes se sumaría, en el futuro, según las previsiones de la Junta de Obras, no sólo los lógicos incrementos que se esperaban por el enorme desarrollo del turismo internacional, sino el procedente del establecimiento de nuevas líneas, como la de transbordadores entre Southampton-El Havre-Algeciras, prevista para la primavera de 1965 y las de nuevas compañías de trasatlánticos que parecía que iban a elegir el puerto de Algeciras como punto de escala. El Plan General de Puertos preveía que, sólo en tráfico de cabotaje, gran cabotaje y altura, se alcanzaría la cifra de 750.000 pasajeros en 1968 y de

1.030.000 en 1980. Estas circunstancias requerían la urgente construcción de una nueva Estación Marítima capaz de responder a las demandas de un tráfico en continuo crecimiento y más exigente en la búsqueda de calidad del servicio y de agilidad de tránsito.

El edificio que se proyectaba constaría de dos plantas. Tendría forma rectangular con un ensanchamiento en la zona central, estando orientado en sentido este-oeste, más próximo al cantil del muelle que la vieja estación y muy cerca y en paralelo a los atraques de los transbordadores de Ceuta y de Tánger, puntos por los que desembarcaban o embarcaban la mayor parte de los pasajeros y automóviles. En la planta baja irían ubicados los servicios de consigna de equipaje, despacho de billetes, punto de información, turismo, agencias de viajes, consignatarios, sanidad, banco, cafetería, telégrafo, etc. La planta alta estaría exclusivamente dedicada a despacho de pasajeros y equipajes exigido por los servicios de policía y aduana. Para el tráfico de automóviles desembarcados se habilitaba una zona con calle de acceso desde los transbordadores y siete calzadas paralelas, situadas al este del edificio, para servicio de aduana. El viejo andén de viajeros del ferrocarril se conservaría, aunque se rectificaría y se realizarían algunas mejoras.

Las dimensiones del edificio serían 92 metros de longitud en el sentido del muelle, 26,25 metros de anchura de los cuerpos laterales y 35,25 metros de anchura del cuerpo central.

En la sesión celebrada el día 16 de febrero de 1966 se realizó la apertura de pliegos presentados a la subasta de las obras

y el 26 del mismo mes se adjudicaron a la empresa de Juan Mengíbar Guarda que licitó por la cantidad de 32.337.669,62 pesetas. El replanteo de las obras se llevó a cabo el día 7 de marzo y los trabajos se desarrollaron, con algunas incidencias, hasta que finalizaron el 4 de febrero 1969. El 2 de diciembre del año anterior se había producido la recepción provisional de las obras y en las sesiones de los días 31 de enero y 11 de febrero de 1969 se adjudicaron los locales que constituían las diversas dependencias de la nueva Estación Marítima a las empresas solicitantes.

Sin embargo, a pesar de la importante obra realizada, no pasaron muchos meses sin que la nueva Estación Marítima se quedara desbordada, sobre todo en el período veraniego. En la sesión celebrada el 20 de mayo de 1969, el Presidente de la Junta de Obras reconocía *la necesidad de pensar en una nueva Estación Marítima, dado el incesante aumento del tráfico de pasajeros*. No cabe duda de que la realidad había superado con creces las previsiones contenidas en el Plan General de Puertos de 1965.

En la sesión ordinaria celebrada el día 31 de julio de 1968 se había aprobado técnicamente el Proyecto de construcción de cua-



La nueva Estación Marítima y los atraques construidos para los transbordadores de Ceuta y Tánger. Año 1980. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).



La última Estación Marítima del Puerto de Algeciras construida en el año 1998 fotografiada a poco de su inauguración (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

tro pasarelas de acceso de pasajeros desde los transbordadores a los andenes elevados de la Estación Marítima por un presupuesto de contrata de 708.795,98 pesetas. La Comisión, de acuerdo con la vigente Ley de Contratos del Estado, autorizó al Ingeniero Director para que hiciera la oferta de contratación directa de las obras. Esta nueva obra, complementaria de la Estación Marítima, estaba justificada por la necesidad de trasladar a los pasajeros directamente desde los barcos atracados hasta el servicio de aduana, situado en la segunda planta de la citada Estación, sin que tuvieran que pisar el muelle. De esta manera se realizaba con mayor rapidez y más control la inspección aduanera y se agilizaba el tránsito de los viajeros desde los barcos hasta el exterior del edificio. Las obras se adjudicaron el 2 de septiembre de 1968 a la “Empresa Nacional Bazán”, estando finalizadas en el mes de febrero de 1969.

La Estación Marítima actual

Como complemento a las importantes obras de infraestructura que se estuvieron realizando en el Puerto en la última década del siglo XX, se construyeron diversas instalaciones que venían a completar las mejoras y los avances que, como puerto global y puerta de entrada y salida de la Unión Europea, se había convertido el de Algeciras.

Una de estas obras que se enmarcaron en el proyecto de “Nueva Terminal de Pasajeros. Segunda Fase”, era la construcción de una nueva Estación Marítima para pasajeros, con un presupuesto total de 1.480 millones de pesetas y ocupando una superficie de 7.500 metros cuadrados. Las obras de esta segunda fase de la terminal estuvieron finalizadas en el año 1998 con la remodelación y la integración de las dependencias de la antigua estación. La nueva Estación Marítima consistía en un moderno y funcional edificio con 12.000 metros cuadrados útiles dividido en dos plantas. En la planta inferior se localizan las oficinas de venta de billetes y de las navieras, locales comerciales, aduana, Guardia Civil y salas de desembarque. En la planta superior se hallan la cafetería y salas de espera y controles de embarque. Desde la segunda planta, el edificio está conectado con los nueve atraques de los transbordadores por medio de andenes elevados cubiertos. La antigua estación, edificada entre 1966 y 1969, se ha reconvertido en un edificio auxiliar de 7.000 metros cuadrados en el que se han instalado oficinas y establecimientos comerciales.

(En la página 359 se muestra una fotografía de la primera Estación Marítima de Algeciras realizada en el año 1928, una vez inaugurada. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).



EL MUELLE DE PASAJEROS O DE “LA PESETA”

La carretera de acceso a la Isla Verde

El puente de la Isla Verde, que se construyó entre 1925 y 1926, como ya se ha referido, para que pudieran acceder los trenes con las vagonetas cargadas de piedra de la Cantera hasta las obras de construcción del Rompeolas, se hallaba abandonado y deteriorado en el año 1949, no siendo de utilidad para las dependencias y servicios existentes en dicha isla (varadero, central eléctrica, muelle del Dique Norte, taller de mecánica, taller de carpintería de ribera, faro, etc.), todas ellas mal explotadas por su falta de comunicación con tierra.

Estas circunstancias, además de la necesidad de prolongar el Dique Norte para habilitar nuevas líneas de atraque y posibilitar la instalación en la isla de almacenes de combustibles líquidos, hacían necesario sustituir el desvencijado puente por un dique de escollera sobre el que construir una calzada que enlazara las dependencias antes descritas con las demás instalaciones portuarias y permitiera el acceso de camiones y otros vehículos.

Las obras que se proyectaban —un dique de 6,20 metros de anchura— se llevarían a cabo por el sistema de administra-

ción con un presupuesto de 1.092.770,92 pesetas. Sin embargo, una serie de circunstancias, como el interés mostrado por la “Empresa Nacional Elcano” de emplazar un muelle para el uso de transbordadores de los llamados “ferry-boats”, con vista a la comunicación ferroviaria de España con el Norte de África a través del puerto de Algeciras, y la elección de los entornos de la isla para dicho emplazamiento, obligaron a abandonar el proyecto de escollera en sustitución del puente para englobarlo en un nuevo y más ambicioso proyecto que se denominó “Acceso a la Isla Verde y al muelle de pasajeros y automóviles”, redactado por el Ingeniero Director, Pedro Gaytán de Ayala e Ibero, el 14 de julio de 1950.

Las obras que ahora se proponían consistían en la construcción de una superficie de rellenos, con una anchura de, aproximadamente, 25 metros, que se extendería entre la playa del Chorruelo, donde se iniciaba el antiguo puente, y el viejo Taller de Bloques de la Isla Verde. Con el citado relleno se habilitaría una calzada para vehículos motorizados de 12 metros de anchura, además de espacios para una doble vía de ferrocarril, aceras para peatones y servi-

dumbre de agua, energía eléctrica, teléfono y alumbrado.

El presupuesto de ejecución por el sistema de contrata, aprobado el 8 de agosto de 1950, ascendió a 20.481.399,39 pesetas, aunque fue reformado e informado el 8 de mayo de 1952 para incluir el proyecto de muelle para pasajeros y automóviles —luego conocido como muelle de “la Peseta”— y nueva estación marítima. Las obras fueron adjudicadas por Orden Ministerial de 29 de diciembre de 1953 a la empresa “Dragados y Construcciones, S.A.”.

La carretera de acceso a la Isla Verde estuvo finalizada en el año 1954, aunque se continuaron realizando trabajos complementarios de mejora hasta bien entrado el año 1957. Consta que la Dirección General de Puertos aprobó el acta de recepción provisional de las obras el 21 de marzo de 1958. Sin embargo, el 20 de octubre de ese año fue redactado por el Ingeniero Director Accidental, Antonio Abril Solís, un “Proyecto Reformado de Acceso a la Isla Verde y al muelle de pasajeros y automóviles” que

tenía como finalidad la habilitación de una calzada adyacente y de una plataforma para la instalación de un cambio de ejes para el ancho de vía español e internacional necesario para efectuar las maniobras los vagones que se proyectaba iban a desembarcar o a embarcar en el muelle en construcción

El Muelle de pasajeros y automóviles, conocido popularmente como “de la Peseta” (1954-1964)

La Dirección General de Puertos remitió a la Junta de Obras del Puerto una orden fechada el 28 de febrero de 1949 que, a su vez, incluía una comunicación de la “Empresa Nacional Elcano”, de la Marina Mercante, notificando que había contratado la construcción de dos buques transbordadores para las líneas del Estrecho de Gibraltar entre Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger, (el “Victoria” y el “Virgen de África”) preparados para el transporte de vehículos de todas clases, incluyendo vagones de ferrocarril. Para poder atender esa nueva modalidad de tráfico era necesaria la



Plan de Obras del Puerto de Algeciras de 1952-53. Véanse los movimientos previstos de atraque y desatraque de los transbordadores que iban a utilizar el muelle de Pasajeros. (Archivo de la A. P. B. A.).



Fotografía aérea realizada en 1964 en la que se puede observar el inacabado muelle de Pasajeros, los Diques Norte y Sur, los muelles de la Galera y Pesquero y la carretera de acceso a la Isla Verde. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

construcción de muelles independientes de amplias superficies con el fin de que dichos buques pudieran efectuar las operaciones de embarque y desembarque de los mencionados vehículos.

La Junta de Obras del Puerto, teniendo en cuenta que el saturado muelle de la Galera no disponía de espacio suficiente ni de capacidad para atender al atraque y a los sistemas ferroviarios que se necesitaban instalar para los servicios de los “ferry-boats”, así como para *separar los viajeros y vehículos del resto del tráfico del puerto*, decidió proponer la construcción de un nuevo y espacioso muelle especialmente dedicado a este tipo de embarcaciones y de una estación marítima aneja, con los accesos ferroviarios que se necesitaban, en el nuevo acceso a la Isla Verde cuya construcción, en sustitución del viejo puente del ferrocarril de vía estrecha, se preveía en breve.

Con tal fin, el 22 de julio de 1951, el Ingeniero Director presentó el “Primer proyecto de muelle para pasajeros y automóviles y estación marítima”, que fue aprobado en la sesión plenaria de la Junta

el 6 de agosto de 1951, con un presupuesto de ejecución por contrata de 20.647.037,95 pesetas. Entretanto se realizaban las obras del nuevo muelle y como ya se había botado el primero de los buques de la “Empresa Nacional Elcano”, el “Victoria”, se aprobó otro proyecto en la misma sesión denominado “Solución provisional para el atraque de los ferry-boats”, que preveía la construcción, con carácter de urgencia, de una zona de atraque preparada para los nuevos buques que iría situada en el muelle de la Galera, junto a la Estación Marítima. A propuesta de la “Empresa Nacional Elcano” y de la “Unión Naval de Levante” se optó por construir un muelle de fábrica que, a modo de tacón, sobresalía del muro sur de la Galera y que dispondría de dos plataformas móviles con sus pórticos para el acceso de los vehículos a las bodegas de los ferrys. Este muelle podría ser utilizado, a la vez, por dos transbordadores.

El proyecto de “Muelle de pasajeros, automóviles y estación marítima”, reformado y suscrito por el Ingeniero Director el 24 de mayo de 1952, fue informado favorable-

mente por la Junta de Obras el 31 de mayo del año citado con el voto en contra del Comandante de Marina que manifestó su oposición al proyecto en su aspecto técnico-náutico. En el apartado b) de la Memoria del reformado, tanto el Comandante de Marina como la Cámara de Comercio *han informado adversamente y con severidad el proyecto* asegurando que no existe suficiente espacio para las maniobras de los ferrys y que el calado es insuficiente, proponiendo como alternativa que se prolongue el Dique Norte para incrementar el espacio de aguas abrigadas y el muelle de la Galera para ubicar en él la nueva estación marítima y la zona de atraque de los “ferry-boats”.

El proyecto fue devuelto por la Superioridad para que se incorporara un estudio realizado después de una visita de tres técnicos daneses al puerto de Algeciras y del viaje a Dinamarca del Ingeniero Director para ver *in situ* un muelle similar que se había construido en el puerto de Copenhague. Por Orden Ministerial de 8 de abril de 1953 se aprobaba técnicamente el proyecto con un presupuesto de ejecución por contrata de 21.848.136,79 pesetas. La subasta de las obras se llevó a cabo el 22 de diciembre de 1953, adjudicándose a la empresa “Dragados y Construcciones, S. A.”. Los trabajos se iniciaron en el mes de febrero de 1954.

Consistían en la construcción de un muelle de cien metros de anchura por unos trescientos de longitud que, partiendo del camino de acceso a la Isla Verde, se disponía en dirección nordeste entre el Dique Norte y el muelle de la Galera, estructuras que le servirían de abrigo. En el extremo distal, el muelle se estrechaba hasta convertirse en un espigón de 80 metros de largo por 30 de ancho a cuyos lados atracarían de popa los dos “ferry-boats” y en el que acabarían la línea de ferrocarril y la calzada para que pudieran ejecutarse cómodamente las maniobras de embarque y desembarque de los trenes, automóvi-

les, camiones y autobuses. En este primer proyecto se proponía, igualmente, la construcción de dos muelles laterales o alas de 50 metros de longitud, uno a cada lado del muelle principal, destinados al atraque de los barcos que realizaban el servicio de cercanías con Gibraltar y La Línea de la Concepción. Este servicio debía pasar al nuevo muelle obligatoriamente, puesto que también se preveía el traslado de la Estación Marítima desde la Galera al muelle de pasajeros y automóviles.

El muelle proyectado sería de bóveda rebajada de hormigón en masa volteada sobre pilas. El Ingeniero Director reconoce en la Memoria que la estructura del muelle se ha diseñado de acuerdo con los datos aportados por la “Empresa Nacional Elcano”, así como su forma y disposición geográfica en la dársena.

Como obras complementarias, pero absolutamente necesarias para poder desarrollar los servicios previstos, se proponía la mejora de la calzada existente entre Algeciras y Punta Carnero, en el tramo que iba desde la desembocadura del río de la Miel hasta el Real Club Náutico, así como el reafirmado del acceso hasta la Isla Verde, habida cuenta del gran número de automóviles y otros vehículos que se calculaba que tendrían que utilizar dicha calzada.

Otro aspecto que complementaba el proyecto de muelle de pasajeros y de automóviles, era el acceso ferroviario, puesto que uno de los objetivos del referido proyecto era enlazar por vía férrea, con el traslado de vagones desde una a otra orilla del Estrecho, la red ferroviaria española con la del Norte de África. Con tal fin se proponía la apertura de un túnel por debajo de la meseta donde se halla ubicada la Villa Vieja de unos quinientos metros de longitud para enlazar la Estación del Ferrocarril situada en la Avenida Agustín Bálsamo con el nuevo muelle. Se proponía la construcción de una doble vía, su electrificación y la instalación de una platafor-



Señalado con una flecha, el abandonado muelle de Pasajeros a la espera de que se le diera otra función portuaria. Fotografía tomada en torno a 1969. (Colección particular).

ma para el intercambio de vía del ancho español al internacional.

La última propuesta incluida en el proyecto consistía en la construcción de una nueva Estación Marítima en el centro del muelle previsto *que ha de tener su eje longitudinal coincidente con el del muelle para los ferrys...* *A los lados de la estación quedarán amplias zonas de servicios... y dobles vías férreas... y a los extremos dejamos también amplias explanadas para facilitar el aparcamiento y maniobra de vehículos no ferroviarios de todas clases.*

A modo de resumen, el señor Gaytán de Ayala concluye que *la erección de un gran puerto como el que hemos planeado en Algeciras, será el medio más rápido, seguro, práctico y eficazísimo además, para lo que pudiéramos llamar el rescate de Gibraltar; porque nuestro puerto anularía rápidamente la influencia inglesa, y, con los puertos de Algeciras y Ceuta en manos de España y debidamente organizados, España sería dueña comercialmente del Estrecho y, por consiguiente, de todo el tráfico marítimo, quedando el peñón reducido a función estrictamente militar.*

Desafortunadamente, las optimistas previsiones del Ingeniero Director y de la Junta de Obras en relación con el nuevo muelle y los enormes beneficios que esperaban reportaría al puerto algecireño, se vieron frustradas como se podrá comprobar a continuación, dándose la razón a los informes negativos de la Comandancia de Marina y de la Cámara de Comercio, quedando las obras de tan ambicioso proyecto abando-

nadas al cabo de una decena de años y el muelle inconcluso, siendo conocido en los años sesenta, por su forma, con el apelativo despectivo de “la Peseta”, como testimonio de un proyecto fracasado.

Pero antes de que se dieran por rescindidas definitivamente las obras del muelle de pasajeros, automóviles y estación marítima en el año 1964, los trabajos y los reformados del proyecto se sucedieron casi sin interrupción: vanos intentos por continuar unas obras que estaba condenada al fracaso desde sus comienzos.

En la sesión de la Junta de Obras celebrada el 22 de abril de 1964, *la Comisión Permanente conoce el escrito, fecha 24 de marzo de 1964, del Jefe de la Sección 4ª de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, interesando el informe de la Junta sobre rescisión de las obras de Muelle para pasajeros, automóviles y estación marítima, así como la instancia de Dragados y Construcciones, S. A., de 7 de noviembre de 1963 sobre el particular...*

Seis meses antes, el 7 de noviembre de 1963, la empresa constructora había solicitado la rescisión del contrato. Por Orden Ministerial leída en la sesión ordinaria celebrada el 27 de febrero de 1965 se disponía la rescisión única y definitiva de las obras del muelle de pasajeros, automóviles y estación marítima, cuya acta se levantó el 17 de septiembre y que fue aprobada por la Dirección General de Puertos el 20 de octubre de 1965.



Una imagen cenital del puerto de Algeciras tomada en el año 1972. En ella puede contemplarse el muelle de Pasajeros (letra A) absorbido por las obras de relleno de lo que sería el muelle de contenedores de la Isla Verde. (Archivo Fotográfico de la A. P. B. A.).

Ésta es la última noticia que se tiene sobre las obras de un proyecto emblemático que diez años antes había sido aprobado con el fin de dar una solución definitiva al tráfico de pasajeros y automóviles en el puerto de Algeciras y que había logrado superar las dificultades económicas que, desde un principio, padecieron las obras, aunque no las de carácter técnico. Cumpliéndose los augurios que, desde el inicio de los debates en la Comisión y el Pleno de la Junta de Obras del Puerto había expresado el Comandante Militar de Marina en lo referente a las deficiencias náuticas del proyecto, éste fue abandonado cuando aún no había finalizado la construcción del muelle ni se habían iniciado las obras de la estación marítima prevista en él.

Como refiere el Ingeniero Director, F. J. Arbeloa Rivera, en noviembre de 1967, la suspensión de las obras del muelle para pasajeros y automóviles *supuso un verdadero*

atraso en el Puerto de Algeciras pues, como vemos, hipotecó gran parte del atraque existente.

En sus diez años de existencia, el frustrado muelle de Pasajeros había generado 48 certificaciones de obras con un gasto para la Junta de 16.768.623 pesetas, al margen del costo de redacción de los proyectos y de los reformados.

En la carretera de acceso a la Isla Verde permaneció el inacabado “muelle de la Pe-seta”, abandonado y sin uso, hasta que se procedió a rellenar una parte de la dársena y construir lo que sería el futuro muelle de contenedores de la Isla Verde, desapareciendo el triste vestigio de una obra cuya construcción tantas esperanzas y sinsabores había causado.

(En la página 367 se ha incluido una fotografía aérea, realizada en el año 1966, en la que se puede ver con todo detalle el inacabado muelle de Pasajeros y la carretera de acceso a la Isla Verde. Archivo Fotográfico de la A.P.B.A.).

**DOCUMENTOS CONSULTADOS
Y
BIBLIOGRAFÍA**

DOCUMENTOS CONSULTADOS

Archivo del Astillero-Varadero del Rodeo

Órdenes Ministeriales contenidas en el Expediente de Concesión del Varadero (1964-1980).

Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (A.A.P.B.A.)

Libros de Actas de la Junta de Obras del Puerto. Plenos y Comisión Permanente.

Sesión Inaugural de 30 de septiembre de 1906; Sesión Ordinaria de 10 de febrero de 1908; Sesión Ordinaria del 7 de septiembre de 1908, Punto 6º; Sesión Ordinaria del 9 de diciembre de 1908, Punto 3º; Sesión Ordinaria de 11 de junio de 1910, Punto 7º; Sesión Ordinaria de 7 de julio de 1910, Punto 6º; Sesión Extraordinaria de 26 de noviembre de 1910, Punto Único; Sesión Extraordinaria de 2 de junio de 1911, Punto 1º y único; Sesión Ordinaria de 2 de febrero de 1912, Punto 5º; Sesión Ordinaria de 6 de abril de 1912, Punto 6º; Sesión Extraordinaria de 1 de marzo de 1912, Punto 5º; Sesión Extraordinaria de 30 de abril de 1912, Punto único; Sesión Ordinaria de 7 de mayo de 1912, Punto 5º; Sesión Ordinaria de 15 de junio de 1912, Punto 5º; Sesión Ordinaria de 7 de octubre de 1912, Punto 6º; Sesión Extraordinaria de 11 de diciembre de 1912, Punto único; Sesión Ordinaria de 13 de enero de 1913, Puntos 7º, 8º y 9º; Sesión Ordinaria de 8 de marzo de 1913, Puntos 3º y 6º; Sesión Extraordinaria de 25 de abril de 1913, Punto 3º; Sesión Extraordinaria de 23 de mayo de 1913, Punto 2º; Sesión Ordinaria de 12 de junio de 1913, Punto 3º; Sesión Ordinaria de 7 de agosto de 1913, Punto 6º; Sesión Ordinaria de 15 de septiembre de 1913, Punto 6º; Sesión Ordinaria de 19 de enero de 1914, Punto 7º; Sesión Ordinaria de 7 de febrero de 1914, Punto 10º; Comisión Ejecutiva, Sesión de 4 de marzo de 1914 y Sesión Plenaria Ordinaria de 23 de marzo de 1914, Punto 4º; Sesión Ordinaria de 18 de mayo de 1914, Punto 2º y Sesión Extraordinaria de 16 de noviembre de 1914, Punto 2º; Sesión Ordinaria de 8 de junio de 1914, Punto 5º; Sesión Ordinaria de 23 de diciembre de 1914, Punto 8º; Sesión Ordinaria de 13 de febrero de 1915, Punto 6º; Sesión Ordinaria de 14 de febrero de 1916, Punto 13º; Sesión Extraordinaria de 18 de marzo de 1916, Punto único; Sesión Ordinaria de 13 de mayo de 1916, Punto 7º; Sesión Ordinaria de 13 de octubre de 1916, Puntos 10º y 11º; Sesión Ordinaria de 15 de noviembre de 1916, Punto 8º; Sesión Ordinaria de 23 de junio de 1917, Puntos 7º y 9º; Sesión Ordinaria de 22 de febrero de 1918, Punto 13º; Sesión Ordinaria de 29 de abril de 1918, Punto

15°; Sesión Ordinaria de 27 de mayo de 1918, Punto 10°; Sesión Ordinaria de 20 de julio de 1918, Punto 2°; Sesión Ordinaria de 22 de agosto de 1918, Punto 8°; Sesión Ordinaria de 21 de septiembre de 1918, Punto 2°; Sesión Ordinaria de 22 de octubre de 1918, Punto 11°; Sesión Ordinaria de 25 de junio de 1918, Punto 12°; Sesión Ordinaria de 31 de enero de 1919, Punto 10°; Sesión Ordinaria de 29 de abril de 1919, Punto 12°; Sesión Ordinaria de 18 de septiembre de 1919, Punto 12°; Sesión Ordinaria de 8 de octubre de 1919, Punto 12°; Sesión Ordinaria de 30 de enero de 1920, Punto 11°; Sesión Ordinaria de 21 de febrero de 1920, Punto 15°; Sesión Ordinaria de 18 de marzo de 1920, Punto 14°; Comisión Permanente Ordinaria de 10 de febrero de 1923; Comisión Permanente Ordinaria de 14 de noviembre de 1923, Puntos 2° y 11°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de marzo de 1923, Punto 7°; Comisión Permanente Ordinaria de 6 de agosto de 1923, Punto 11°; Comisión Permanente, Sesión Ordinaria del 14 de noviembre de 1923, Punto 11°; Comisión Permanente de 6 de agosto de 1923, Punto 17°; Comisión Permanente de 9 de octubre de 1923, Punto 6°; Comisión Permanente de 15 de febrero de 1924, Punto 12°; Comisión Permanente de 7 de marzo de 1924, Punto 5°; Comisión Permanente de 17 de marzo de 1924, Punto 5°; Comisión Permanente de 29 de marzo de 1924, Punto 7°; Comisión Permanente de 28 de enero de 1929, Puntos 6°, 8° y 14°; Comisión Permanente Ordinaria de 28 de febrero de 1929, Punto 14°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de mayo de 1929, Punto 8°; Comisión Permanente Ordinaria de 14 de diciembre de 1929, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 24 de abril de 1930, Punto 16°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de mayo de 1930, Puntos 2° y 13°; Comisión Permanente de 6 de febrero de 1931, Punto 8°; Comisión Permanente Ordinaria de 29 de abril de 1931, Punto 7°; Comisión Permanente de 27 de mayo de 1931, Punto 14° y 22 de junio de 1931, Punto 10°; Comisión Permanente de 27 de mayo de 1931, Punto 5; Comisión Permanente de 21 de agosto de 1931, Punto 10°; Sesión Extraordinaria de 1 de septiembre de 1931, Punto único; Comisión Permanente Ordinaria de 9 de diciembre de 1931, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de agosto de 1932, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de junio de 1933, Puntos 6° y 7°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de agosto de 1933, Puntos 7° y 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 25 de septiembre de 1933, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de diciembre de 1933, Punto 7°; Comisión Permanente Extraordinaria de 27 de abril de 1934, Punto 4°; Comisión Permanente Ordinaria de 24 de mayo de 1934, Punto 13°; Comisión Permanente Ordinaria de 13 de julio de 1934, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 19 de septiembre de 1934, Punto 13°; Comisión Permanente Ordinaria de 18 de octubre de 1934, Punto 8°; Comisión Permanente Ordinaria de 19 de noviembre de 1934, Punto 10°; Comisión Permanente Ordinaria de 29 de marzo de 1935, Puntos 7° y 15°; Comisión Permanente Ordinaria de 25 de junio de 1935, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 20 de septiembre de 1935, Punto 11°; Comisión Permanente Ordinaria de 29 de mayo de 1936, Punto 7°; Comisión Permanente Ordinaria de 14 de diciembre de 1936, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de julio de 1937, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de agosto de 1937, Punto 11°; Comisión Permanente Ordinaria de 29 de noviembre de 1937, Punto 5°; Comisión Permanente Ordinaria de 29 de diciembre de 1938, Punto 10°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de noviembre de 1939, Punto 14°; Comisión Permanente Ordinaria de 26 de junio de 1940, Punto 8°; Comisión Permanente Ordinaria de 21 de febrero de 1941, Punto 9°; Junta en Pleno Extraordinaria de 3 de abril de 1941, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de marzo de 1942, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 16 de

mayo de 1944, Punto 11°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de enero de 1945, Puntos 17°, 22° y 23°; Comisión Permanente Ordinaria de 20 de julio de 1945, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de enero de 1946, Punto 10°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de marzo de 1946, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de julio de 1946, Puntos 14° y 15°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de octubre de 1947, Punto 10°; Comisión Permanente Ordinaria de 26 de octubre de 1949, Punto 16°; Junta en Pleno Extraordinaria de 8 de agosto de 1950, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de marzo de 1951, Puntos 7° y 16°; Junta en Pleno Extraordinaria de 6 de agosto de 1951, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de octubre de 1951, Punto 10°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de mayo de 1952, Punto 15°; Comisión Permanente Ordinaria de 28 de octubre de 1952, Punto 13°; Pleno Ordinario de 14 de noviembre de 1952, Punto 4°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de noviembre de 1952, Punto 12°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de abril de 1953, Punto 11°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de agosto de 1953, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 28 de diciembre de 1954, Punto 18°; Junta en Pleno Extraordinaria de 30 de abril de 1956, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de julio de 1956, Punto 18°; Comisión Permanente Extraordinaria de 16 de octubre de 1957, Punto único; Comisión Permanente Ordinaria de 28 de febrero de 1958, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de marzo de 1958, Punto 21°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de agosto de 1958, Punto 19°; Comisión Permanente Ordinaria de 1 de julio de 1959, Punto 25°; Comisión Permanente Ordinaria de 27 de noviembre de 1959, Punto 16°; Comisión Permanente Ordinaria de 30 de mayo de 1960, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 28 de marzo de 1961, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 12 de marzo de 1962, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 23 de julio de 1962, Punto 18°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de febrero de 1963, Punto 14°; Comisión Permanente Ordinaria de 26 de julio de 1963, Punto 15°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de abril de 1964, Punto 3°; Comisión Permanente Ordinaria de 18 de junio de 1964, Puntos 3° y 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 4 de diciembre de 1965, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 26 de febrero de 1966, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 14 de junio de 1967, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 7 de agosto de 1967, Punto 9°; Comisión Permanente Ordinaria de 22 de noviembre de 1967, Punto 3°; Comisión Permanente Ordinaria de 31 de julio de 1968, Punto 6°; Comisión Permanente Ordinaria de 2 de septiembre de 1968, Punto 4°; Comisión Permanente Ordinaria de 2 de diciembre de 1968, Punto 2°; Comisión Permanente Ordinaria de 11 de febrero de 1969, Punto 4°; Comisión Permanente Ordinaria de 20 de mayo de 1969, Punto 3°.

Proyectos

Martínez Villa, J., *Proyecto de un puerto de arribada y refugio en Algeciras*. Año 1859, Leg. 1, Caja. 1. Orden, L. de la, *Proyecto de Obras de Mejora del Puerto de Algeciras*. Año 1887, Leg. 2, Caja 2.

Martínez y Ruiz de Azúa, E., *Proyecto de obras para la mejora del puerto de Algeciras*, Año 1895, Leg. 3, Caja 2.

· *Presupuesto de Conservación del Puerto y Muelle de Algeciras mandado formar por la Dirección General en 16 de octubre de 1878*. Documento inserto en el Proyecto de 1895.

Rodríguez de Rivera, J., *Proyecto de Puerto de Refugio en Algeciras*, 31 de diciembre de 1908, Leg. 4, Caja 4.

· *Proyecto de Estación de Sanidad Exterior, aprobado por Real Orden de 3 de julio de 1911*. Leg. 6, Caja 4.

· *Proyecto del Rompeolas de Isla Verde y obras complementarias del Puerto de Algeciras, Aprobado por R. O. de 13 de septiembre de 1911*, Leg. 8, Caja 9.

· *Proyecto de Prolongación del Muelle Comercial*, 8 de julio de 1912, Leg. 13, Caja 11.

Martínez de Campos, R., *Reformado del Muelle de la Galera y encauzamiento del río de la Miel, redactado por Real Orden de 13 de febrero de 1913*, Leg. 17, Caja 14.

· *Proyecto de Reformado del Rompeolas de Isla Verde. Año 1914 (mandado por Real Decreto de 21 de julio de 1914)*, Leg. 16, Caja 14.

· *Proyecto reformado del muelle de la Galera. Año 1915*, Leg. 19, Caja. 15.

· *Proyecto Reformado del Rompeolas de Isla Verde por Real Orden de 26 de enero y 1 de septiembre de 1915, (suscrito en 29 de septiembre de 1914)*, Leg. 20, Caja 16 (bis).

· *2º Proyecto reformado del muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)*, 12 de junio de 1915, Leg. 19, Caja. 15.

Rodríguez del Valle y Quintanilla, C., *Proyecto Reformado del Muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII)*, 10 de junio de 1916, Leg. 21, Caja 17.

· *Proyecto de terminación del muelle de la Galera (hoy de Alfonso XIII). Servicios de alumbrado, retretes y accesorios*, 15 de octubre de 1916, Leg. 23/1, Caja 18.

· *Proyecto de muro de contención de arenas en la dársena de Villanueva*, 10 de noviembre de 1916, Leg. 26, Caja 19.

· *Proyecto de Prolongación del Muelle de la Galera*, 2 de diciembre de 1916, Leg. 27, Caja 19.

· *Proyecto de Tinglado metálico para hacer utilizable el muelle de la Galera*, 28 de noviembre de 1917, Leg. 31, Caja 23.

· *Informe de la conveniencia de transportar al puerto de Algeciras los medios auxiliares que para la construcción del Rompeolas de Isla Verde cede temporalmente la Delegación de Fomento de España en Marruecos*, 24 de octubre de 1919, Leg. 35, Caja 26.

· *Proyecto de vía férrea de 0,60 metros de ancho para la explotación de la Cantera de los Guijos. Año 1919*, Leg. 37, Caja 27.

· *Proyecto de Medios Auxiliares para la construcción del Rompeolas de Isla Verde. Embarcaderos del Saladillo y de la Isla Verde*, 11 de noviembre de 1919, Leg. 34, Caja 2.

· *Proyecto de Prolongación del muelle de la Galera o de Alfonso XIII*, 23 de julio de 1920 (aprobado por R. O. de 14 de octubre de 1920), Leg. 39, Caja 28.

· *Proyecto de Prolongación del Muelle de la Galera o de Alfonso XIII (trozos 1º, 2º y 3º)*, 30 de noviembre de 1920, Leg. 41, Caja 29.

· *Proyecto de reparación de averías producidas en el muelle de Villanueva por el temporal de los días 11 y 12 de febrero de 1921*, 17 de febrero de 1921, Leg. 42, Caja 29.

· *Proyecto de puente de servicio entre ambas márgenes del río de la Miel en sustitución del derruido de la Conferencia*, 24 de junio de 1922, Leg. 45, Caja 31, fol. 1.

· *Proyecto Reformado del Rompeolas de Isla Verde*, 25 de agosto de 1922. Reformado por R. O. de 26 de enero, 1º de septiembre de 1915 y 7 de noviembre de 1916 y 20 de abril de 1920), Leg. 47, Caja 32.

· *Proyecto de prolongación hasta Isla Verde del ferrocarril de la Cantera de los Guijos al embarcadero del Saladillo*, 10 de enero de 1925 (R. O. de 27 de junio de 1924), Leg. 59, Caja 38.

- *Proyecto de reparaciones de las averías causadas en el muelle de la Galera por el temporal sufrido durante los días 10 al 16 de marzo último.* Abril de 1925, Leg. 70/1, Caja 44 bis.
- *Proyecto reformado de la prolongación del muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII) redactado en cumplimiento de la Real Orden de 8 de julio de 1926,* 13 de julio de 1926, Leg. 66, Caja 42.
- *Proyecto de Estación Provisional en el muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII).* Aprobado por R. O. de 19 de febrero de 1927, Leg. 67, Caja 43.
- *Proyecto reformado del Rompeolas de Isla Verde. Trozo 1º. Reformado y adicional del Proyecto aprobado por R. O. de 16 de marzo de 1923,* 29 de septiembre de 1927, Leg. 72, Caja 44.
- *Proyecto de cierre de la parte de Tinglado Metálico en la Estación Provisional del muelle de Alfonso XIII,* 21 de junio de 1928, Leg. 71, Caja 45.
- *Proyecto de mejoras en la marquesina, pavimentación y cubierta de la estación provisional del muelle de la Galera (hoy Alfonso XIII),* 3 de diciembre de 1928, Leg. 70/1, Caja 44 bis.

Eiriz Beato, F., *Proyecto de ampliación del taller de carena de la Rampa-Varadero de Isla Verde para barcos de 500 toneladas,* 31 de mayo de 1933, Leg. 92, Caja 56.

- *Proyecto de ampliación y defensa de terrenos ganados al mar en El Chorruelo. Trozo 1º,* 26 de junio de 1933, Leg. 83, Caja 57.
- *Proyecto de Pesquerías en el lado norte del muelle de la Galera,* 7 de julio de 1933, Leg. 94, Caja 57.
- *Proyecto de zona para la reparación de las artes de pesca,* 16 de julio de 1933, Leg. 95, Caja 57.
- *Proyecto de Muelle Pesquero,* 28 de diciembre de 1933, Leg. 98, Caja 59.
- *Proyecto de Muelle Pesquero (1º Trozo),* 30 de abril de 1934, Leg. 99/1, Caja 60

Abril Solís, A., *Proyecto de sustitución de la pasarela de Isla Verde por un dique de escollera,* 30 de marzo de 1949, Leg. 175, Caja 83.

- *Proyecto Reformado de Acceso a la Isla Verde y al muelle de pasajeros y automóviles,* 20 de octubre de 1956, Leg. 223, Caja 112.

Gaytán de Ayala e Ibero, P., *Proyecto de ampliación provisional del edificio de Estación Marítima, con los servicios de aduana, policía, ferrocarril, correos y telégrafos,* 24 de octubre de 1949, Leg. 176, Caja 83.

- *Proyecto de acceso de la carretera de Cádiz y Gibraltar a Barcelona al Puerto de Algeciras,* 10 de noviembre de 1949, Leg. 177, Caja 84.
- *Tercer Reformado de Muro de Ribera,* 25 de marzo de 1950, Leg. 179, Caja 84.
- *Proyecto de acceso a la Isla Verde y al muelle de pasajeros y de automóviles,* 14 de julio de 1950, Leg. 180, Caja 85.
- *Liquidación de las obras del Proyecto de Muro de Ribera en el Puerto de Algeciras,* 14 de marzo de 1951, Leg. 187, Caja 88.
- *Proyecto de traída de agua potable al puerto de Algeciras,* 25 de marzo de 1951, Leg. 188, Caja 8.
- *Primer proyecto de muelle para pasajeros y automóviles y estación marítima,* 22 de julio de 1951, Leg. 198, Caja 90.
- *Proyecto de solución provisional para el atraque de los ferry-boats (solución Elcano-Unión Naval de Levante),* 22 de julio de 1951, Leg. 190. Caja 90.
- *Proyecto reformado de edificio de oficinas para la Junta de Obras del Puerto de Algeciras,* 17 de diciembre de 1951, Leg. 192, Caja 91.
- *Proyecto de muelle para pasajeros, automóviles y estación marítima. Información pública del ante-*

proyecto de obras del puerto de Algeciras, 24 de mayo de 1952, Leg. 194-bis, Caja 92. (Informe de la Comandancia Militar de Marina de Algeciras).

· *Proyecto de relleno de la dársena Villanueva (1ª etapa de urgentísima ejecución)*, 30 de agosto de 1952, Leg. 196, Caja 95.

· *Proyecto de muelle para pasajeros, automóviles y estación marítima*, 29 de diciembre de 1952, Leg. 198-bis, Caja 98.

· *Proyecto de varadero, casas de máquinas y talleres*, 26 de enero de 1956, Leg. 213, Caja 105 bis.

· *Proyecto de lonja en el muelle pesquero del puerto de Algeciras*, 25 de junio de 1957, Leg. 230, Caja 115.

Alfaro, J., *Proyecto de edificio para Comandancia de Marina de Algeciras*, Madrid, 26 de abril de 1949, Leg. 175, Caja 83.

Arbeloa Rivera, F. J., *Anteproyecto de Estación Marítima en el puerto de Algeciras*, 18 de junio de 1964, Leg. 317, Caja 153.

· *Proyecto de Estación Marítima y habilitación del muelle de pasajeros*, 10 de agosto de 1965, Leg. 329, Caja 159.

· *Proyecto de nueva lonja del pescado en el puerto de Algeciras*, 29 de diciembre de 1966, Leg. 355, Caja 176.

· *Proyecto de nuevos muelles y dragado de la dársena pesquera*, 11 de febrero de 1967, Leg. 354, Caja 175.

· *Proyecto de liquidación de muelle para pasajeros, automóviles y estación marítima*, 31 de mayo de 1967, Leg. 363, Caja 179.

· *Proyecto reformado de Estación Marítima y habilitación del muelle de pasajeros*, 6 de octubre de 1967, Leg. 371, Caja 182.

· *Proyecto de construcción de cuatro pasarelas de acceso de pasajeros desde el barco a los andenes de la Estación Marítima*, 10 de mayo de 1968, Leg. 381, Caja 190.

· *Proyecto de ordenación del acceso al muelle de la Isla Verde y del Paseo de la Conferencia*, 15 de junio de 1972, Leg. 425, Caja 220.

Martínez Tourné, F., *Proyecto de transporte, reparación y montaje en el puerto de Algeciras de una grúa eléctrica procedente del puerto de Motril*, 10 de julio de 1941 (reformado el 29 de septiembre de 1943), Leg. 130, Caja 68.

· *Proyecto de Muro de Ribera*, 16 de julio de 1941, Leg. 131, Caja 69.

· *Liquidación de las obras de la lonja de contratación de pescado*, 14 de octubre de 1944, Leg. 148, Caja 73.

· *Segundo Proyecto Reformado de Muro de Ribera*, 19 de febrero de 1946, Leg. 153, Caja 76.

· *Proyecto de defensa y encauzamiento de la margen derecha del río de la Miel*, 7 de diciembre de 1946, Leg. 70, Caja 44, fol. 1.

Gómez González, J., *Proyecto de estación marítima para transbordadores*, 20 de febrero de 1958, Leg. 232, Caja 117.

Peña Abizanda, F. J., *Pliego de bases para la enajenación de la chatarra procedente del desguace de la grúa Titán y sus materiales auxiliares*, 5 de octubre de 1961, Leg. 267, Caja 131.

· *Proyecto de acondicionamiento de la Estación Marítima*, 11 de diciembre de 1961, Leg. 271, Caja 133.

Estévez Tolezano, J., *Adquisición de dos grúas eléctricas para el puerto de Algeciras*, 6 de junio de 1940, Leg. 125, Caja 67.

García-Diego de la Huerga, T., *Proyecto de lonja de contratación de pescado, 15 de junio de 1939 (reformado y adicional por José Estévez Tolezano en 15 de febrero de 1940)*, Leg. 118, Caja 66.

Buiza y Fernández-Palacios, J., *Proyecto reformado de lonja en el muelle pesquero del puerto de Algeciras*, 1 de abril de 1961, Leg. 262, Caja 130.

Acta de entrega de una grúa eléctrica de seis toneladas a la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, 17 de marzo de 1942, Leg. 130, Caja 68.

Contrato de desmontaje de una grúa tipo "Stotkert" existente en el muelle de costa del puerto de Motril y montaje de la misma en el muelle de la Galera del puerto de Algeciras, 1 de marzo de 1942, Leg. 130, Caja 68.

Archivo General de la Administración,

Obras Públicas, Juan Menéndez Campillo. Proyecto de puente de servicio en ambas márgenes del río de la Miel. 1922. Leg. 101.

Archivo General de Simancas

Plano de la de las Algeçiras en el estado presente que se hallan las Reales obras que se construyen, por J. Subreville, San Roque, julio de 1734, M. R. y D. XXXXIX-78, G. M., Leg. 03618.

Planos y perfiles de la puente. Parte del terreno de Algeçiras y Villa Chica situada en el río de la Miel, 5 de Octubre de 1736, Secretaría de Guerra, M. P. y D. 56-069, Leg. 03248.

Plano que manifiesta parte de la población o ciudad de Algeçiras en el Campo de Gibraltar y asimismo donde estuvo fundada la otra mitad llamada vulgarmente Villa Vieja, 17 de noviembre de 1761, Secretaría de Guerra, M. P. y D. 18-225, Leg. 03261.

Plano y perfil de un Cuartel de Caballería para 135 caballos con sus pisos altos para dormitorio de la tropa, por Teniente de Ingenieros Antonio Donzel, 22 de enero de 1771, Secretaría de Guerra, M. P. y D. 18-235, Leg. 03265.

Archivo Histórico Nacional,

Sección Hacienda, Libro 8016, fols. 190 y 191; Libro 8023, fols. 500 al 505 y Libro 8033, fol. 232.

Archivo Municipal de Algeciras

Actas Capitulares, Sesiones celebradas los días 2 de diciembre de 1816; 17 de enero de 1817; 16 de febrero de 1819; 7 de marzo de 1821; 14 de mayo de 1822; 8, 11, 15 y 22 de septiembre de 1905; 18 de octubre de 1905; 16 y 30 de enero de 1914; 27 de febrero de 1914; 3 de abril de 1914; 1, 8, 15 y 29 de mayo de 1914; 12 de junio de 1914; 10 de julio de 1914; 7, 21 y 28 de agosto de 1914; 30 de octubre de 1914; 25 de agosto de 1914; 18 de septiembre de 1914; 23 de junio de 1916; 14 de julio de 1916; 1 de diciembre de 1916; 14 de septiembre de 1917; 18 de agosto de 1933; 14 de agosto de 1940; 21 de agosto de 1940; 21 de septiembre de 1940; 16 de octubre de 1944 y 18 de septiembre de 1946.

· *Creación del Pósito de esta Ciudad de Algeciras*, 8 de agosto, 6 y 30 de septiembre y 22 de diciembre de 1763, Caja 170.

- *Obra de las nuevas paneras del Pósito*, 29 de abril a 16 de octubre de 1767, Caja 170.
- *Adquisición de trigo para el Pósito*, 11 y 13 de abril de 1768, Caja 15.
- *Censos industriales (1862-1935)*, Caja 169.
- *Puestos en la Plaza de Abastos*. 26 de septiembre de 1905. Caja 160.
- *Pliego de condiciones para el arrendamiento establecido en el local de la Pescadería de esta ciudad durante el año de 1910*. 2 de diciembre de 1909. Pescadería (1837-1913), Caja 65.
- *Contratación. Servicios. Casillas del Mercado de Abastos*. 31 de julio de 1918. Caja 40.
- *Obras de reparación en el Asilo San José de Algeciras*, 1 de mayo de 1920, Signatura 51.
- *Censo de molinos harineros existentes en Algeciras*. Mayo de 1935. Caja 169.
- *Proyecto de restauración y adecuación del Palacio de Marzales para ubicar dos juzgados de lo penal y uno de lo social en Algeciras (Cádiz)*. Arquitecto: Ernesto Guardia de la Mora, 1989, Caja 71/31.

Archivo de la Real Chancillería de Granada

Oficio del Jefe Político sobre la epidemia de fiebre amarilla declarada en Gibraltar, Cab. 321, Leg. 4412, nº 29.

Aparici García, J.,

Colección de Documentos Copiados en el Archivo de Simancas como datos para escribir la historia del Cuerpo de Ingenieros, Servicio Histórico Militar, Sección Fortificación, Tomo III, fols. 82 y 83.

Calderón Quijano, J. A.

Las fortificaciones de Gibraltar en 1627, Sevilla, 1968.

Correa da Franca, A.

Historia de Ceuta, Consejería de Educación, Ciudad Autónoma de Ceuta, 1999.

Crónica de Don Alfonso el Onceno, *B.A.E.*, Tomo LXVI, Ediciones Atlas, Madrid, 1953.

Fariñas del Corral, M., *Tratado de las Marismas desde Málaga a Cádiz y algunos lugares sus vecinos según fueron en los siglos antiguos (1663-1665)*, Málaga, 1965.

Guía-Catálogo del Archivo Fotográfico del Puerto Bahía de Algeciras, A.P.B.A., Cádiz, 1993.

Novísimas Ordenanzas de Aduanas de 15 de octubre de 1894, Redacción de El Secretariado, Madrid, 1894.

Pardo González, J. C., *La fortaleza inexistente. Proyectos de Jorge Próspero Verboon sobre Algeciras*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 1995.

Sanz Trelles, A., *Catálogo de protocolos notariales de Gibraltar y de su Campo (1522-1713) en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 1998.

Villalonga, R. de, *Reconocimiento de la Costa del Campo de Gibraltar desde el Castillo de Fuengirola hasta Conil con expresión del estado de defensa en que se halla*. Año 1976 (Servicio Histórico Militar, Sign. 3.5.9.6., Doc. 949).

Zayas Rivero, Manuel de, *Proyecto de Pabellones para los Servicios de Ingenieros, oficina de la Comandancia y alojamiento de la Brigada Topográfica*, Algeciras 8 de Agosto de 1852, Instituto de Historia y Cultura Militar. 9856-CA-M-5/3.

Prensa nacional y local

Diario ABC (Madrid), 12 de enero de 1930, pág. 43; 31 de diciembre de 1932, pág. 32; (Suelto sobre conferencia en Algeciras de Miguel Primo de Rivera), 22 de julio de 1939, pág. 11; (Suelto sobre el enlace Ozores-Larios), 30 de junio de 1950, pág. 31; (Noticia sobre el enlace entre Marilú Larios Fernández de Villavicencio con Luis Peralta España en la capilla del Asilo de Ancianos de Algeciras), 16 de febrero de 1954, pág. 20; 6 de diciembre de 1957, pág. 23 y 21 de agosto de 1965, pág. 22.

Diario ABC (Sevilla), (Noticia sobre el baile de gala celebrado en el Teatro de Variedades en honor de los diplomáticos de la Conferencia de Algeciras), 16 de febrero de 1906, pág. 4; (Suelto sobre la muerte del novillero mejicano Eduardo Liceaga en el Hospital Militar de Algeciras), 20 de agosto de 1946, pág. 19; (Suelto sobre los efectos del temporal en Algeciras), 18 de Diciembre de 1958, pág. 33; 10 de febrero de 1960, pág. 38 y (Crónica del acto inaugural de la ermita de Nuestra Señora de los Milagros), 9 de septiembre de 1945, pág. 3.

Diario Oficial de Avisos, 8 de octubre de 1890, pág. 3.

El Clamor Público, 10 de octubre de 1850, pág. 3.

El Cronista, 13 de julio de 1913.

El Eco del Comercio, 17 de enero de 1835, n.º 262, pág. 1.

El Eco Patronal, 15 de marzo de 1930, pág. 9.

El Heraldo de Madrid, 12 de julio de 1850, pág. 3; 25 de junio de 1851, pág. 3 y 31 de enero de 1930, pág. 4.

El Imparcial, 29 de mayo de 1901, pág. 2; (Noticia sobre la concesión por el rey Alfonso XIII del título de marquesa de Marzales a María Josefa Fernández de Villavicencio y Crooke), 28 de mayo de 1910, pág. 2 y 14 de enero de 1930, pág. 4.

El Liberal (Madrid), 7 de octubre de 1890, pág. 3; 28 de mayo de 1901, pág. 1; 17 de enero de 1906 y 12 de enero de 1930, pág. 5.

El Sol, 12 de enero de 1930, pág. 12 y 14 de enero de 1930, pág. 9.

La Correspondencia de España, (Suelto sobre la estancia en la finca del marqués de Marzales de la princesa Salm), 25 de febrero de 1915, pág. 3.

La Crónica (Madrid), (Reportaje de José Quilez Vicente sobre la detención por el ejército republicano de las hijas de la marquesa de Marzales y Pablo Larios, María Luisa y María Isabel, en Brunete), 15 de agosto de 1937, pág. 4.

La Época, 16 de junio de 1850, pág. 4; 13 de junio de 1912, pág. 1; 23 de septiembre de 1913, pág. 4; 1 de noviembre de 1920, pág. 2; 13 de enero de 1930, pág. 3 y 21 de marzo de 1932, pág. 2; (Suelto sobre la boda en Algeciras de Irene Larios con el conde de Revertera), 14 de julio de 1932, pág. 2; (Suelto sobre el nacimiento en Algeciras del hijo primogénito

de Irene Larios), 15 de julio de 1933, pág. 2. y (Suelto sobre el enlace Margot Larios-Miguel Primo de Rivera en Algeciras), 27 de abril de 1935, pág. 6.

La España, n° 694, 13 de julio de 1850, pág. 2.

La Libertad, Nota del Ministerio de Defensa Nacional de la República sobre el hundimiento del crucero Baleares, 8 de marzo de 1938, pág. 1.

La Revista Española, 7 de noviembre de 1832, pág. 7; 15 de diciembre de 1832, pág. 7; 23 de julio de 1833, pág. 6 y 6 de agosto de 1833, pág. 7.

La Voz, 13 de enero de 1930, pág. 5 y 17 de junio de 1933, pág. 6.

Nuevo Mundo, 17 de enero de 1930, pág. 18.

Semanario “Boletín de Loterías y de Toros”, n° 790, 17 de abril de 1866, pág. 4; n° 797, 4 de junio de 1866, pág. 4; n° 800, 25 de junio de 1866, pág. 1 y n° 891, 2 de julio de 1866, pág. 3.

Semanario “El Clarín”, 1850, n° 20.

Semanario “El Duende de la Comarca”, n° 85, 28 de abril de 1921, pág. 2.

BIBLIOGRAFÍA

Alfonso Mola, M. y Martínez Shaw, C., “El reclutamiento de la gente de mar. Las matrículas de 1607 y 1625”, *Congreso Internacional IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, 2001 (651-693).

Al-Himyarí, *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*, Trad. por M^a Pilar Maestro González, Valencia, 1963.

Al-Idrisi, *Geografía de España*, Ediciones Anubar, Valencia, 1974.

Aranda Bernal, A. M., “Amadeo Rodríguez y su proyecto para el Ayuntamiento de Algeciras”, *Almoraima*, n^o 10, Algeciras 1993 (35-43).

· *La arquitectura inglesa en el Campo de Gibraltar*, Diputación Provincial de Cádiz, 2006.

Aranda Bernal, A. M. y Quiles García, F., *Historia Urbana de Algeciras*, Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, Sevilla, 1999.

Armiñán, Luis de, *La Calle Real y el Callejón del Muro*, Fundación Municipal de Cultura “José Luis Cano”, Algeciras, 1999.

Balil Illana, A., “Un estudio sobre el garum”, *Archivo Español de Arqueología* 26, n.º 87, 1953 (183-185).

Benítez Gallardo, A., “La repoblación de la Villa Vieja de Algeciras”, *Almoraima*, n.º 38, Algeciras, 2009 (291-199).

Berenjeno Moreno, A. M., “El Faro de la Isla Verde”, *Revista El Ojo del Muelle*, n.º 3, Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Algeciras, 2008 (14 y 15).

Bernal Casasola, D., “Aportación al conocimiento de Algeciras en época tardorromana: las lucernas de tipo paleocristiano procedentes de su Museo Municipal”, *Almoraima*, 13, 1995 (137-148).

· “Algunas reflexiones sobre la economía y el comercio del Campo de Gibraltar en época tardorromana a través del registro anfórico subacuático”, *Caetaria*, n.º 2, Algeciras, 1998 (47-78).

· “Arqueología de los puertos romanos del *fretum gaditanum*. Nuevos datos, nuevas perspectivas”, *Congreso Internacional de la A.I.A.C.*, Roma, 2008.

Bernal Casasola, D. et alii, “Las factorías de salazones de Traducta. Espectaculares hallazgos arqueológicos en la c/ San Nicolás 3-5 de Algeciras”, *VII Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, Almoraima* 29, Algeciras, 2003 (163-183).

Bernal Casasola, D. y Expósito, J. A., “Nuevas *cetariae* en *Iulia Traducta*. Avance del control arqueológico en calle San Nicolás 1”, *Almoraima*, nº 33, Algeciras 2006 (293-308).

Bernal Casasola, D. y Jiménez-Camino, R., “El taller de El Rinconcillo en la Bahía de Algeciras. El factor itálico y la economía de exportación (s. I a.C. - s. I d.C.)”, *Congreso Internacional Figlinae Baeticae. Talleres alfareros y producciones cerámicas en la Bética romana (ss. II a.C.-VII d.C.)*, BAR Int. Series 1266, II, Oxford, 2004 (589-606).

Bernal Casasola, D. y Lorenzo Martínez, L., “La arqueología de época bizantina e hispano-visigoda en el Campo de Gibraltar. Primeros elementos para una síntesis”, *Caetaria*, nº 3, 2000 (97-134).

Bolufer Vicioso, A., “José Alcoba Moraleda (Algeciras 1874-Badajoz 1941). Pintor y Pedagogo”, *Almoraima*, nº 32, Algeciras, 2005 (93-102).

· “¿Qué nos queda de aquellos días? Recuerdos de la Conferencia Internacional de Algeciras (1906)”, *Actas del Congreso Internacional “La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Cien años después*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2008 (409-426).

Bonet Salamanca, A., “La Congregación de las Hermanitas de los Ancianos Desamparados y la fundación logroñesa”, *La Iglesia española y las instituciones de caridad*, 2006 (951-978).

Bravo Jiménez, S., “*Iulia Traducta*: ¿una colonia romana en la Bahía de Algeciras?”, *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 2003 (91-120).

· “*Iulia Traducta* y *Tingē*: dos ciudades romanas en los confines del Imperio”, *Atti dei XV convegno di studio L’Africa Romana. Ai confini dell’Imperio: contatti, scambi, conflitti*, Tozeur, 11-15 diciembre, 2002 (651-672).

· “La ceca de *Iulia Traducta* y la implantación de la política de Octavio Augusto en el Campo de Gibraltar”, *Caetaria*, nº 4-5, Algeciras, 2004-2005 (83-95).

Bravo Jiménez, S. et alii, “Una necrópolis de época romana en Algeciras. Resultados de la Actividad Arqueológica Preventiva llevada a cabo en la Avda. de la Marina de Algeciras”, *Actas de las IX Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, Almoraima*, nº 36, Algeciras, 2008 (59-72).

· “Resultado de la actividad arqueológica preventiva en Avenida de la Marina, esquina calles Segismundo Moret y Teniente Riera de Algeciras (Cádiz)”, *Caetaria*, nº 6-7, Algeciras, 2009.

Bueno Lozano, M., *El Renacer de Algeciras a través de los viajeros*, Colección “El Castillo de Jimena”, nº 2, Algeciras, 1988.

· “Pleito en Algeciras, mediado el siglo XVIII, entre dos hermandades”, *Almoraima*, nº 4, Algeciras, 1990 (53-59).

· “La iglesia en la nueva población de Algeciras”, *Almoraima*, nº 13, Algeciras, 1995 (197-213).

· “El cólera morbo y su incidencia en Algeciras en el siglo XIX”, *Almoraima*, nº 17, Algeciras, 1997 (15-26).

- Burgos Madroño, M.**, “La Matrícula del Mar en la Provincia de Marina de Algeciras: siglos XVIII y XIX”, *Almoraima*, nº 5, Algeciras, 1991 (243-256).
- Castillo, Luis Alberto de**, “La ciudad de Algeciras en los tiempos de la Conferencia”, *Actas del Congreso Internacional “La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Cien años después*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2008 (105-140).
- Cressier, P.**, “El resbalón de Istán. Observaciones sobre el molino hidráulico en al-Andalus y Marruecos”, *Homenaje a Tomás Quesada Quesada*, Universidad de Granada, 1998 (151-171).
- Chaves Tristán, F.**, “Las cecas hispano-romanas de Ébora, *Iulia Traducta* y Colonia Rómula”, *Numisma*, nº 156-161, 1979.
- Delgado Gómez, C.**, *Algeciras. Presente y pasado de la ciudad de la bella babía*, 4ª Edición, Algeciras, 1982.
- *Cosas de Algeciras*, Algeciras, 1989.
 - “Recordando el Kursaal”, *La Fundación*, nº 0, Algeciras, 1992.
 - *El Real Club Náutico de Algeciras. Páginas conmemorativas en su 50 aniversario*, Algeciras, 1993.
 - *Algeciras en Blanco y Negro*, Fundación Municipal de Cultura J. Luis Cano, Algeciras, 1994.
 - *Algeciras y yo*, Fundación Municipal de Cultura, Algeciras, 1999.
- Díaz Martín, L. V.**, *Itinerario de Pedro I de Castilla. Estudio y regesta*, Universidad de Valladolid, 1975.
- Djelloul, N.**, *Les Fortifications en Tunisie*, Ministère de la Culture, Tunes, 1999.
- Fernández Mota, M.**, *Memoria Histórica de una Conferencia (Algeciras, 1906)*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2001.
- Frontela Carreras, G.**, *El regimiento de Artillería de Costa Número 5. Medio siglo de la artillería de Algeciras (1943-1993)*, Algeciras, 1993.
- Fullana, J. F. et alii**, *El crucero Baleares (1936-1938)*, Leonard Muntaner, Edit., Palma de Mallorca, 2000.
- García y Bellido, A.**, “La industria pesquera y conservera española en la antigüedad”, *Investigación y Progreso*, Vol. VIII, 1942 (1-8).
- *España y los españoles hace dos mil años, según la “Geografía” de Strabon*, Espasa-Calpe, S.A., Colección Austral, nº 515, Cuarta Edición, Madrid, 1968.
- García Moreno, L. A.**, “Ceuta y el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad Tardía (siglos V-VIII)”, *Actas del I Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, Tomo I, Madrid-Ceuta, 1988.
- “La talasocracia protobizantina en el occidente mediterráneo”, *Actas de las VIII Jornadas sobre Bizancio, Veleia*, Anejos, Serie Minor, 2, Vitoria, 1993 (97-99).
- García Peña, C.**, “El Convento de la Merced de Algeciras”, *Caetaria*, nº 1, Algeciras, 1996 (121-154).
- García Sanjuán, A.**, “Una fetua del siglo XIV sobre un pleito sucedido en Algeciras”, *Almoraima*, nº 20, Algeciras, 1998 (9-16).
- Gómez de Avellaneda Sabio, C.**, *La iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Palma en Algeciras*, Vicaría episcopal del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1995.

Grimal, P. y Monod, T., “Sur la véritable nature du garum”, *Revue des Études Anciennes*, Vol. LIV, 1952 (27-38).

Gurriarán Daza, P. y Sáez Rodríguez, A. J., “La torre del Fraile. La última atalaya algecireña del siglo XVI”, *Almoraima*, nº 39, Algeciras, 2009 (457-472).

Hermoso de Mendoza, M. T., “Las Comandancias de Ingenieros y de Obras”, *Boletín Informativo del Sistema Archivístico de la Defensa*, nº 16, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008 (6-22).

Hernández del Portillo, A., *Historia de Gibraltar*. Transcripción, introducción y notas por Antonio Torremocha Silva, 2ª Edición, Algeciras, 2008.

Ibn Abi Zar‘, *Rawd al-Qirtás*, Trad. por A. Huici Miranda, Tomo II, 2ª Edición, Valencia, 1964.

Ibn ‘Idari, *Al-Bayán al-Mugrib (La caída del Califato de Córdoba y los Reyes de Taifas)*, Trad. de Felipe Maíllo Salgado, Universidad de Salamanca, 1993.

Ibn Jaldún, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l’Afrique septentrionale*, Trad. de G. de Slane, Alger, 1852-1856, reimpresión sous la direction de P. Casanova, Paris, 1969, Tomo IV.

Ibn al-Qutiyya, *Ta’rij Ifitáb al-Andalus*, Trad. por Julián Ribera, Real Academia de la Historia, Madrid, 1926.

Iglesias, L. y Lorenzo Martínez, L., “Informe definitivo de la Intervención Arqueológica de Urgencia en la calle Méndez Núñez, nº 4 de Algeciras (Cádiz)”, Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía en Cádiz, 2002.

Jardin, C., “Garum et sauces de poissons dans l’Antiquité”, *Revista di Studi Liguri*, Vol. XXVII, 1961 (70-96).

Jiménez-Camino Álvarez, R. y Bernal Casasola, D., “Redescubriendo a *Traducta*. Reflexiones sobre la topografía urbana y su secuencia ocupacional (ss. I-VII)”, *Anales de Arqueología Cordobesa*, nº 18, 2007 (157-199).

Jiménez-Camino Álvarez et alii, “El fuerte costero de San García (siglo XVIII): excavación y restauración del hornabeque”, *Caetaria*, nº 6-7, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2009 (361-384).

Jiménez Pérez, C. et alii, “Excavaciones de urgencia en el solar de la calle San Nicolás nº 7. Una nueva factoría de salazones en Algeciras (Cádiz)”, *Anuario Arqueológico de Andalucía*, Vol. III. Actividades de Urgencia, Sevilla, 1992 (65-69).

Lagóstena Barrios, L., *La producción de salazones y salsa de pescado en la Hispania romana (II a.C. – VI d.C.)*, Universidad de Barcelona, 2001.

Lévi-Provençal, E. y García Gómez, E., *El siglo XI en primera persona. Las “Memorias” de ‘Abd Alláh último rey Zirí de Granada, destronado por los Almorávides (1090)*, Alianza Editorial, 2ª Edición, Madrid, 1980.

Liz Guiral, J., “Prospección arqueológica con sondeo estratigráfico en la zona S-E de las murallas medievales de Algeciras (Cádiz)”, *Anuario Arqueológico de Andalucía*, Vol. III, Actividades de Urgencia, Sevilla 1987.

Madoz, P., *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar (1845-1850). Provincia de Cádiz*. Edición facsímil de la Caja de Ahorros de Cádiz, Series Fuentes Documentales, nº 7, Cádiz, 1987.

Martín Bueno, M., “Arqueología subacuática en el Estrecho de Gibraltar”, *I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid-Ceuta, 1988, Tomo I.

Martínez Maganto, J., “Las salazones romanas: aportes historiográficos de interés en arqueozoología”, *Archaeofauna*, nº 1, 1992 (73-81).

Martínez Selva, M. J., “La educación en Algeciras durante la II República”, *Almoraima*, nº 2, Algeciras, 1989 (51-62).

· “La tracción vapor en el Ferrocarril Bobadilla-Algeciras”, *Eúphoros*, nº2, Centro de la UNED en el Campo de Gibraltar, Algeciras, 1998 (55-68).

· *Franquismo y Educación en el Campo de Gibraltar (1936-1975)*, Instituto de Estudios Campogibaltareños, Algeciras, 1999.

Meana, M. J. et alii, *Geopónica o Extractos de Agricultura de Casiano Baso*, Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, Madrid, 1998.

Melle Navalpotro, A., “Renacer de Algeciras: Génesis del barrio de Matagorda”, *Almoraima*, nº 13, Algeciras, 1995 (227-238).

Melle Navalpotro, A. y Bolufer Vicioso, A., *La nueva Casa Consistorial algecireña (1892-1897)*, Algeciras, 1992.

Montero, J. M., *Historia de Gibraltar y su Campo*, Cádiz, 1860.

Mora Figueroa, L. de, *Glosario de Arquitectura Medieval*, Universidad de Cádiz-Cátedra General Castaños, Cádiz, 1996.

Navarro Luengo, I., Torremocha Silva, A. y Salado Escaño, J. B., “Primeros testimonios arqueológicos sobre Algeciras en época bizantina”, *V Reunión de Arqueología Cristiana Hispánica*, Cartagena, 1998, (Actas publicadas en Barcelona, 2000) (223-227).

Ocaña Torre, M. (Coord.), *Repoblación y repobladores en la nueva ciudad de Algeciras en el siglo XVIII*, Instituto de Estudios Campogibaltareños, Algeciras, 2000.

Historia de Algeciras, Tomos I, II y III, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2001.

Parodi Álvarez, M. J., “Acerca de los medios de transporte (de ánforas) en época altoimperial romana. El transporte por vías acuáticas interiores”, *Congreso Internacional Ex Baetica Anphorae*, Vol. IV, 2000 (1.241-1.267).

Patrón Sandoval, J. A., “De ermita a fortín: Apuntes sobre la historia del Cerro y Castillo de Santa Catalina (y II)” *Aljaranda*, nº44, Tarifa, 2002 (11-18).

· “Milicianos tarifeños en las Algeciras: La Compañía de Escopeteros de Getares”, *Aljaranda*, nº 46, Tarifa, 2002 (7-12).

Pérez-Petinto y Costa, M., *Historia de Algeciras* (redactada en 1944), Instituto de Estudios Campogibaltareños, Algeciras, 2004.

Picard, Ch., “Les défenses côtières de la façade atlantique d’al-Andalus”, *Actas del Coloquio Internacional sobre Zonas Costeras litorales en el mundo mediterráneo en la Edad Media: defensa, poblamiento, puesta en valor*, École Française de Rome y Casa de Velázquez, *Castrum*, nº 7, Roma-Madrid, 2001.

Ponsich, M., *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Betica y Tingitania*, Universidad Complutense, Madrid, 1988.

Ponsich, M. y Tarradell, M., *Garum et industries antiquae de salaison dans la Méditerranée Occidentale*, Bibliothèque de l’École des Hautes Études Hispaniques, fasc. XXXVI, Paris, 1956.

Quero Oliván, M., “Tarifa, de provincia a distrito marítimo. Importancia de la matrícula naval en la provincia marítima de Tarifa (y III)”, *Aljaranda*, nº 64, 2007 (16-21).

Ramos Sainz, M. L. et alii, “Un molde cerámico para la fabricación de terracotas procedente del alfar romano de El Rinconcillo (Algeciras, Cádiz)”, *Caetaria*, nº 3, Algeciras, 2000 (71-96).

Regueira Ramos, J., “Los Larios en el Campo de Gibraltar”, *Almoraima*, nº 17, Algeciras, 1997 (265-280).

Reyes Carmona, J., *Historia del torero en Algeciras*. Vol. I. Desde los orígenes hasta la retirada de “Guerrita”, Algeciras, 2009.

Ríquez, A., “El hotel Reina Cristina de Algeciras (1890-1990)”, *Almoraima*, nº 4, Algeciras, 1990 (91-98).

· “Parque Las acacias de Algeciras, estudio actualizado de su arbolado”, *Almoraima*, nº 15, Algeciras 1996 (297-310).

Rocha Aranda, O. da, *El Modernismo en la Arquitectura Madrileña: Génesis y Desarrollo de una opción ecléctica*, C. S. I. C., Madrid, 1909.

Rodríguez, Oliva, P., *Pilar romano con inscripción votiva hallado en Algeciras*, Colección Estudios Históricos, nº 2, Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, 1973.

· “La arqueología romana en Algeciras (Cádiz)”, *Bimilenario del Acueducto de Segovia, I.A.P.*, nº 27, 1977 (345-349).

· “Noticias arqueológicas sobre Algeciras (Cádiz) en los inicios del siglo XX y nuevos datos de la colección de D. Emilio Santacana”, *Baetica*, nº 29, Universidad de Málaga, 2007 (173-215).

Romero de Torres, E., *Catálogo Monumental de España*. Provincia de Cádiz (Láminas), Madrid, 1934.

Saéz Rodríguez, A. J., “Aproximación a las torres de almenara de la Bahía de Algeciras”, *I Congreso El Estrecho de Gibraltar*, Ceuta, 1987. Publicación de las actas en UNED, Madrid, Vol. II, 1988 (389-400).

· “El Fuerte de El Tolmo (Algeciras, Cádiz), puente entre dos continentes”, *Almoraima*, nº 17, Algeciras, 1997 (145-158).

· “Las Líneas Españolas. Los fuertes costeros del Campo de Gibraltar en el XVIII”, *VIII Jornadas Nacionales de Historia Militar* (Sevilla-1998), Madrid, 1999 (411-440).

· “Notas sobre la defensa de Algeciras en el siglo XVIII: la Batería de San Antonio”, *Almoraima*, nº 24, Algeciras, 2000 (19-28).

· “La Isla de Algeciras”, *Almoraima*, nº 25, Algeciras, 2001 (239-258).

· *Almenaras en el Estrecho de Gibraltar. Las torres de la costa de la Comandancia General del Campo de Gibraltar*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 2001.

· “Santiago, el último fuerte de Algeciras”, *Almoraima*, nº 33, Algeciras, 2006 (171-182).

Saéz Rodríguez, A. J. y Avellaneda Sabio, C., “La Torre de los Adalides (Algeciras, Campo de Gibraltar)”, *Caetaria*, nº 2, Algeciras, 1998 (163-178).

Saéz Rodríguez, A. J. y Serrano de Casas, J. M., “Molinos hidráulicos en el río de la Miel de Algeciras”, *Almoraima*, nº 26, 2001 (55-79).

Salas, F. X. de, *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879.

Salvo Medina, E., *Restauración de la capilla de Nuestra Señora de Europa*, Vicaría Episcopal del Campo de Gibraltar, Guía de 1995, Cádiz, 1995.

Santacana y Mensayas, E., *Antiguo y Moderno Algeciras*, Algeciras, 1901.

Sedeño Ferrer, D., “Sobre la localización de *Iulia Traducta*, Fuentes antiguas y relatos históricos modernos”, *I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Tomo I, Ceuta-Madrid, 1988 (811-819).

Semana Santa. 2007. Guía Oficial de Algeciras, Consejo Local de Hermandades y Cofradías, Algeciras, 2007.

Sierra Muñoz, M. R., “El Mercado Eduardo Torroja de Algeciras”, *Suplemento al nº 2 de la revista Almoraima*, Algeciras, 1989.

Silva Vázquez, R., “Algeciras a principios de siglo: Notas según la publicación de 1901 La Revista”, *Almoraima*, nº 9, Algeciras, 1993 (199-214).

Sotomayor Muro, M., “Informe sucinto de la exploración arqueológica realizada en la carretera del Rinconillo, en la bahía de Algeciras”, *Noticiero Arqueológico Hispánico*, XIII-XIV, Madrid, 1969-70 (52- 57).

Tomassetti, J. M. y Bravo Jiménez, S., “Novedades sobre establecimientos alfareros romanos en el arco norte de la bahía de Algeciras (Cádiz)”, *Almoraima*, nº 33, Algeciras, 2006.

Torés Butrón, C., *XXV Aniversario de la nueva plaza de toros de Algeciras. 25 años de su historia (1969-1993)*, Ayuntamiento de Algeciras, Algeciras, 1994.

· *Tauromaquia algecireña con tres toreros*, Delegación de Feria y Fiestas, Ayuntamiento de Algeciras, 2006.

Torremocha Silva, A., *Algeciras antigua en imágenes. Aproximación al urbanismo y la historia de la ciudad y de su puerto en los siglos XIX y XX*, Algeciras, 2007.

· “Algeciras en tiempos de la Conferencia de 1906”, *Actas del Congreso Internacional “La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Cien años después”*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2008 (601-652).

· *Calles y Plazas de Algeciras*, Algeciras, 2012.

Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F., *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1989.

Torremocha Silva, A., Navarro Luengo, I. y Salado Escaño, J. B., “Algeciras romana, bizantina e islámica, a la luz de las últimas excavaciones arqueológicas”, *Actas de las V Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, Almoraima*, nº 21, 1999 (105-129).

· “La puerta de Gibraltar (Algeciras): un ejemplo de ingreso adelantado de época meriní en al-Andalus”, *Caetaria*, nº 3, Algeciras, 2003 (187-207).

Torres Balbás, L., “Las puertas en recodo en la arquitectura militar hispano-musulmana”, en *Crónica Arqueológica de la España Musulmana, Al-Andalus*, XXV, 1960.

· *Ciudades hispano-musulmanas*, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2ª Edición, Madrid, 1985.

Torroja Cavanillas, J. A., “Eduardo Torroja”, *Ingeniería y Territorio*, Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, nº 79, 2007 (98-103).

Valdés Escuin, J. A., *Algeciras romántica*, Algeciras, 1983.

Vallvé Bermejo, J., “La herencia del Califato de Córdoba”, *Los Reinos de Taifas. Un siglo de oro en la cultura hispanomusulmana*, Madrid, 1977.

Vargas González, M., *Cazadores de ballenas en el Golfo de Cádiz*, Algeciras, 2005.

Vázquez, Fray G., *Manual de Historia de la Orden de Nuestra Señora de la Merced*, Toledo, 1931.

Vicente Lara, J. I. de y Marfil Ruiz, P., “Nuevas perspectivas de la arqueología romana de Algeciras”, *Almoraima*, nº 5, Algeciras, 1991 (127-145).

· “La creación de los pósitos de Algeciras y Los Barrios (1763) y su incidencia en el proceso de segregación de la ciudad de Gibraltar en su Campo”, *Almoraima*, nº 29, Algeciras, 2003 (391-410).

Vidal Delgado, R., *El Fuerte de Santiago y la Batalla de Algeciras*, Algeciras, 2000.

Yborra Aznar, J. J., “La Enseñanza Secundaria Pública en Algeciras: apuntes para un aniversario”, *Almoraima*, nº 8, Algeciras, 1992 (65-78).

· *El Instituto de Algeciras: La enseñanza secundaria pública y la ciudad (1849-1970)*, Fundación Municipal de Cultura José Luis Cano, Algeciras, 2010.

Zamora, F. de, *Viaje de Andalucía. 1796-1797*, Vol. II. Manuscrito de la Biblioteca de Palacio, citado por Carlos García Peña en su artículo, antes citado, publicado en el número 2 de la revista *Caetaria*.

ÍNDICE

I.- Monumentos y edificios conservados

La factoría de salazón de pescado romana.....	13
Hornos romanos del Rinconcillo.....	19
Las ruinas de <i>Caetaria</i> (Getares).....	22
La Puerta de Gibraltar o del Cementerio.....	24
Torre del Arroyo del Lobo.....	27
Torre del Fraile.....	30
Capilla de Nuestra Señora de Europa.....	32
Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Palma.....	36
Fuerte de la Isla Verde.....	41
Fuerte del Tolmo.....	44
Fuerte de San García.....	47
Torre Almirante.....	49
Hospital de la Caridad.....	51
Capilla de San Antón.....	54
Capilla del Santo Cristo de la Alameda.....	57
Acueducto “Los Arcos”.....	59
Hospital Militar.....	63
Plaza Alta.....	67
Comandancia de Ingenieros.....	74
Molinos harineros del río de la Miel.....	78
Plaza e Iglesia de San Isidro.....	85
Faros de la Isla Verde y de Punta Carnero.....	89
Estación del Ferrocarril.....	93
Casa Consistorial.....	98
Hotel Reina Cristina.....	103
Hoteles Anglo-Hispano y Londres.....	111
Arquitectura inglesa en Algeciras.....	115
Placa conmemorativa de la Conferencia de Algeciras de 1906.....	125
Fábrica de Harinas “San Luis”.....	130
Asilo de Ancianos “Hogar San José”.....	134
La Ballenera.....	138
Hotel Sevilla o Edificio de los González-Gaggero.....	142
Casa-Palacio de la marquesa de Marzales.....	147
Parque María Cristina.....	151
Mercado de Abastos.....	158

Las lonjas de pescado.....	163
Varaderos-Astilleros de la Isla Verde y el Rodeo.....	168
Instituto de Enseñanza Secundaria “Kursaal”.....	174
Escuela de Artes y Oficios.....	179
Ermita de los Milagros.....	184
Primera grúa eléctrica del Puerto de Algeciras.....	188
Muro de Ribera—Paseo Marítimo.....	191
Edificio de la Junta de Obras del Puerto.....	195
Comandancia de Marina.....	199
La Aduana.....	203
La presa del Cobre.....	210
El muelle Pesquero.....	213

II.- Monumentos y edificios desaparecidos

El “Ojo del Muelle” o puerta de las atarazanas.....	221
La Torre del Espolón y las corachas marítimas.....	225
Torre de los Adalides.....	230
Batería de San Antonio.....	233
Fuerte de Santiago.....	236
Los Cuarteles.....	239
Convento de Nuestra Señora de la Merced.....	245
El Pósito.....	251
Capilla de la Dehesa de la Punta.....	254
Las fuentes públicas.....	257
El Matadero.....	261
Las plazas de toros.....	264
Los teatros.....	272
Los puentes.....	277
La Pescadería.....	288
El muelle Viejo.....	292
El muelle de Madera.....	297
El muelle de la Galera.....	303
El muelle de Villanueva.....	319
La Marina y el muelle de Ribera.....	323
El Kursaal.....	328
Edificio de Sanidad Marítima o Exterior.....	332
Rompeolas de la Isla Verde.....	336

El Ferrocarril de la Cantera y el Taller de Bloques.....	347
Caseta para pesquerías.....	355
Estación Marítima.....	359
El muelle de Pasajeros o de “la Peseta”.....	367
Documentos consultados.....	377
Bibliografía.....	387

