

EXPOSICIÓN

Historia puerto Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción
del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)

por ANTONIO TORREMOCHA SILVA

1.1 LOS ORÍGENES (1721-1859)

INTRODUCCIÓN

El puerto de la Algeciras medieval, el mejor y más abrigado de los existentes en ambas orillas del Estrecho en la Edad Media, había desaparecido junto con la ciudad destruida a finales del siglo XIV. Entre 1704 y 1720 la arruinada Algeciras resurgió con los pobladores llegados de la expoliada ciudad de Gibraltar y otros inmigrantes que acudieron desde la sierra o el extranjero; pero, a pesar de las favorables condiciones que tenía su litoral para el establecimiento de un puerto, habría que esperar casi dos siglos para que se acometiera la construcción de las primeras estructuras portuarias que serían el germen del actual Puerto Bahía de Algeciras.



Ruinas de la Algeciras medieval. Grabado inglés realizado entre 1715 y 1724. Arriba, a la derecha de la imagen, las casas de los primeros algecireños.

UN ENDEBLE EMBARCADERO DE MADERA

Entre los siglos XVIII y XIX, hasta el año 1875, solo un endeble embarcadero de madera construido por el Ayuntamiento y el Gremio de Mareantes en la orilla izquierda del río de la Miel que, cada año, las avenidas del citado río destruían, era el único elemento portuario con que contó la ciudad.



Plano de Algeciras realizado en el año 1726. La ciudad en proceso de repoblación y sin ninguna estructura portuaria. (Archivo General de Simancas).

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho



MUSEO MUNICIPAL DE
ALGECIRAS
un museo especial

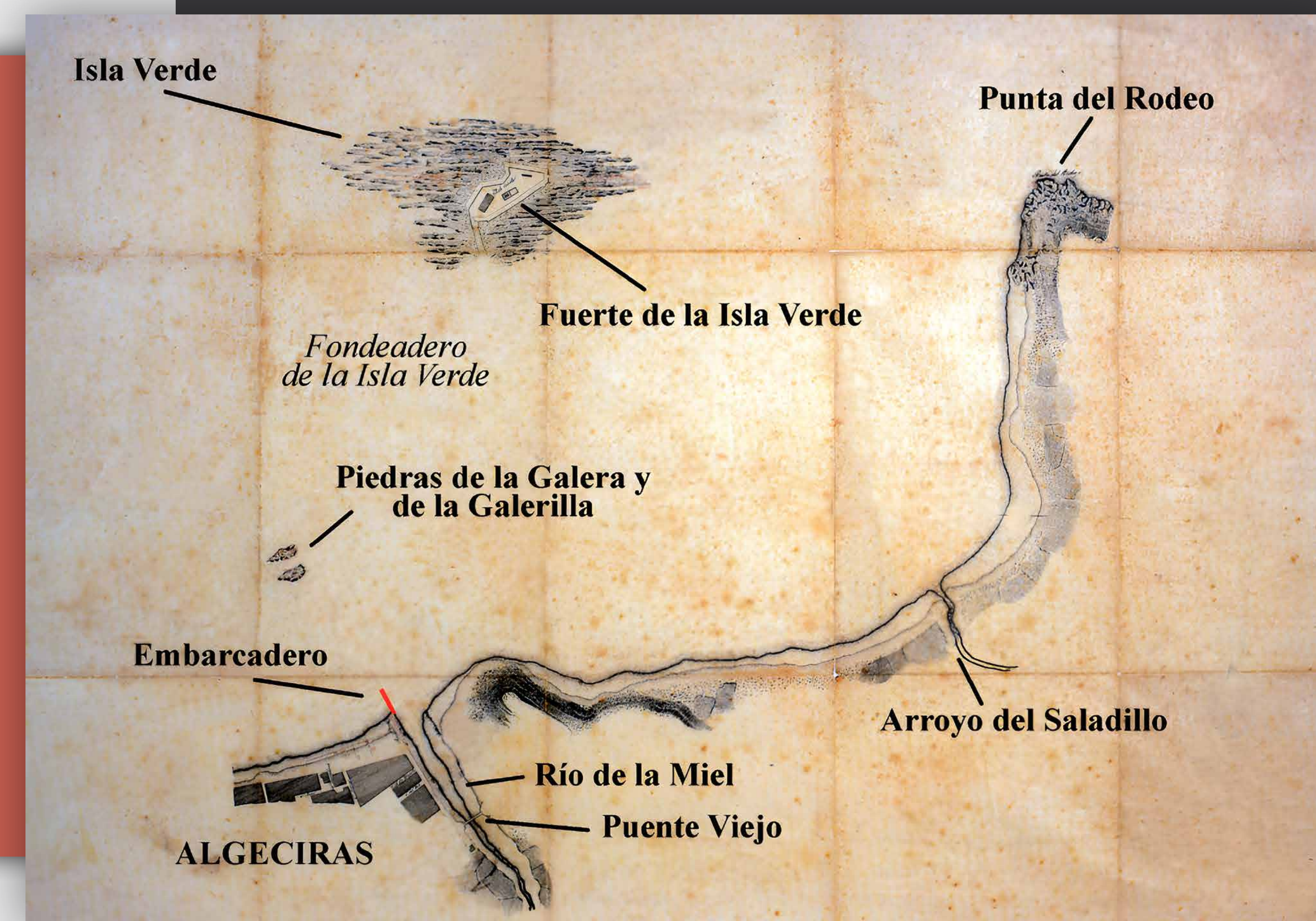
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS



1.2 LOS ORÍGENES (1721-1859)



Plano de Algeciras y de su inexistente puerto en 1857. (Archivo Cartográfico del Ejército).



Plano del proyecto de un puerto para Algeciras del ingeniero Juan Martínez Villa del año 1859 que nunca se hizo realidad. (Archivo de la A.P.B.A.).



Algeciras y la zona portuaria vistas desde la bahía en el año 1859. Véanse la playa de la Marina y el varadero-astillero situado al sur del río de la Miel. (Fotografía de Charles Clifford).

Historia
puerto
Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)



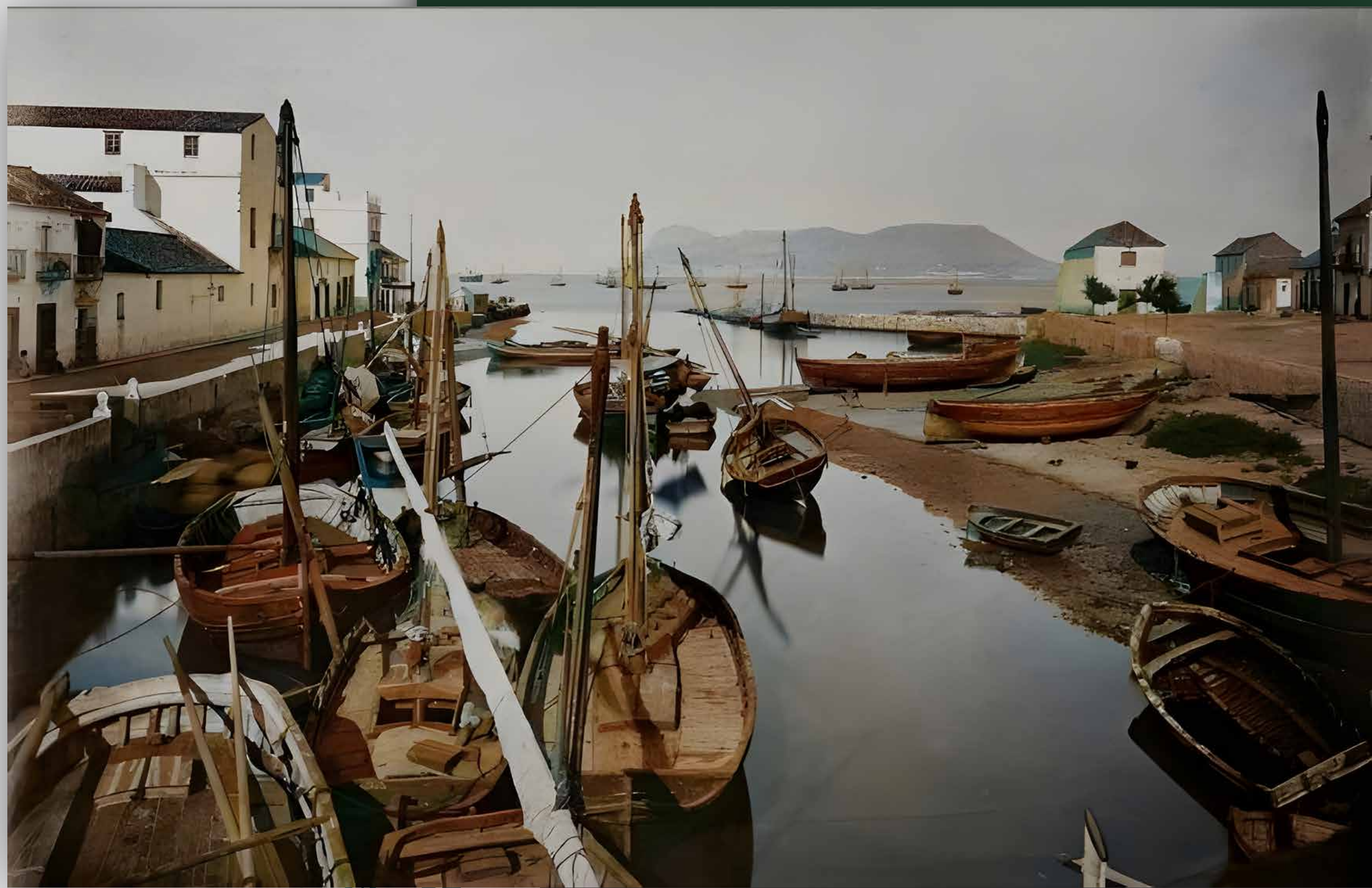
Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho

MUSEO MUNICIPAL DE
ALGECIRAS
un museo especial

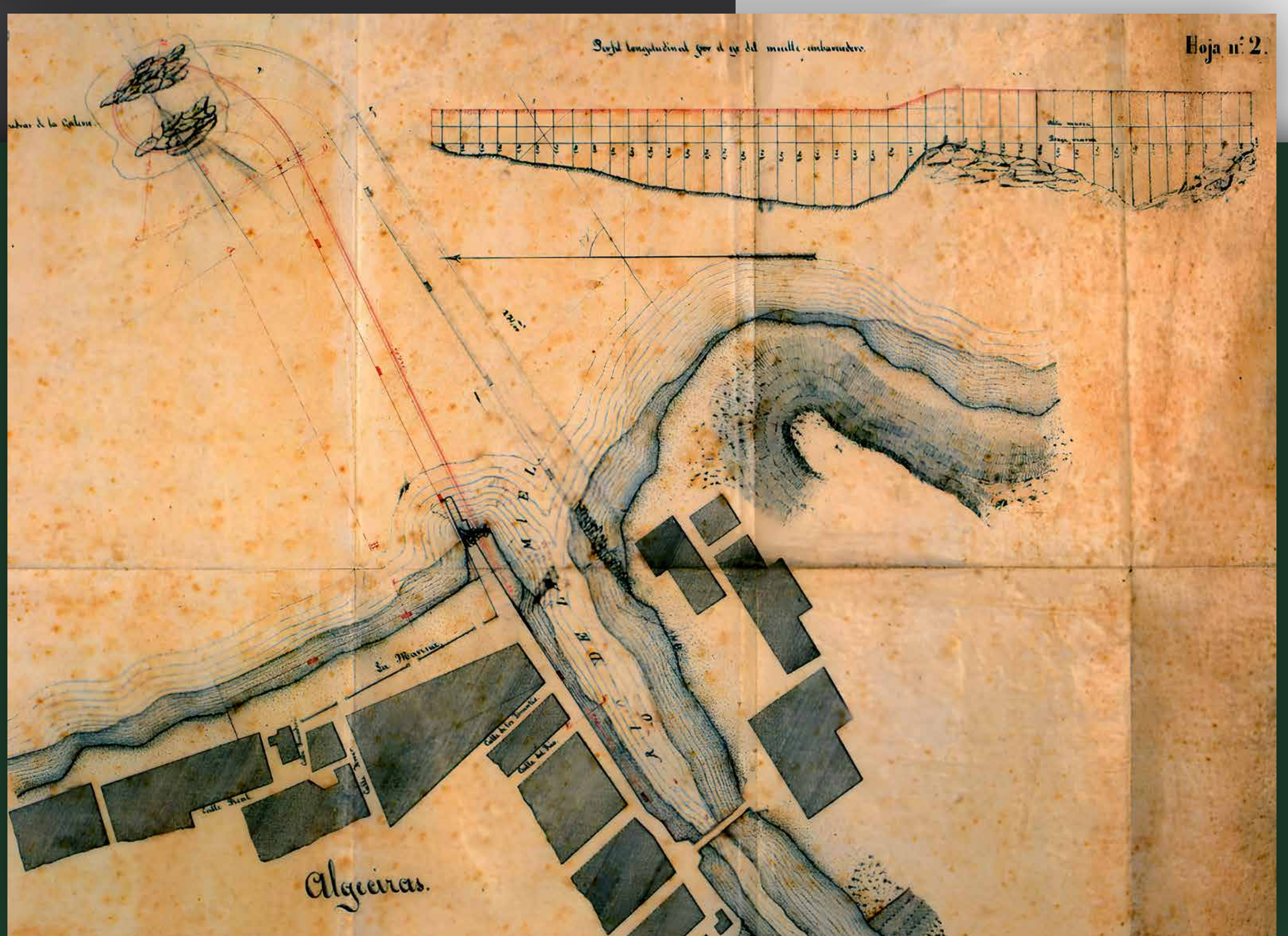
2.1 EL PRIMER MUELLE (1875)

A falta de un espacio de aguas abrigadas, a lo largo del siglo XIX y, hasta que se construyó el muelle de Villanueva en 1916, el curso bajo del río de la Miel iba a ser el mejor y único fondeadero con que contaba el incipiente puerto de Algeciras –como se puede ver en las fotografías de la época conservadas–, al margen del embarcadero, de unos noventa metros de longitud, asentado sobre una cabecera de escollera, que el Gremio de Mareantes utilizaba para desembarcar sus capturas o los pasajeros que trasladaban desde los navíos que fondeaban junto a la Isla Verde.

En el año 1875 el Ayuntamiento construyó, para sustituir el embarcadero de madera, en ese mismo lugar, el malecón de mampostería conocido como muelle Comercial o Viejo, de muy escasa utilidad por la falta de calado y por estar expuesto a los temporales marítimos.



El curso bajo de río de la Miel, lugar de fondeo y atraque de barcas pescadoras y faluchos. (Fotografía realizada en 1876 por Jean Laurenti).



Plano del proyecto de un puerto para Algeciras del ingeniero Luis de la Orden. Año 1887. Las obras nunca se hicieron realidad. (Archivo de la A.P.B.A.).



Muelle Comercial o Viejo construido por el Ayuntamiento en el año 1875.

2.2 EL PRIMER MUELLE (1875)



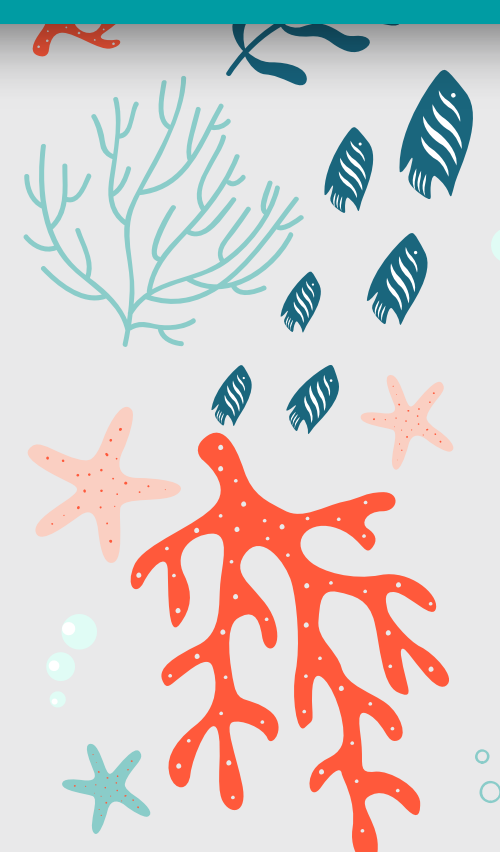
El muelle Comercial o Viejo en una postal coloreada en torno al año 1905.



El muelle Viejo, la Marina y la antigua pescadería. Postal coloreada realizada en el año 1906.



El muelle Comercial o Viejo en una imagen del año 1890. Una gabarra embarca
cargas de corcho. (Fotografía cedida por don Javier Castro).



3.1 EL MUELLE DE MADERA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL (1893-1894)

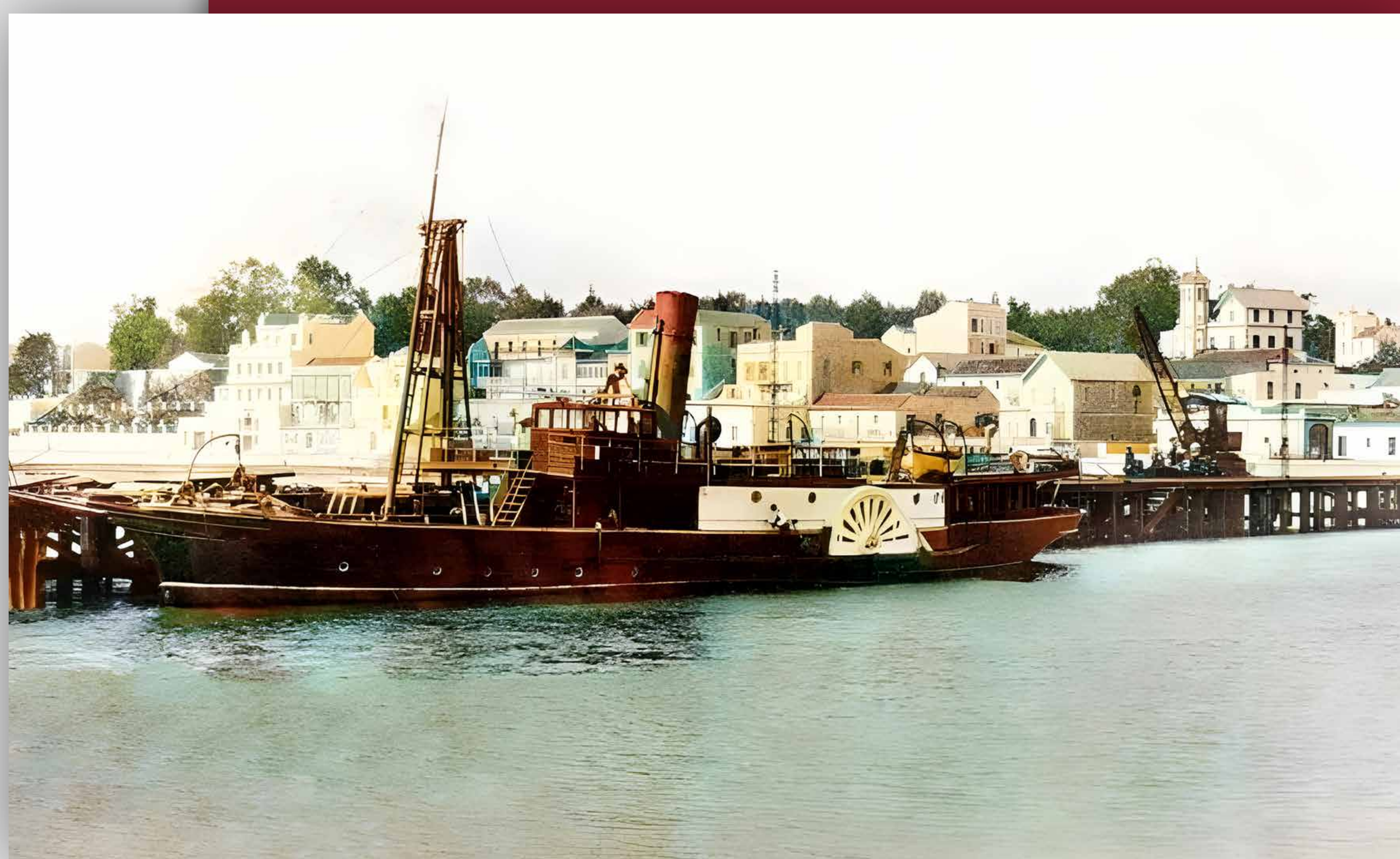
Como la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras necesitaba un muelle para poder llevar y traer viajeros desde el puerto de Gibraltar, así como desembarcar material ferroviario y, sobre todo, carbón para sus locomotoras, construyó, en el año 1893, un muelle propio en la margen derecha del río de la Miel, conocido como el muelle de Madera. Consistía en una estrecha estructura, con una longitud de 130 metros y una anchura de 6, sostenida por pilotes de madera de sección redonda clavados en la dársena, sobre el que discurrían las vías del ferrocarril (primero una y luego 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 1899. Desde el año 1894, el puerto de Algeciras contaba con dos muelles: uno público, el casi inservible muelle Comercial, y otro privado de la Compañía del Ferrocarril.



Vapores de la "Compañía de Vapores del Sur de Europa", embarcando pasajeros en el muelle de Madera con destino al puerto de Gibraltar hacia el año 1910.



Postal coloreada del año 1906 del muelle de madera, construido por la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras en el año 1893 e inaugurado en 1894.



El vapor "Margarita" de rueda de paletas atracado junto al muelle de Madera en torno al año 1912.



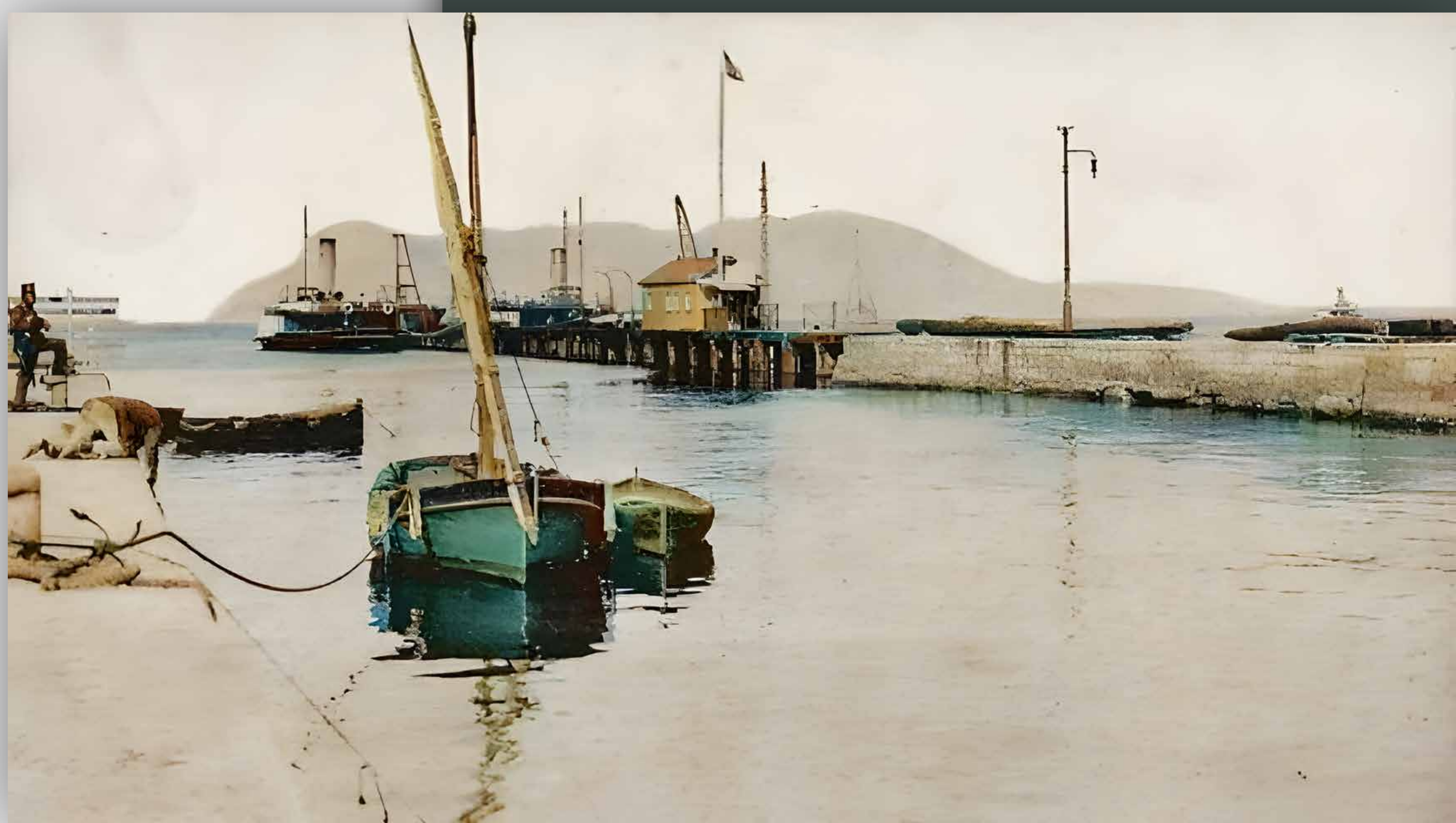
Grúa de vapor de la Compañía del Ferrocarril para la carga y descarga de mercancías desde los barcos a los vagones del ferrocarril estacionados en el muelle de Madera. Se instaló en el año 1899. (Fotografía tomada hacia 1906)



3.2 EL MUELLE DE MADERA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL (1893-1894)



Tropas embarcando en el muelle de Madera con destino a la Guerra de Marruecos. (Fotografía tomada en 1925).



El muelle de Madera visto desde la Marina.



El muelle de Madera, la Isla Verde y la parte baja de la ciudad en una fotografía coloreada editada en 1906.



Los dos muelles: el Viejo y el de Madera en una postal publicada en conmemoración de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906.

4.1 EL MUELLE DE LA GALERA (1913-1932)

Las obras del muelle de la Galera o de Alfonso XIII se iniciaron el 12 de mayo de 1913. En la primavera de 1914 visitó los trabajos que se estaban realizando el Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros, Manuel Díez. Este propuso que se aumentara el ancho del muelle, dada la naturaleza de las mercancías cuyo tráfico se esperaba realizar por el puerto de Algeciras. Sin embargo, la falta de medios auxiliares adecuados, sobre todo de una grúa capaz de levantar y transportar bloques, y de buzos, provocó la demora de tan importante proyecto.

No obstante, el primer trozo del muelle de la Galera o de Alfonso XIII, que acababa en las piedras de la Galera y la Galerilla, se había logrado terminar a mediados del año 1917 y ya se había comenzado a redactar el proyecto de ampliación del mismo, que preveía su prolongación en dirección noreste hasta el conocido como bajo de los Patrones. Este segundo trozo del muelle de la Galera estuvo acabado en el año 1932.



Plano del "Proyecto Reformado del de 1908" redactado por el Ingeniero Director de la Junta José Rodríguez de Rivera en el que aparecen el muelle de la Galera y el Rompeolas de la Isla Verde. (Archivo de la A.P.B.A.).



Chalanas transportando piedras para las obras del muelle de la Galera. Fotografía tomada en 1915. (Archivo de la A.P.B.A.).

4.2 EL MUELLE DE LA GALERA (1913-1932)



La Marina. En primer término, la Caseta de Aduana. Al fondo y a la derecha, la pescadería. (Fotografía tomada en 1909).



Primeros rellenos en las obras del muelle de la Galera. Año 1914. (Archivo de la A.P.B.A.).



Fabricando bloques de hormigón para la construcción de los muros exteriores del muelle de la Galera. Año 1915. (Archivo de la A.P.B.A.).



Visita del Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros, don Manuel Díez, a las obras del muelle de la Galera en el mes de marzo de 1914. (Archivo de la A.P.B.A.).

4.3 EL MUELLE DE LA GALERA (1913-1932)



El muelle de la Galera en 1920. A la izquierda de la imagen las obras de prolongación y, cerca de la costa, el muelle de Villanueva. Al fondo, la Isla Verde. (Archivo de la A.P.B.A.).



Almacenamiento de corcho al aire libre en el muelle de la Galera preparado para ser embarcado. Año 1920. (Archivo de la A.P.B.A.).



El muelle de la Galera y el Rompeolas de la Isla Verde en construcción. Fotografía aérea tomada en el año 1929 por el piloto de la R.A.F. señor Armour.



El muelle de la Galera terminado, en el año 1932. Véanse la Estación Marítima y las motonaves "Ciudad de Algeciras" y "Ciudad de Ceuta", antes de abril de 1931, "General Primo de Rivera" y "General Sanjurjo". (Archivo de la A.P.B.A.).

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS



Don José Luis de Torres y Beleña, Diputado a Cortes por el Distrito de Algeciras entre 1910 y 1923. Sus gestiones ante el Ministro de Fomento, señor Villanueva, lograron, en más de una ocasión, desbloquear los proyectos de obras del muelle de la Galera y del Rompeolas de la Isla Verde. (Archivo de la A.P.B.A.).

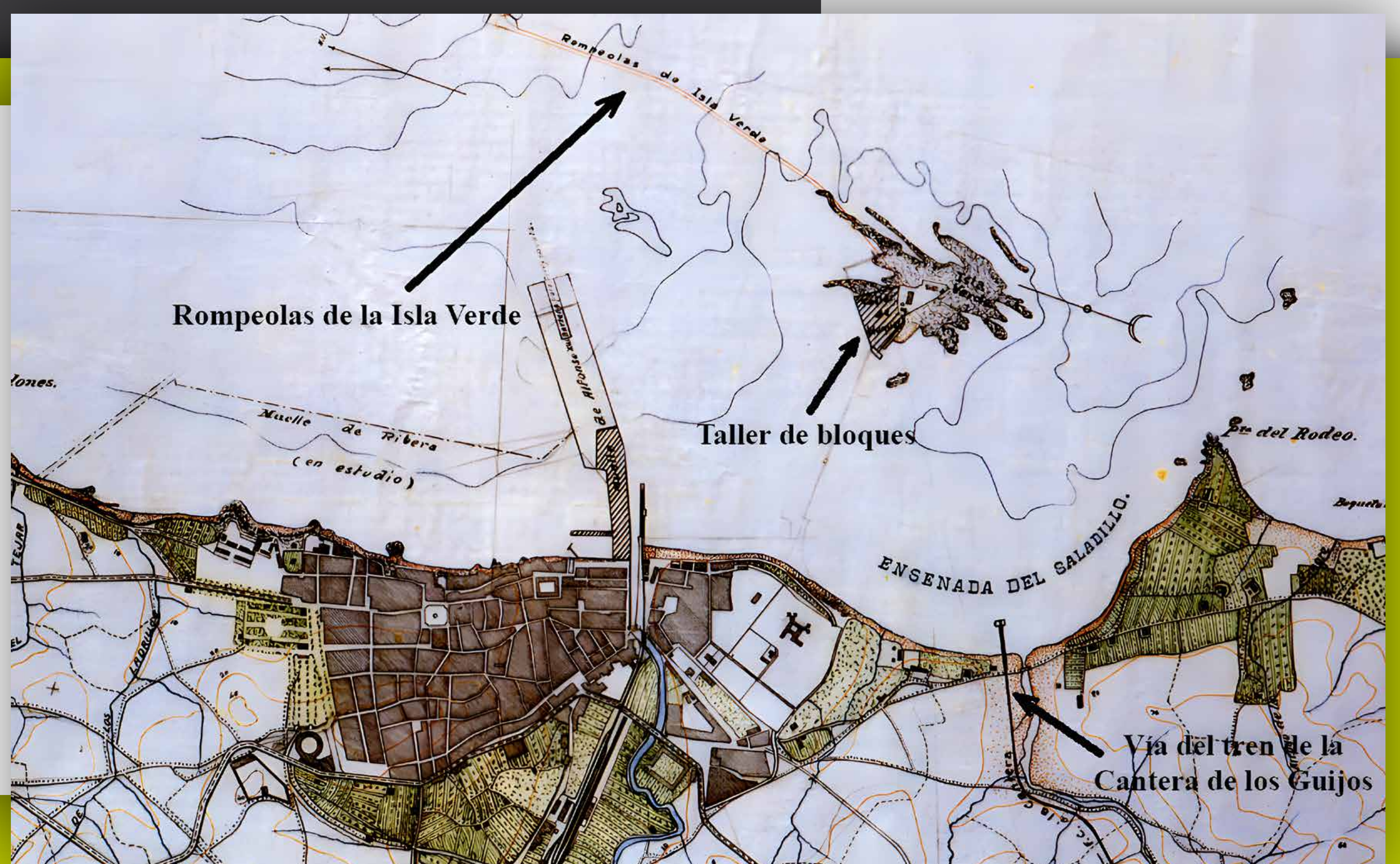
5.1 CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1920-1933)

Historia puerto Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)

PUERTO DE REFUGIO

Desde que se creó la Junta de Obras del Puerto y su primer ingeniero director, José Rodríguez de Rivera, redactó el “Proyecto de Puerto de Refugio” para Algeciras, enviado a la Superioridad en 1908, comenzaron a surgir discrepancias entre los Ministerios de Guerra y de Fomento. El primero abogaba por dar prioridad a la construcción de un muelle para el transporte de tropas y material militar hasta Ceuta, dejando para más adelante las obras de abrigo (entiéndase el Rompeolas de la Isla Verde). El Ministerio de Fomento, y la misma Junta de Obras del Puerto, se decantaban por construir antes unas obras de abrigo que librarán a dicho muelle de los temporales del sudeste que, cada invierno, azotaban el litoral de Algeciras. Al final terminó por imponerse el Ministerio de Guerra y en 1913 comenzaron las obras del muelle de la Galera.



Plano de la Junta de Obras del Puerto levantado en el año 1920 con el proyecto del Rompeolas, el Taller de Bloques y el tren de vía estrecha de la Cantera de los Guijos. (Archivo de la A.P.B.A.).

ROMPEOLAS DE ISLA VERDE

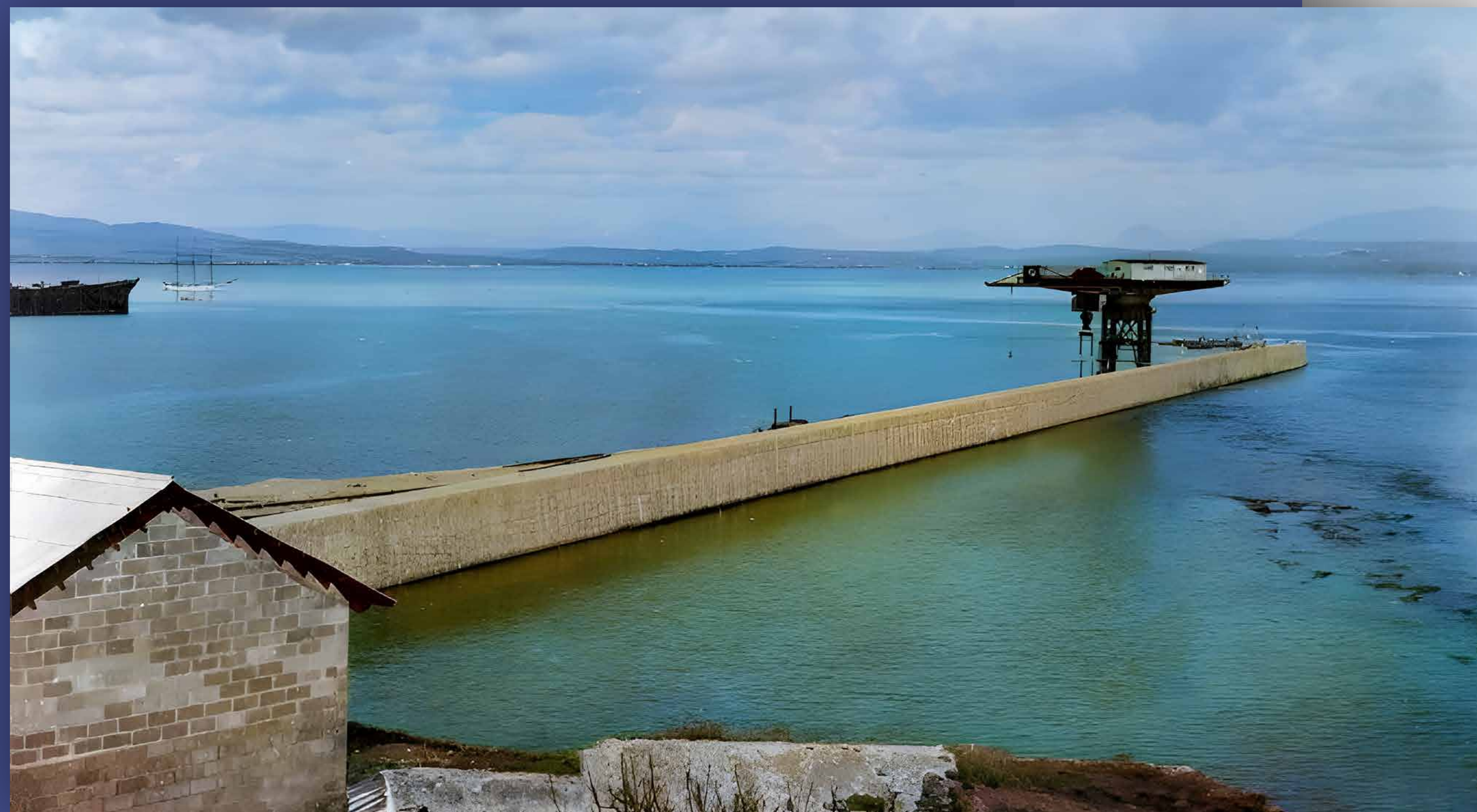
Hubo que esperar hasta el año 1920 para que comenzaran las obras del Rompeolas de la Isla Verde, unas obras verdaderamente titánicas, que necesitó de la dirección de un gran ingeniero como fue Cástor Rodríguez del Valle, que supo lograr el apoyo de importantes instituciones estatales, además del Ministerio de Fomento: la Casa Real, la Comisaría Regia de Turismo, la Subsecretaría de Estado y la Alta Comisaría de España en Marruecos. Del puerto de Larache se trajeron dos grandes y potentes grúas: el “Goliat” y el “Titán”, capaces de levantar bloques de hasta 100 toneladas. Y desde la Cantera de los Guijos hasta la playa del Saladillo se tendió un ferrocarril de vía estrecha para transportar, en vagonetes, las piedras que la construcción del Rompeolas iba a necesitar. Los trabajos comenzaron en el año 1920 y acabaron, solo el llamado Dique Sur, en 1933.



Trozo del Rompeolas de la Isla Verde construido hasta el verano del año 1921. (Archivo de la A.P.B.A.).

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho

5.2 CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1920-1933)



El Rompeolas de la Isla Verde a finales del año 1923. Hacía un año y medio que la grúa "Titán", traída desde el puerto de Larache, estaba trabajando en su construcción. (Archivo de la A.P.B.A.).



La Cantera de los Guijos, de donde se extraía la piedra necesaria para la construcción del Rompeolas de la Isla Verde, con las vías del tren y las vagonetas de obras. Año 1927. (Archivo de la A.P.B.A.).



Taller de Bloques instalado al noroeste de la isla. Los bloques de mampostería se fabricaban con fragmentos de roca caliza de la Cantera unidos con cemento apropiado para resistir la inmersión en agua de mar. Fotografía de 1926. (Archivo de la A.P.B.A.).



Vista parcial del taller de bloques. Véase el "Goliat" y las vías para su desplazamiento, tanto longitudinal como transversal. Hacia 1927. (Archivo de la A.P.B.A.).

Historia
puerto
Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho



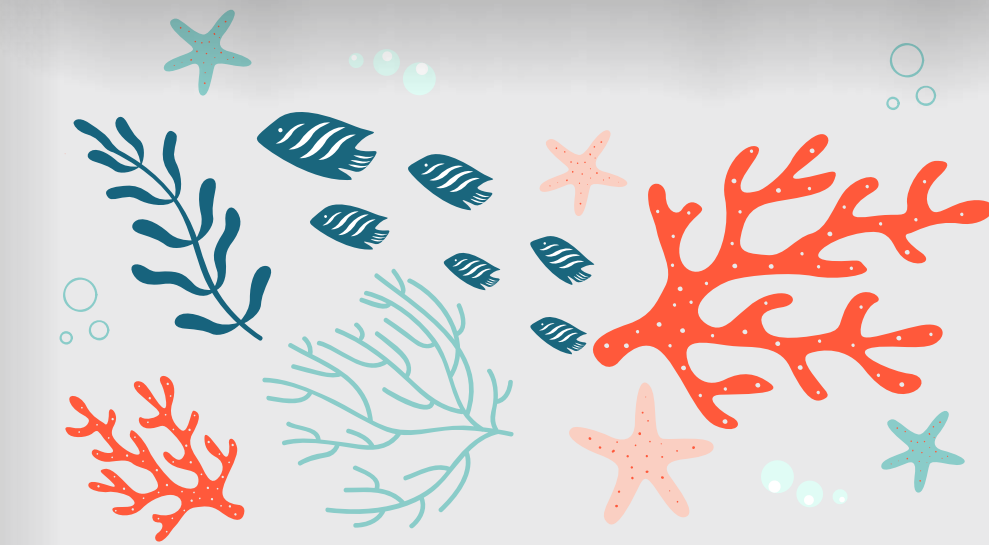
5.3 CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1920-1933)



La grúa-polipasto "Goliat" preparada para transportar un bloque. (Archivo de la A.P.B.A.).

Historia
puerto
Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)



El carro transbordador portando un bloque por la vía del dique hasta las proximidades del "Titán". Véase, a la izquierda de la fotografía, el espaldón del rompeolas en construcción. (Archivo de la A.P.B.A.).



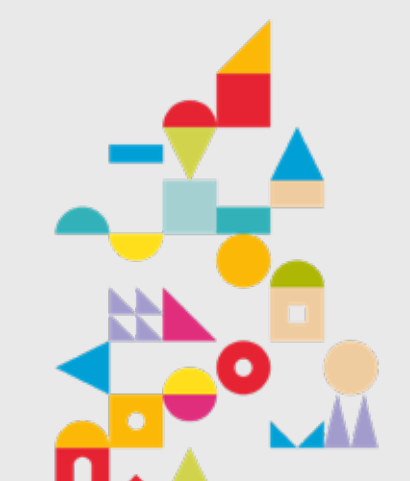
El "Titán" preparándose para depositar un bloque en el fondo la bahía guiado por el buzo. (Archivo de la A.P.B.A.).



La grúa "Titán" colocando un bloque en el extremo del Rompeolas de la Isla Verde en construcción. Hacia 1930. (Archivo de la A.P.B.A.).



Ayuntamiento
de Algeciras



MUSEO MUNICIPAL DE
ALGECIRAS
un museo especial

Algeciras
entre
mares
Fiestas de las Culturas del Estrecho



5.4 CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1920-1933)



Uno de los bloques es depositado por el "Titán" en el agua. Sobre él, el buzo que participaba en las maniobras de su colocación en el fondo de la bahía. (Archivo de la A.P.B.A.).

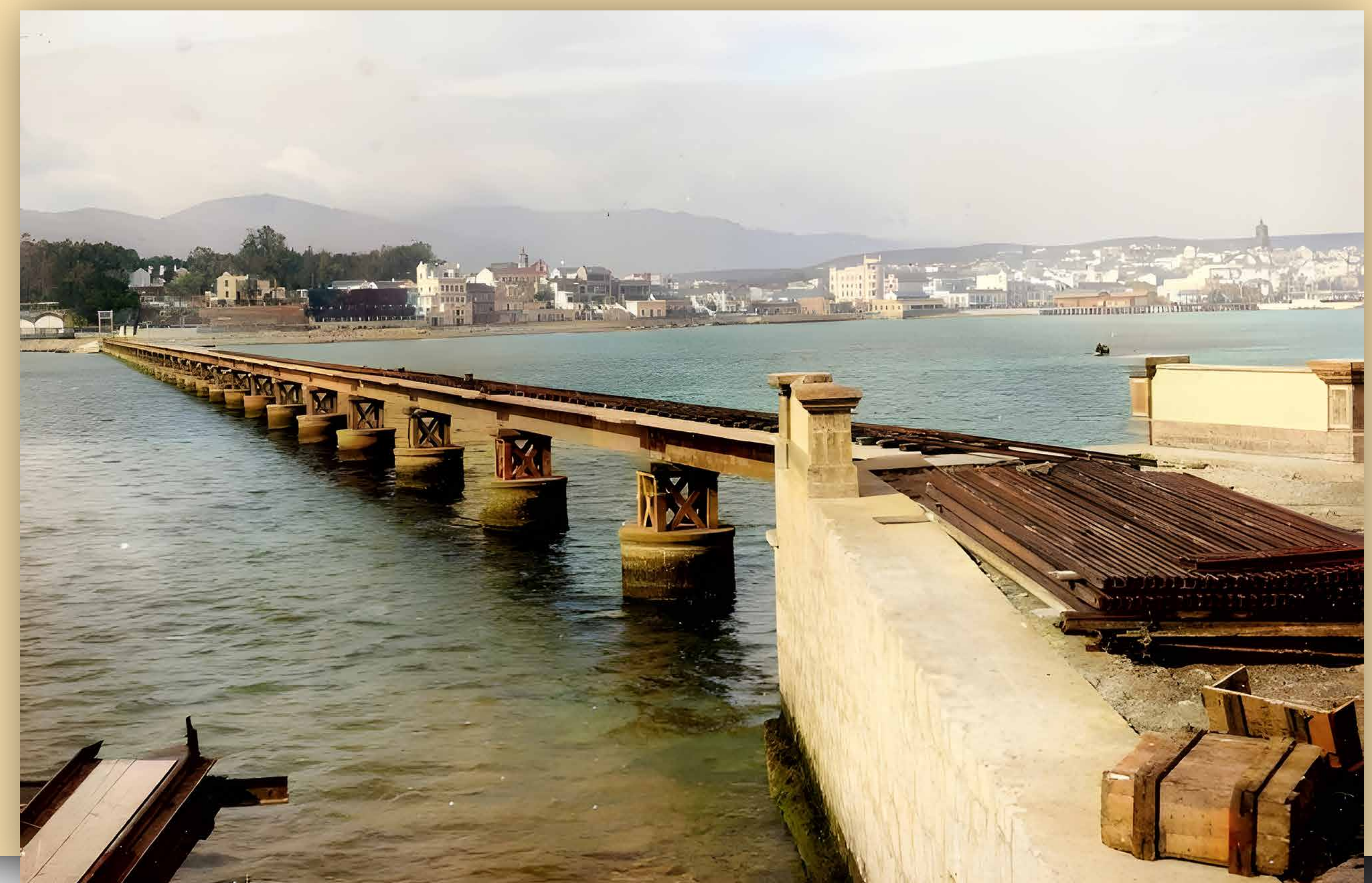


Buzo en su barca preparado para sumergirse y colocar uno de los bloques en el fondo nivelado antes con escollera. Hacia 1930. (Archivo de la A.P.B.A.).



FOTOGRAFIA
OBRAS- PUERTO
ALGECIRAS

La grúa flotante holandesa "Adelaar" contratada para que sacara del fondo del mar el "Titán" que había sufrido un accidente. Enero de 1932. (Archivo de la A.P.B.A.).



El puente para el tren de vía estrecha que unía la playa del Chorruelo con la Isla para que pudieran llegar al Taller de Bloques las vagonetas con las piedras de la Cantera. En construcción en el año 1926. (Archivo de la A.P.B.A.).

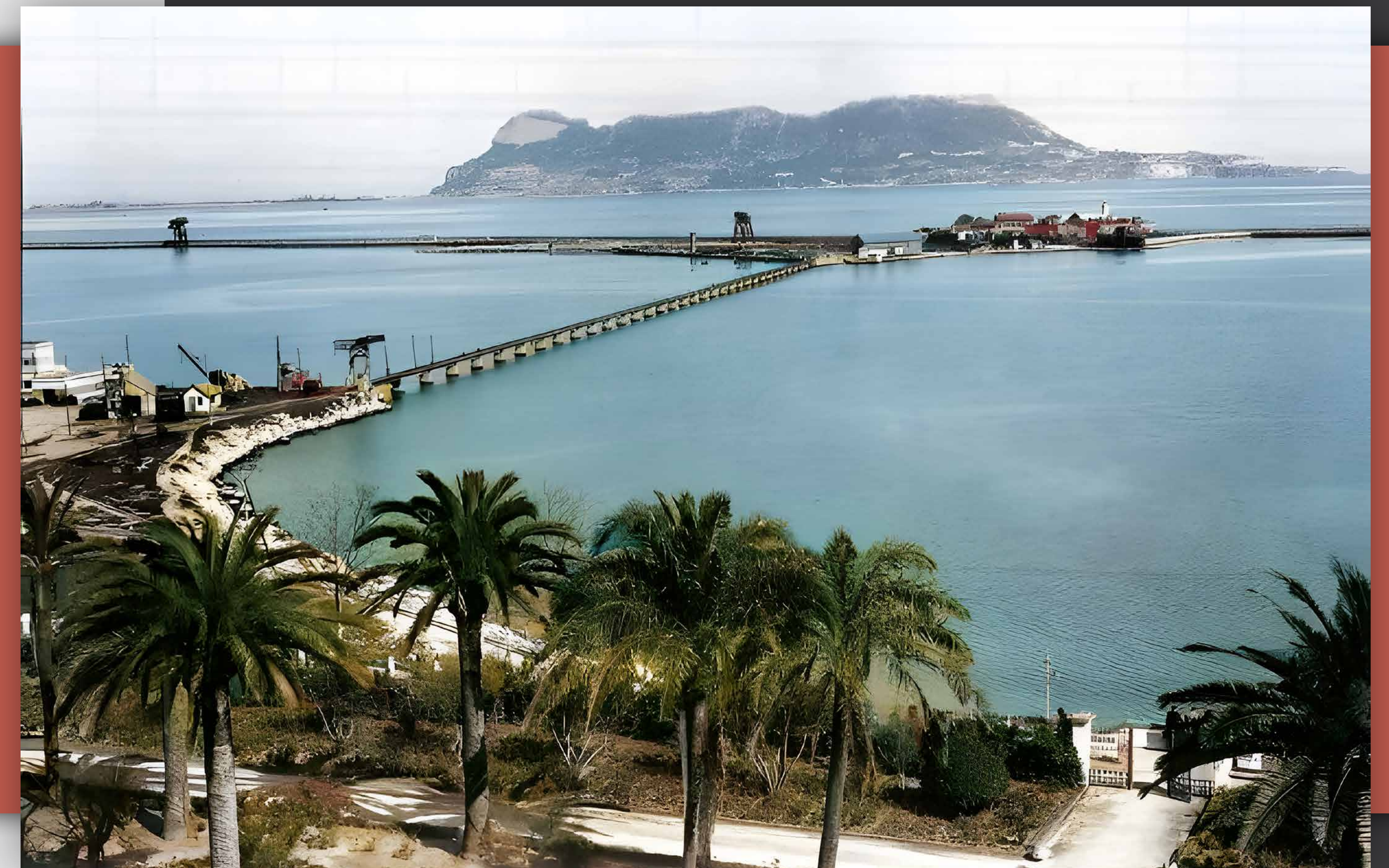
Historia
puerto
Algeciras

Desde el resurgir de la ciudad hasta la construcción del rompeolas de la Isla Verde (1705-1935)

5.5 CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEOLAS DE LA ISLA VERDE (1920-1933)



El puente ya terminado y un tren de vagonetas cruzándolo en dirección a La Cantera de los Guijos.
Año 1930. (Archivo de la A.P.B.A.).



El puente de la Isla Verde, el Rompeolas terminado (tanto el Dique Norte como el Sur) y el "Titán" y el "Goliat" inactivos esperando a ser desguazados.
Año 1948. (Archivo de la A.P.B.A.).



Vista aérea del puerto. Año 1964. Véanse la carretera de acceso a la Isla Verde, el muelle de la Galera, el nunca terminado muelle de Pasajeros y Automóviles y, a la izquierda, el Rompeolas de la Isla Verde ya ampliado y, sobre él, como una vieja reliquia, el "Titán". (Archivo de la A.P.B.A.).



Don Cástor Rodríguez del Valle y Quintanilla, ingeniero de la Junta de Obras del Puerto entre los años 1915 y 1931. Fue quien dirigió las obras de construcción del Rompeolas de la Isla Verde. (Archivo de la A.P.B.A.).