

MANUEL ANGEL SENDIN GARCIA

OBSERVACIONES SOBRE LA CIUDAD Y EL PUERTO DE ALGECIRAS

El Campo de Gibraltar, una comarca subdesarrollada y dependiente

El Campo de Gibraltar se halla situado en un área geográfica de contacto entre dos continentes, Europa y Africa, y dos mares, Mediterráneo y Océano Atlántico. La posición de encrucijada convierte a esta zona no sólo en lugar de paso de personas y mercancías, sino también en uno de los puntos neurálgicos de la geopolítica mundial, tal como lo prueba la existencia de la base británica de Gibraltar y el carácter militar que esta comarca ha tenido tradicionalmente.

A estos factores es preciso añadir el considerable grado de subdesarrollo que ha caracterizado siempre a este espacio, fenómeno que si bien es común a toda la región andaluza aquí se ha visto acentuado, pues a la existencia del latifundismo se unen elementos tales como las escasas aptitudes del medio físico, tanto para la actividad agraria como para la obtención de materias primas; una deficiente red de comunicaciones, que ha influido en el tradicional aislamiento al que ha estado sometida esta comarca, y la pervivencia hasta época reciente de restos de feudalismo en alguno de sus municipios (1).

El estado de postración económica y social, ha convertido a ésta en una zona dependiente de centros de decisión ajenos a ella, hecho cuya manifestación más notable reside en haber sido durante mucho tiempo área de reclutamiento de mano de obra barata con destino a Gibraltar, lugar de esparcimiento y especulación de su burguesía, así como punto de

origen de una importante actividad contrabandista, con base en la Roca.

Esta situación de explotación colonial fue sustituida a partir de 1969 por una nueva subordinación, esta vez a los grandes centros económicos nacionales, cuya plasmación práctica fue la puesta en marcha del "Plan del Campo de Gibraltar", que en poco ha mejorado la situación de la comarca, ya que los establecimientos fabriles instalados no han solucionado la grave situación de paro existente en ella, al ser en su generalidad industrias pesadas atraídas por las favorables condiciones de situación y calados de la bahía de Algeciras, y que generan un número muy limitado de empleos en relación al capital invertido. Además, en su mayoría, requieren un alto grado de cualificación, bastante difícil de conseguir en un ámbito con un alto porcentaje de población analfabeta.

De otro lado, las acciones de tipo social contenidas en el Plan, tales como la construcción de viviendas, de las que en esta comarca siempre hubo un endémico déficit, fueron insuficientes y no siempre afectaron a las clases menos favorecidas a las que teóricamente iban dirigidas.

En este marco geográfico se sitúa Algeciras, cuyas funciones de centro comarcal, ciudad portuaria y de paso, y terciarias en general, contribuyen a que en la actualidad sea la población del Campo de Gibraltar que presenta mayor dinamismo. Situación muy distinta es la de La Línea, ciudad dormitorio del principal contingente de asalariados que trabajaban en la Roca hasta el cierre fronterizo de 1969, que de hecho significó su segregación del centro urbano al que servía de suburbio obrero; por dicha dicha función, es el exponente más claro del fracaso de la política desarrollista emprendida en esta zona desde mediados de los sesenta, que no ha logrado detener la crisis y el despoblamiento no sólo de la que en otro tiempo llegó a ser la ciudad demográficamente más importante de la comarca, sino el de esta misma.

I. LAS BASES ECONOMICAS DEL CRECIMIENTO URBANO

1. La función de encrucijada como factor en la expansión del sector de servicios.— Con la terminación en 1880 de la carretera a San Fernando y Cádiz, se dio el primer paso para la integración de Algeciras y su comarca en el sistema de comunicaciones de la costa andaluza, así como la ruptura del aislamiento físico en que hasta entonces se hallaban. Dicha integración no se ve completada hasta la terminación de la Primera Guerra Mundial, con la conclusión del tramo a Málaga.

Sin embargo, el hecho más trascendente en este aspecto fue la inauguración en 1892 de la línea férrea a Bobadilla, que convirtió a Algeciras no sólo en estación término de la misma, sino también en la cabeza de puente más importante de Europa con el Norte de Africa, en lo que a tránsito de pasajeros se refiere.

La creación en 1900 por la compañía de capital británico, con cesionaria de dicha línea, la "Bobadilla-Algeciras Railways Co.", de un servicio de vapores con Gibraltar, trajo consigo la revalorización del sector del casco histórico denominado Villa Vieja, que por su cercanía al muelle y sus condiciones topográficas y ambientales pronto se convirtió en área de expansión y disfrute de la burguesía gibraltareña (2), concentrándose en ella una considerable actividad comercial y hostelera. Aun al que no debió ser ajena la celebración de la Conferencia de Algeciras en 1906, de cuya época datan hoteles como el "Reina Cristina", de gran lujo, y el "Anglo-Hispano", ligado a intereses gibraltareños.

Tras el advenimiento de la Segunda República y la Guerra Civil, disminuye la influencia gibraltareña sobre la ciudad, desapareciendo ésta con el cierre de la verja en 1969. Paralelamente aumenta la demanda

de servicios proveniente del cada vez más importante volumen de personas que en régimen de tránsito atraviesan el Estrecho, y en menor grado por las que procedían de los trasatlánticos que desde finales de la década de los 50, y durante cerca de 20 años efectuaban sus escalas en este puerto. La escasa ocupación temporal de las plazas de alojamiento, derivada de la corta permanencia de los pasajeros en la ciudad y la falta de un turismo estable de cierta relevancia, constituye el principal problema del sector hotelero local, cuya oferta resulta insuficiente en los meses de verano, época que registra el mayor volumen de desplazamientos con el Norte de Africa, y a la que hacen frente un considerable número de pensiones en régimen familiar, convirtiéndose estas durante el resto del año en un importante elemento de competencia para aquel.

En 1981 de las 1.420 plazas, repartidas entre los 23 hoteles existentes en Algeciras, los 4 de primera y segunda categorías acaparaban conjuntamente el 41% de las mismas con 587, en tanto que los 19 de tercera y cuarta sumaban las 823 restantes, con una media de 43 plazas por establecimiento, frente a las 147 de los anteriores. Asimismo, los 14 hoteles con más de 10 años desde su construcción o renovación, se correspondían con los de categorías inferiores (3). Por su parte, el minifundismo y la descapitalización, son las principales características que definen al comercio algecireño.

2. La función militar y administrativa.- El traslado en 1804 de la sede de la Comandancia General del Campo, el actual Gobierno Militar, desde San Roque a Algeciras, significó la conversión de esta ciudad en el centro director de la comarca, habida cuenta del poder que dicho organismo ejercía en una zona de jurisdicción militar como esta, en la que además de presidir una importante guarnición, ejercía una serie de competencias relacionadas con el orden público y la Hacienda, materializadas en la lucha contra el contrabando y la percepción de las tasas con que eran grabados los víveres y mercancías que se enviaban a Gibraltar.

A medida que el carácter militar de la comarca fue perdiendo vigor, paralelamente a la distensión con la colonia británica, las funciones no castrenses pasaron a ser desempeñadas por una serie de organismos y delegaciones de carácter civil, tales como el Tribunal de Contrabando y Defraudación y la Delegación de Orden Público, que ha culminado recientemente con la asignación de un Subgobernador Civil.

La puesta en marcha del Plan del Campo de Gibraltar trajo consigo la ubicación en Algeciras de una serie de organismos oficiales y delegaciones ministeriales agrupadas en la Comisión Comarcal de Servicios Técnicos y la Gerencia del Plan, Asimismo, la inauguración en 1975 de un centro de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, una escuela de ingeniería técnica y más recientemente, de la residencia sanitaria de la Seguridad Social, han contribuido a reafirmar el carácter de centro administrativo comarcal de esta ciudad.

3. La industria.- De espaldas al auge industrial y económico que durante la primera mitad del siglo XIX experimentó la cercana zona de Marbella en particular, y del sudeste español en general, solamente la tardía llegada del tendido ferroviario, en 1892, significó el inicio de alguna actividad industrial en la ciudad, plasmada en la ubicación en ella de una serie de talleres y fábricas dedicadas a la manipulación del corcho, que era traído por dicho medio de transporte desde la Serranía de Ronda. El primer establecimiento fabril de cierta importancia fue el instalado por la firma norteamericana "Manufacturas del Corcho Armstrong", al que siguieron entre 1921 y 1936 "Corchera Española", "Roldán y Cía.", "Sociedad Industrial Corchera", estas dos últimas domiciliadas en Sevi-

lla, y las de capital catalán "Reliable Cork Company", "Damián Garriga" y "Corchera Catalana", radicadas en San Feliú de Guixols y Cassá de la Selva.

Estas empresas, junto a la factoría ballenera instalada por una compañía noruega en la ensenada de Getares en 1921, en las que es manifiesta la nula participación de capitales locales, constituyeron el grueso de la actividad industrial algecireña hasta la Guerra Civil, que abre una etapa de estancamiento y crisis, sobre todo en la industria corchera, a causa de la aparición en el mercado de materiales sintéticos sustitutivos de este producto y a la competencia de las manufacturas extremeñas, dotadas de unos medios de producción más modernos.

El "Plan del Campo de Gibraltar" incide muy escasamente en la industrialización de la ciudad; tan solo significó la reapertura de la fábrica de papel CELUPAL, que había cerrado en 1959, y la creación o ampliación de otras ocho, seis de las cuales dedicadas a la manipulación y conserva de pescado. Todos estos establecimientos sumaban 1.177 puestos de trabajo en 1975, de los cuales 422 correspondían a CELUPAL (4), que junto con algunas fábricas de productos derivados del corcho y de tejas y ladrillos, componen la estructura industrial algecireña, poco desarrollada y cuya importancia económica desempeña un papel secundario en el quehacer urbano.

4. Una población activa predominantemente dedicada a actividades terciarias.- La desigual importancia de los capítulos económicos sobre los que descansa la vida de la ciudad tiene su correlato en la estructura socioprofesional de la misma. De este modo, el sector terciario con cerca del 50% de la mano de obra total, es el más relevante. Los servicios comunales y personales, con valores en torno al 49% de los empleos terciarios y al 20% del conjunto, constituyen sus actividades más importantes, poniendo de manifiesto el carácter de centro administrativo de la ciudad.

Por su parte, la importancia de los activos en el comercio, con el 24%; los transportes, 18% y hostelería, son reflejo de la función de nudo de comunicaciones y lugar de paso, característica de Algeciras. Esta última rama citada, junto con la del servicio doméstico, dan empleo a la mayor parte de la exigua proporción de mujeres incorporadas al mundo laboral algecireño, que si bien ha pasado del 9'4% en 1960 al 20% en la actualidad, aún continúa siendo baja.

El sector secundario ha visto incrementado su porcentaje entre 1960 y 1975 del 28 al 36%, merced a la fase de industrialización por la que atraviesa la comarca en ese período. La construcción ocupa al mayor contingente de la mano de obra industrial con el 45% de la misma y el 16% del total, seguida de lejos por las alimentarias, con el 16 y 6% respectivamente.

Poseen cierta importancia los empleos en industrias del petróleo y metalúrgicas, que en conjunto dan trabajo al 17% de la mano de obra del sector. Esta se desplaza en su mayoría a desempeñar su labor en los municipios cercanos, donde radican las empresas dedicadas a estas actividades, CEPESA y ACERINOX principalmente. Se perpetúa así el papel de Algeciras como ciudad-dormitorio, al igual que lo era antaño de parte de los trabajadores que cruzaban diariamente la verja con Gibraltar. En 1960 lo hacían unos dos millares; las restricciones decretadas por las autoridades laborales españolas a partir de 1954 fueron reduciendo su número hasta junio de 1969, fecha de la ruptura de relaciones con la Roca, en que tan solo eran 416.

Los activos en el primario representan solamente el 10% del total, la mayoría de ellos adscritos a la pesca, sector éste que junto a otros de la vida económica urbana, tiene su razón de ser en el carác-

ter portuario de Algeciras.

II. LA FUNCION PORTUARIA

El espectacular crecimiento experimentado por el puerto de Algeciras desde mediados de la década de los años 60, está muy lejos de ser exponente del dinamismo económico del marco geográfico donde está enclavado, siendo resultado de la política desarrollista llevada a cabo durante ese período en diversas áreas deprimidas del país, y que en este caso concreto ha traído como resultado la vinculación del tráfico portuario, en su casi totalidad, a un reducido grupo de industrias pesadas, dedicadas sobre todo al refinado y transformación de productos petrolíferos. Debido a la naturaleza de su actividad estas empresas requieren grandes cantidades de materia prima, por lo que precisan de emplazamientos costeros, a fin de evitar los costes adicionales derivados de la ruptura de carga.

Consecuencia de estos hechos ha sido la puesta en valor de las favorables condiciones de situación geográfica, calados y abrigo de la bahía algecireña. No ha ocurrido lo mismo con las áreas interiores comarcales y regionales, que han quedado marginadas del efecto multiplicador del puerto, por ser indiferentes a un tráfico en régimen de tránsito como es este, carácter que se ha visto acentuado en los últimos años con la creación de una terminal de contenedores. El resultado de que el movimiento portuario esté dominado por actividades que no precisan de la existencia de hinterland, es el hecho paradójico de que el puerto más importante de Andalucía permanezca prácticamente de espaldas a esta región, cuyo escaso desarrollo, sumado a una deficiente estructura de la red de comunicaciones, sería incapaz por sí mismo de dar origen a una actividad portuaria de tan considerables magnitudes como la que presenta en la actualidad la bahía de Algeciras.

La existencia, además de este considerable trasiego de mercancías, de un importante tráfico de pasajeros y una función pesquera, que aunque en crisis aún sigue teniendo gran relevancia, confieren al puerto unos caracteres de complejidad que configuran al entorno de la bahía de Algeciras como un paisaje portuario también complejo y variado, caracterizado, tanto por el reciente crecimiento de su espacio físico, como por la renovación y diversificación de los medios de carga y descarga en él existentes.

Todos estos elementos se resumen en uno: la relación de dependencia y subordinación que, como parte de una región económica y socialmente deprimida, presenta el puerto de Algeciras con respecto a centros de decisión foráneos y que son, en definitiva, los responsables de la configuración de su espacio y del carácter de sus actividades.

1. La infraestructura portuaria

a) La construcción del puerto actual.— El inicio en 1913 de las obras del muelle de la Galera constituyó el primer paso efectivo para la conformación del espacio portuario actual, poniendo en práctica el proyecto general que había sido redactado en 1910. La premura en su construcción, y el efectuarse ésta con antelación a la de los diques de protección exterior del puerto, se debió a una serie de hechos coyunturales como eran el adelantarse a las pretensiones de la compañía inglesa concesionaria del ferrocarril de levantar un muelle que sustituyese al embarcadero de madera de su propiedad, con lo cual la actividad portuaria en la bahía quedaría en manos de intereses gibraltareños; el servir de lugar de embarque de tropas y pertrechos con destino al ejército que combatía

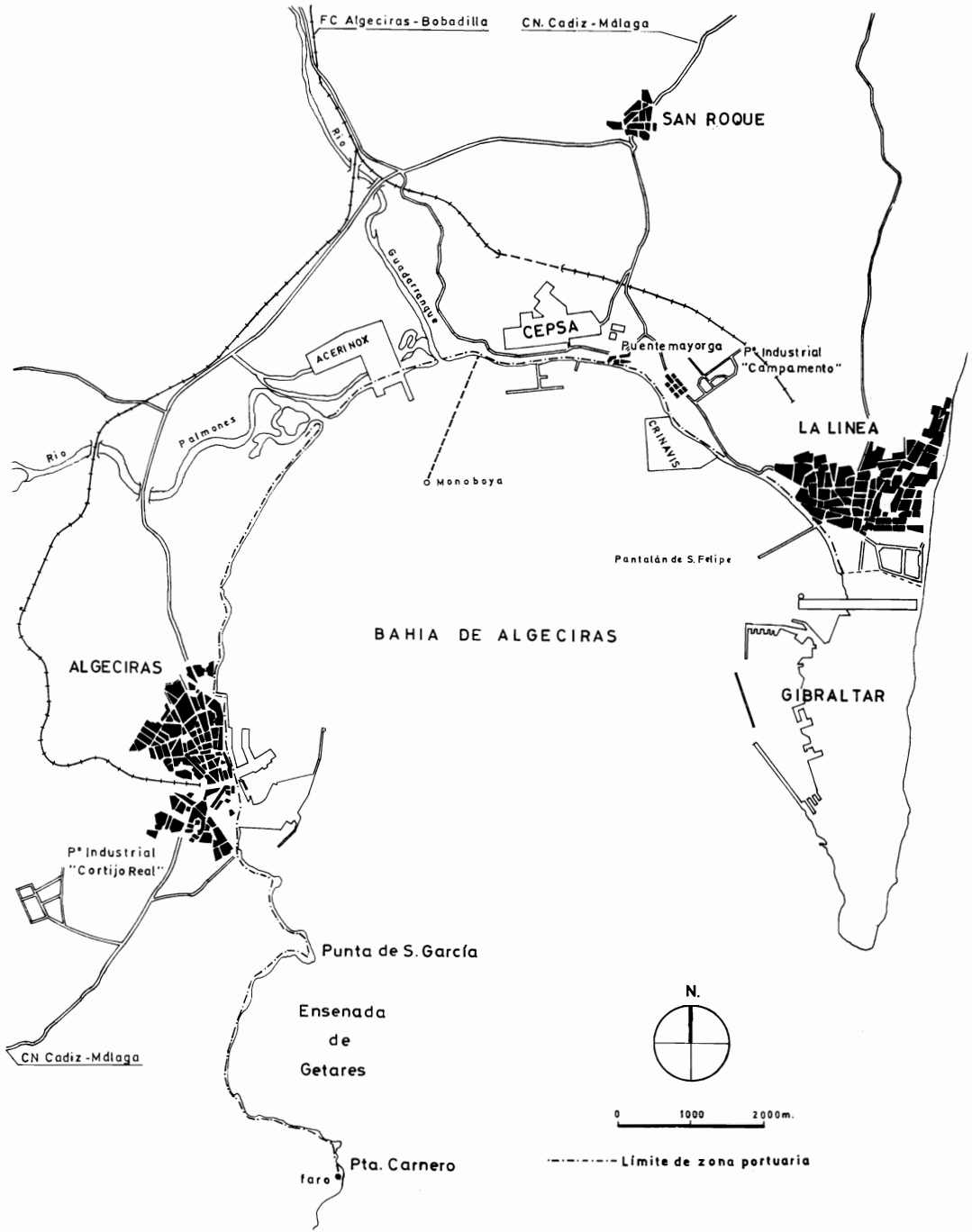


Fig. 1.- Esquema general del puerto de Algeciras-La Línea.

en Marruecos, y del corcho procedente de la Serranía de Ronda, fueron las otras dos motivaciones fundamentales (5).

Al muelle de la Galera, que sería objeto de sucesivas ampliaciones a mediados de la década de los años 20 y entre 1963 y 1966, siguieron una serie de realizaciones a partir de 1920 que consistieron, principalmente, en la construcción de los rompeolas exteriores, diques norte y sur de Isla Verde. La conclusión de este último en 1935 lo fue también de la infraestructura básica del puerto, complementada en años posteriores con el muelle pesquero, cuyas obras finalizaron en 1950. Estas instalaciones generaban, en conjunto, una superficie terrestre de 12'63 has., dotadas de 1950 m. de línea de atraque y una superficie abrigada de unas 127 has.

Mediada la década de los 60, por el incremento en el volumen de tráfico, consecuente a la entrada en funcionamiento de la refinería de CEPESA, y de una serie de industrias acogidas al Plan del Campo de Gibraltar, el puerto de Algeciras comienza a experimentar una nueva fase de crecimiento en su infraestructura, que se prolonga hasta la actualidad.

El primer paso en esta etapa expansiva fue dado con la ampliación de su ámbito geográfico. Así, desde octubre de 1967, y bajo la denominación de "Puerto de Algeciras-La Línea" abarca toda la bahía, desde Punta Carnero hasta la raya fronteriza con Gibraltar, comprendiendo dentro de los 20 Km. de costa bajo su jurisdicción un pequeño muelle-pantallán situado en La Línea, y las instalaciones portuarias de CEPESA en el término municipal de San Roque. Dicha medida, al tiempo que creaba un espacio físico con vistas a un futuro crecimiento del puerto, evitaba la privatización de aquel, que podría tener lugar como consecuencia de la ubicación en su entorno de grandes empresas dotadas de instalaciones portuarias propias.

La segunda medida dentro de este contexto fueron las realizaciones emanadas de un proyecto de carácter general, incluido en el marco del Plan de Desarrollo y del Plan de Puertos, que dieron como resultado la construcción de los nuevos muelles pesqueros y del muelle de Isla Verde, cuyas obras obtuvieron su aprobación definitiva en 1966 y 1967, respectivamente.

La puesta de servicio en 1971 de la primera de estas instalaciones, significó la creación de una longitud de línea de atraque de 580 m., con calados de 5 m. y una superficie útil cercana a las 4 has., que venían a solventar las necesidades de la flota pesquera con base en el puerto.

Por su parte, la conclusión en 1972 del muelle de Isla Verde, permitió la concentración en el mismo de la mayor parte de la actividad comercial, liberando al de la Galera de esa función, para la que ya, tanto por su línea de atraque, como por calados y superficie, resultaba insuficiente. Esto permitió que fuese destinado casi exclusivamente a hacer frente al tráfico de pasajeros, construyéndose dos atraques destinados a los transbordadores que sirven las líneas del Estrecho.

La considerable extensión de la zona terrestre del nuevo muelle comercial, -18 has.-, está en relación con uno de los motivos fundamentales que indujeron a su tendido: la ubicación en el mismo de una terminal de contenedores, a la que se destinó una parcela de 5'5 has. de superficie y 220 m. de línea de atraque, de los 450 con que cuenta, todos ellos con 12 m. de calado, conseguidos mediante dragado.

En 1977 la acción de las empresas particulares aledañas a la bahía trajo como resultado la inauguración del muelle de ACERINOX, y la entrada en servicio de una monoboja para hacer frente a la descarga de crudos con destino a la refinería de CEPESA y complejo petroquímico anexo, con capacidad de permitir el atraque de buques-tanque de hasta 500.000

tm.

En conjunto, el puerto de Algeciras disponía en 1979 de algo más de 3.000 m. de línea de atraque, de los cuales 1.050 dotados de calados comprendidos entre los 10 y 12 m. La superficie abrigada alcanzaba 147 has., y la terrestre unas 40 has.

b) Los medios de carga y almacenamiento.- El utillaje para el manejo de las mercancías presenta dos características claramente relacionadas con la reciente evolución del puerto. La primera de ellas es la modernidad de estos elementos, que en 1979 apenas alcanzaban, en su mayoría los 10 años de servicio. La segunda su especialización: más del 80% del volumen de tráfico es movido por instalaciones de bombeo de productos petrolíferos, propiedad de CEPSA, empresa que monopoliza la inmensa mayoría de este porcentaje.

Tan solo una cantidad inferior al 20% es manipulada por otros medios, fundamentalmente por los diversos tipos de gruas que, con una potencia conjunta de 269 tm. se hallan situadas en casi su totalidad en el muelle de Isla Verde. El de la Galera, en cambio, solamente cuenta con una grua de pórtico construida en 1931, la más antigua en servicio, hecho que refleja la pérdida por parte de este muelle de la actividad comercial que desempeñaba antaño, máxime si se tiene en cuenta que las tres existentes en él en 1958, con una potencia conjunta de 12 tm., eran las únicas con que contaba el puerto entonces.

La expansión, tanto de en los volúmenes de mercancías movidas en los instrumentos destinados a manipularlas y, en suma, en la infraestructura general del puerto, se da también, de forma paralela, en las áreas de almacenamiento, cuya superficie ha pasado de tan sólo 2 has. en 1958, concentrados en el muelle de la Galera, a 16'5 has. en 1979, de las que 10'9 corresponden al muelle de Isla Verde, ocupadas aproximadamente en un 50% por la terminal de contenedores.

c) La tradicional deficiencia del sistema de comunicaciones terrestres.- Hasta hace unos años el ferrocarril constituía el principal medio de relación del puerto con su entorno geográfico. Sin embargo, su tardía implantación y lo sinuoso del trazado, por discurrir la mayor parte del mismo por la Serranía de Ronda, han representado serios inconvenientes tanto para el desarrollo de la comarca como del puerto.

El reciente impulso experimentado por la actividad portuaria, y el cambio en la naturaleza de su tráfico, han traído consigo el que la carretera haya pasado a ser el principal instrumento de distribución del escaso volumen de mercancías que entra o sale de los límites portuarios por medios terrestres. Este hecho se ha visto además facilitado por las mejoras que, con cargo al Plan del Campo de Gibraltar, se realizaron en la carretera nacional 340, que recorre el litoral de Cádiz a Málaga, poniendo así en contacto al puerto con áreas de mayor dinamismo dentro del contexto regional. Estos hechos han debido influir de alguna manera en que el muelle de Isla Verde no fuese dotado de vía férrea.

El de la Galera, que cuenta con ella desde 1924, se ha visto relegado a hacer frente al tráfico tradicional de corcho y otros productos forestales, cada vez menos importante, y antaño el renglón más relevante en las exportaciones de este puerto. Estas materias componen en la actualidad la mayor parte de las mercancías que acceden a dicha instalación por el citado medio de transporte, y cuyo volumen ascendió en 1979 tan solo a 3.498 tm., sobre un total de 1'2 millones de tm. acarreadas por vía terrestre.

La regresión en el tráfico tradicional pone de manifiesto no solo el pase a un muy segundo plano de la Serranía de Ronda dentro del área de influencia del puerto de Algeciras, sino también el retroceso que

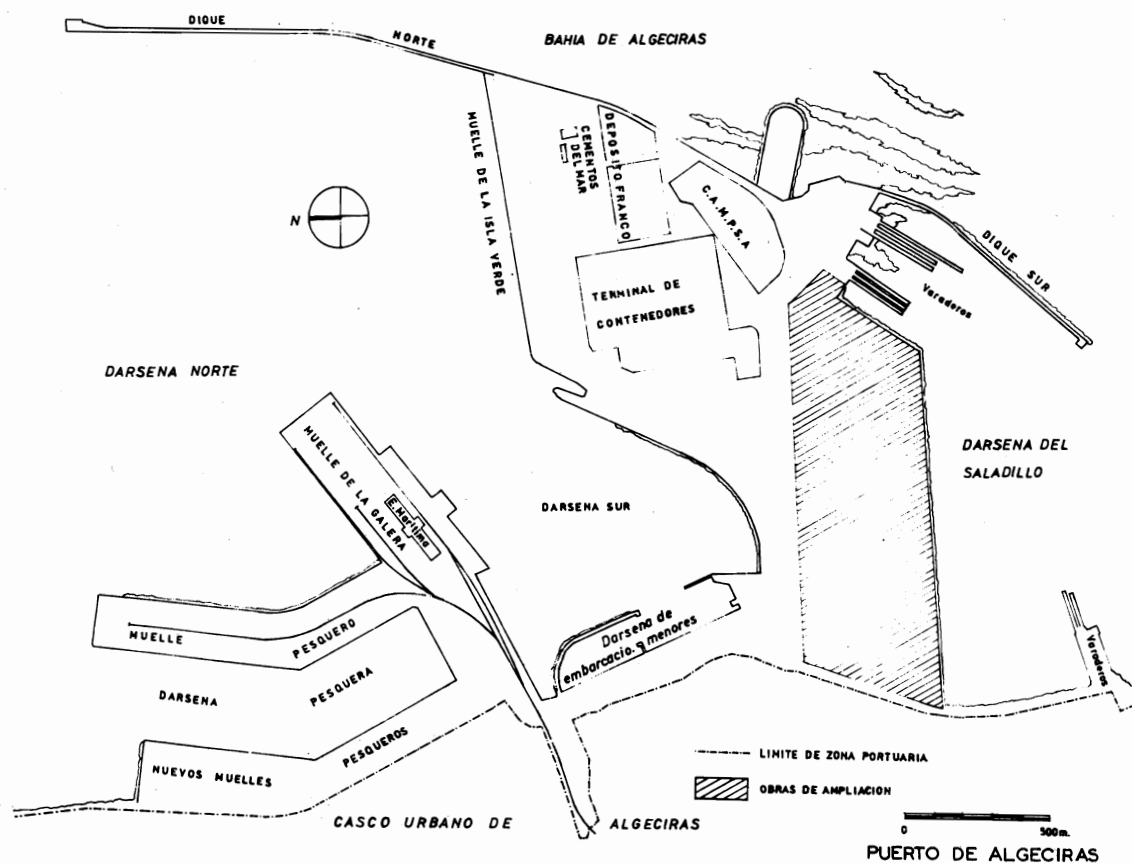


Fig. 2.- Instalaciones del puerto de Algeciras.

en todos los aspectos sufre aquella, al igual que el resto de la montaña andaluza.

2. El tráfico: evolución y estructura.- Dentro de la gama de funciones desarrolladas por el puerto algecireño, cabe destacar el papel desempeñado por el tráfico de mercancías. Por su constante crecimiento desde mediados de la década de los 60, con una fuerte especialización en hidrocarburos, se ha convertido, tanto por su importancia económica, como por los espacios e instalaciones a él dedicadas, en el más importante, situándose por encima de las otras dos actividades, antaño preponderantes: el movimiento de pasajeros, en constante incremento, y la pesca, cuya significación sigue siendo considerable a pesar de los problemas por los que atraviesa.

a) El tráfico de mercancías.- La llegada del ferrocarril a la ciudad en la última década del siglo pasado, supone el inicio de un modesto tráfico portuario basado en la exportación del corcho, bien en bruto o escasamente transformado por la industria local, a Gibraltar y Cataluña, extendiendo su mercado, a medida que avanza nuestro siglo, a varios países del Norte de Europa y de América.

No obstante, los embarques de esta materia siempre fueron, en términos absolutos, de escaso tonelaje, presentando además considera-

bles oscilaciones, probablemente relacionadas con las existentes en su recolección. Así pues, raramente se alcanzan las 20.000 tm., experimentando una baja continua desde 1967, en que solamente aparecen registradas 7.265 tm., frente a las 10.952 del año anterior, disminución que se ha mantenido hasta llegar a las 3.327 en 1979. La recesión en los embarques de corcho es imputable no solo a la crisis que experimenta este sector, sino también a la desviación de parte de este tráfico por el puerto de Cádiz, y a ser transportada por ferrocarril una considerable porción de los transformados del mencionado producto.

Si el año 1967 significa el inicio en el declive del tráfico tradicional del puerto de Algeciras, reflejado en su producto más representativo, va a ser también el punto de arranque de un vertiginoso aumento en el volumen de mercancías. En ese año se movieron un total de 1'3 millones de tm., con un crecimiento de casi el 186% con respecto al anterior. Dicho índice fue ampliamente superado en 1968, en el que se alcanzan los 6'7 millones de tm., siendo sobrepasados los 10 millones en 1973, y los 18 en 1979 (6).

La puesta en producción en 1967 de la refinería de CEPESA, y del complejo petroquímico que fue surgiendo a su alrededor, son la principal causa del mencionado fenómeno, y de que en la actualidad los productos petrolíferos presenten valores superiores al 80% del tráfico total, frente al 7'4% en 1959, año en que fueron desembarcadas 8.351 tm., a raíz de la inauguración de la factoría que CAMPSA había comenzado a construir, junto al arranque del Dique Norte de Isla Verde en 1955, destinada a hacer frente al consumo de la comarca y a las necesidades del puerto.

El 50% de los hidrocarburos corresponden a los crudos procedentes de los países del Oriente Próximo. Los embarques de dichos fluidos con destino a diversos puntos del litoral peninsular representan el 90% de las mercancías movidas en régimen de cabotaje.

La especialización del tráfico comercial existente en este puerto, se pone de manifiesto si se tiene en cuenta la escasa proporción del resto de las mercancías incluidas en el mismo. Tal es el caso de la carga general, con valores inferiores al 5% hasta el año de 1975, en el que a pesar de seguir siendo su porcentaje poco relevante, el comienzo del tráfico de contenedores lo triplicó, situándose en torno al 15'6%.

Las mercancías transportadas por este medio lo son en régimen de tránsito, constituyendo la terminal que la multinacional SEA-LAND posee en el muelle de Isla Verde centro redistribuidor de las mismas por los principales puertos del Mediterráneo.

Dentro de este apartado se incluyen también los productos siderúrgicos de acero inoxidable, que desde 1973, año de su inauguración, moviliza la factoría de ACERINOX, con cerca de 160.000 tm. en 1979. Por su parte, las importaciones de pasta de papel canadiense destinada al abastecimiento de la empresa CELUPAL, ascendían en dicho año a 29.527 tm.

El tráfico de graneles sólidos se reparte entre los cargamentos de chatarra y aleaciones diversas, para ser transformados en la primera de las dos empresas antes citadas, y los desembarques de cemento procedentes de Sevilla, alcanzando ambos por separado cantidades en torno a las 50.000 tm.

b) El tráfico de pasajeros y vehículos.- A pesar de la gran entidad adquirida en los últimos años por el movimiento de mercancías, el pasaje sigue manteniendo en la actualidad una gran parcela no solo en la actividad portuaria general, sino también como elemento potenciador del grueso del sector terciario urbano.

La evolución numérica de este tráfico pone de manifiesto su importancia. Así, por lo que al volumen de pasajeros se refiere, excluido el de Gibraltar, a partir de 1939 supera los 150.000; en 1951 su cifra

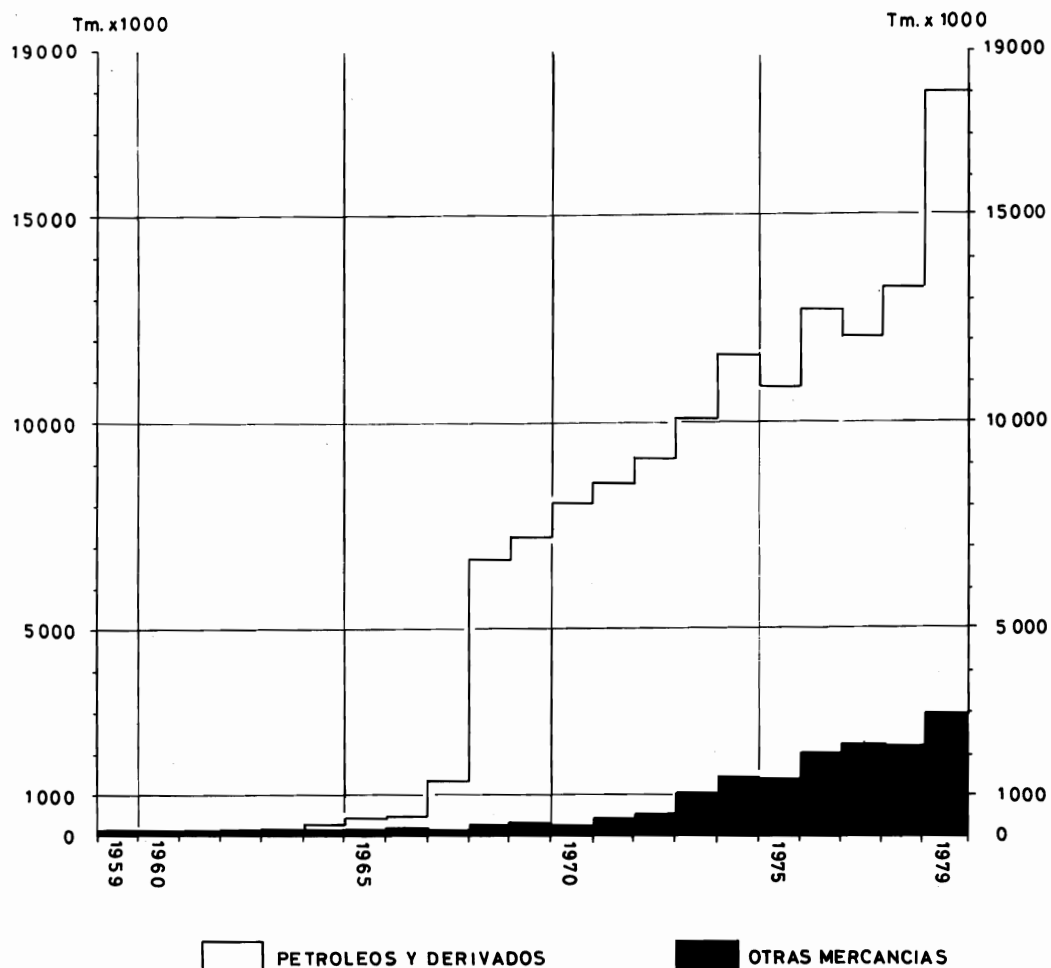


Fig. 3.- Movimiento de mercancías entre 1959 y 1979.

se sitúa por encima de los 300.000; de los 500.000 en 1957. El umbral del millón se franquea en 1968, alcanzando en 1979 la cifra de 3'4 millones de pasajeros. Por su parte, los vehículos embarcados y desembarcados en puerto superaban los 23.000 en 1952; los 100.000 en 1969, siendo su cifra de 333.089 en 1979.

La necesidad de transportar a Gibraltar los pasajeros y las mercancías que llegaban por vía férrea a la ciudad, determinó la puesta en funcionamiento, por la compañía propietaria de aquella, de un servicio de vapores con dicha plaza británica en 1900, que venía a sustituir al rudimentario tráfico hasta entonces existente.

La celebración en 1906 de la "Conferencia de Algeciras", contribuyó a potenciar las relaciones marítimas de este puerto, mediante la creación de un enlace semanal que lo unía con los de Gibraltar, Tánger y Cádiz, a cargo de la Cía. Trasatlántica española, y otro con Ceuta a razón de un viaje diario. Todos estos servicios venían a reforzar los que prestaban los correos que cubrían el trayecto con las dos plazas norteafricanas citadas.

Las mejoras realizadas en las instalaciones portuarias a partir del segundo decenio de nuestro siglo, permitieron la recalada en los muelles algecireños de buques de mayor porte, que hacían un cabotaje de más larga distancia, tales como los de la casa armadora Hijos de J. Ra-

mos, con un servicio semanal a Barcelona y Valencia y los de las Compañías Andaluza de Navegación y Riesgo y Vallina, esta última domiciliada en Gijón.

La Guerra Civil afectó considerablemente a este tráfico en general, y sobre todo al de cabotaje, pues a los obstáculos a la navegación inherentes a un conflicto bélico, se unía el que las ciudades que lo nutrían permaneciesen en el bando contrario durante el mismo. Así, entre 1935 y 1936 el volumen de pasajeros se vió reducido en cerca de un 50%, con 120.948 en el primero de estos dos y 56.313, en el segundo. La línea con Gibraltar se vió afectada en menor medida, de los 134.319 pasajeros transportados en 1935, se pasó a 100.000 en 1937.

Finalizada la contienda el pasaje quedó limitado al de los viajeros, trabajadores en su mayoría, que se desplazaban a la Roca, y al que tenía lugar con las ciudades norteafricanas. Este último se ve potenciado en 1948 con el comienzo del tráfico de vehículos, y la puesta en marcha de un servicio de transbordadores, con Ceuta en julio de 1952, y Tánger en 1954. La avalancha de repatriados consiguiente a la descolonización del Protectorado español de Marruecos, explica el considerable aumento experimentado por el número de usuarios de estas líneas en 1957, con 468.902 pasajeros frente a los 388.869 del año anterior.

A partir de 1956, algunas de las líneas trasatlánticas que unían Europa con ambas Américas, tales como la "American Export Lines", "Italian Lines" y La Cía. Ybarra, comienzan a efectuar escalas en el puerto de Algeciras, aunque, generalmente, por su tamaño o por la brevedad de su estadía, los buques permanecían fondeados, bien fuera del puerto o junto al Dique Norte, siendo abastecidos mediante barcazas y aljibes.

Desde 1955 en que alcanzó los 1'4 millones de pasajeros, el tráfico con Gibraltar comienza a entrar en declive a consecuencia de las restricciones de todo tipo, impuestas por el Gobierno español con motivo de la visita efectuada el año anterior por la reina de Inglaterra al Peñón. El cierre de la verja en junio de 1969, significó el final de este movimiento, contabilizándose desde el comienzo de ese año hasta entonces 161.571 pasajeros.

La contrapartida a ese hecho vino dada por la reanudación hacia 1970 del cabotaje, con escala dos veces por semana en el puerto, de las motonaves que cubren la ruta Barcelona-Canarias, servicio que fue suprimido en octubre de 1979. Dos años antes, en 1977 a raíz de la crisis económica, y de la competencia de otros medios de transporte más rápidos, se clausuran definitivamente las líneas regulares de larga distancia que frecuentaban las dársenas algecireñas, tras sufrir una paulatina reducción en las escalas de los trasatlánticos que las cubrían. En conjunto, estos dos servicios no aportaban ni el 5% del total del pasaje transportado.

En la actualidad, el movimiento de pasajeros está circunscrito a las líneas del Estrecho, cuyo tráfico presenta desde los años 60 una fuerte concentración en los meses de verano, durante los cuales utilizan esta ruta algo más del 50% de los pasajeros y del 40% de los vehículos, sobre el total anual. Este hecho es debido a la generalización de un movimiento turístico, que tras recorrer la Costa del Sol cruza a tierras africanas, y sobre todo, a la masiva afluencia de los trabajadores marroquíes en Europa, que van a disfrutar del período de vacaciones a su país, haciéndolo mayoritariamente en agosto, que en sus primeros y últimos días, coincidiendo respectivamente con la ida y retorno de esta masa laboral, es el mes que mayor tráfico registra.

La Cía. Transmediterránea es la que canaliza el mayor porcentaje de pasajeros, con un 60%, y de vehículos, aproximadamente un 70%. El resto de estas cantidades se distribuye entre la Cía. Isleña de Navegación (ISNASA), que comparte con aquella el tráfico con Ceuta desde princí

pios de la década de los años 70. En la línea de Tánger presenta participación minoritaria la naviera estatal marroquí "Limadet Ferrys", a la que cabe añadir un servicio de hidroalas, a cargo de la compañía de la misma nacionalidad "Transtour", cuya capacidad de transporte es reducida, limitándose a unos 50.000 pasajeros anuales, debido tanto a la reducida capacidad de este tipo de embarcaciones, como al obstáculo que representa para las mismas el frecuente mal estado de la mar en la zona del Estrecho.

c) Los buques: tamaños y tipos.- La existencia de un importante tráfico de pasajeros que se podría denominar de cercanías, realizado por los transbordadores que cruzan el Estrecho varias veces al día, se plasma que el excesivo peso de esta clase de buques en el cómputo general, debido a ser contabilizadas todas sus entradas y salidas en puerto, enmascarando considerablemente la participación, tanto en número como en tonelaje, del resto de las embarcaciones que frecuentan los muelles algecireses. Por lo tanto, sentada la importancia que tiene el pasaje dentro de la actividad general del puerto, se ha tenido solamente en cuenta, a efectos de este trabajo el resto de la flota mercante que efectúa sus atraques en el mismo, prescindiendo de la dedicada a aquel.

El incremento en el volumen de mercancías y el cambio en la estructura de su tráfico ha traído consigo, tanto el aumento en el número y tamaño de los buques, como la diversificación de sus tipos o la generalización de otros, cuya presencia en el puerto ya se registraba con anterioridad. Tal es el caso de los petroleros, así, los cuatro que con un arqueo total de 17.300 tm. arribaron a dársena en 1959, representando tan solo el 0'5% del número y el 4'2% del TRB totales, tras la fuerte expansión en el tráfico de hidrocarburos que tiene su origen en la segunda mitad de la década de los años 60, experimentan un rápido ascenso situándose en 1968 en 554 unidades y 5'4 millones de tm., con unos porcentajes del 58'2% y del 90'8%, respectivamente.

En 1979, si bien los 1.178 buques-tanque con un registro total de 17 millones de tm., representan en términos absolutos un considerable aumento con respecto a los anteriores valores, sin embargo, aún conservando la primacía en relación con la importancia mayoritaria, que los productos por ellos transportados poseen dentro del movimiento general del puerto, su participación en el cómputo general se ha visto reducida al 44'4% de las unidades y al 59'1 del tonelaje, hecho explicable por el aumento de las arribadas de otros tipos de buques tales como los graneleros y del resto de los mercantes en general, en relación con la industrialización de la comarca, así como el comienzo en las escalas de portacónederos desde 1975.

La presencia de grandes petroleros ha sido, sin duda, la causa determinante del aumento en el registro medio de los buques entrados en el puerto. Así, descontando como se ha hecho hasta ahora las embarcaciones de pasaje, las apenas 718 tm. por unidad en 1960 pasan a ser 6.213 en 1968, un año después de la fuerte expansión en el tráfico de hidrocarburos, consecuente a la puesta en producción de la refinería de CEPESA.

Sin embargo, este crecimiento general en el tamaño medio de los buques, reviste distinta importancia y naturaleza según sean nacionales o extranjeros. De este modo, los 1.479 navios de pabellón español computados en 1979 con 11'5 millones de TRB, representaban el 46'1% y el 38% del total respectivamente, y un tonelaje medio de 7.775 tm., frente a las 10.951 tm. resultantes del cociente entre los 18'5 millones de tm. y los 1.729 buques de otras nacionalidades.

Si se tiene en cuenta que en 1960 la flota mercante española, aportaba al tráfico del puerto algecireses el 75% de los buques, pero únicamente el 25% del tonelaje total, con un reducido tamaño medio de tan sólo 299 tm. por unidad, frente a las 1.975 de los extranjeros, es apre-

ciable el crecimiento en la capacidad de los navios nacionales, fenómeno en relación con el cabotaje de petróleos al que se dedica la mayor parte de ellos en los últimos años. Sin embargo, el predominio de esta modalidad de navegación influye en que, a pesar del citado incremento, todavía no superen a los buques foráneos, tanto en la participación en el movimiento total como en el tamaño medio de aquellos, por dedicarse en su totalidad a la navegación exterior, modalidad en la que predominan unidades de gran tonelaje medio.

d) La pesca.— A pesar de la aguda crisis por la que actualmente atraviesa, esta actividad sigue revistiendo una gran importancia, tanto desde el punto de vista económico, como por el papel que desempeña en la configuración del paisaje portuario. Los problemas de este sector son en Algeciras bastante similares a los que presenta el conjunto nacional: el deficiente estado de la flota y las restricciones de caladeros.

Por lo que se refiere a la primera de estas dificultades, una de sus más graves manifestaciones es el minifundismo: las 209 embarcaciones matriculadas en el puerto algecireño en 1979 se repartían entre unos 100 armadores, hecho del que se deriva la descapitalización, que impide toda renovación tanto de aquellas como de sus aparejos y equipos, lo que se traduce en la vejez de los mismos. En el caso de los buques, casi todos ellos tienen el casco de madera y algunos más de 40 años.

A todo esto es preciso añadir el escaso tamaño medio de las naves con 55'9 tm. por unidad, predominando las de menos de 20 tm. Estos hechos condicionan su mayoritaria adscripción a la pesca de bajura, dedicándose a la de altura tan solo 17 embarcaciones, con un desplazamiento conjunto de 1.941 tm., lo que representaba el 8'1 y el 16'6% del total respectivamente.

Si los rendimientos en la esquilmada plataforma litoral son bajos, aquella parte de la flota algecireña que faena tradicionalmente en los caladeros de Agadir ha visto limitadas sus posibilidades, a causa de las sucesivas ampliaciones de aguas jurisdiccionales decretadas por las autoridades marroquíes. Desde 1962, en que tuvo lugar la primera de ellas, al volumen de pesca desembarcada ha ido disminuyendo paulatinamente, de 55.024 tm. en 1961 a 49.275 en aquel año, hasta llegar a 26.511 en 1979.

La importancia de la pesca de bajura se manifiesta en el predominio de las especies pelágicas dentro del cómputo general de capturas, encabezadas por la sardina, el jurel y la caballa, que suman en conjunto cerca del 50%, extraídas en la modalidad de cerco. En la de arrastre destacan la pescadilla y la gamba, especies de alta cotización en el mercado, procedentes de los caladeros de altura.

La mayoría del pescado se desembarca en fresco, destinándose aproximadamente un 80% del mismo a ser consumido bajo esta forma en el ámbito nacional, lo que explica en gran parte el escaso desarrollo de la industria conservera local, en relación con la capacidad extractiva de la flota pesquera, privando a Algeciras del posible efecto multiplicador que pudiera derivarse de esta actividad.

La llegada a puerto de pesca congelada, iniciada en 1964, reviste una importancia menor, pero creciente, pasando su participación en el total del 0'6 en aquel año al 34'6% en 1979, con 246 y 14.040 tm. respectivamente.

III. EL CRECIMIENTO URBANO

El paso de Gibraltar a manos inglesas fue la causa determinante de la fundación de Algeciras en 1704 sobre el yermo de un asenta-

miento árabe arrasado tres siglos antes. El hecho de que un acontecimiento de naturaleza política diese origen a la ciudad, marcó de manera importante su evolución.

Además de acoger a parte de los antiguos habitantes del Peñón, Algeciras se convierte en un cantón militar con una numerosa guarnición, que junto con el contrabando va a constituir la principal fuente de ingresos de la economía urbana hasta la segunda mitad del siglo XIX. A partir del año 1868, en que es retirada una gran parte de la tropa y se consolida La Línea de la Concepción como enclave fronterizo, la ciudad experimenta un considerable descenso en su población, (en el período intercensal comprendido entre 1860 y 1877 registra una pérdida de 5.685 habitantes), que no se detendrá hasta comienzos de siglo, coincidiendo con los efectos dinamizadores inducidos por las inversiones de capital británico, uno de cuyos exponentes más importantes fue el ferrocarril, al que cabría añadir el comienzo en la afluencia de mano de obra a Gibraltar, y el movimiento turístico y recreativo de la burguesía colonial en Algeciras.

El hundimiento demográfico antes aludido, junto con la precariedad de la base económica local, han sido los factores que han influido, de forma decisiva, en que el ámbito urbano haya estado constreñido al casco histórico hasta muy avanzado nuestro siglo. Hay que tener además en cuenta que hasta 1920, con 19.417 habitantes, la ciudad no alcanza una población similar a la de 1860, en que aquellos sumaban 18.216.

1. El incremento del espacio urbano desde la postguerra.- Algeciras experimenta desde el final de la Guerra Civil una rápida expansión en su espacio físico: de las algo más de 60 hás. que ocupaba en esa época, pasa a 242 en 1961, rebasando decididamente los límites de su casco histórico. En la actualidad, la ciudad ocupa una superficie próxima a las 360 hás (7). Este crecimiento es paralelo al que aquélla conoce en sus efectivos humanos: entre 1940 y 1950 ve duplicarse su población, de 25.621 habitantes en el primero de estos años a 52.732 en el segundo. En 1960 aquellos sumaban 66.517 y en 1980 ascendían a 83.390 habitantes.

Una pequeña aproximación al estudio de la estructura demográfica algecireña reflejada en las pirámides de edades, muestra una población joven, incluso en la última de ellas, la de 1975, en la que a pesar del acortamiento de su base, la disminución de efectivos en los tramos medios hace que la proporción de personas entre los 0 y 19 años se mantenga por encima del 40%.

A pesar del estrechamiento de la primera cohorte, de 0 a 4 años, que trasluce una reducción de la natalidad, ésta continúa siendo elevada, en torno al 20 por mil, frente a una mortalidad de apenas el 8 por mil, hecho que se plasma en un crecimiento natural considerable, debido precisamente a la preponderancia de la componente juvenil en la población algecireña.

El alto crecimiento vegetativo, constituye el principal factor del incremento demográfico de Algeciras desde los inicios de la década de los años cincuenta, después de que durante la anterior la ciudad conociese la mayor afluencia de inmigrantes de su historia.

La expansión del espacio urbano, si bien importante en términos absolutos, resultará insuficiente para hacer frente al incremento de sus pobladores, siendo las clases económicamente menos favorecidas las más perjudicadas por este desajuste.

A) Iniciativas y directrices del crecimiento urbano

Al desorden que preside el crecimiento espacial, es preciso añadir el carácter socialmente diferenciado con que se realiza el mismo, hecho que se manifiesta en la paulatina apropiación efectuada por parte

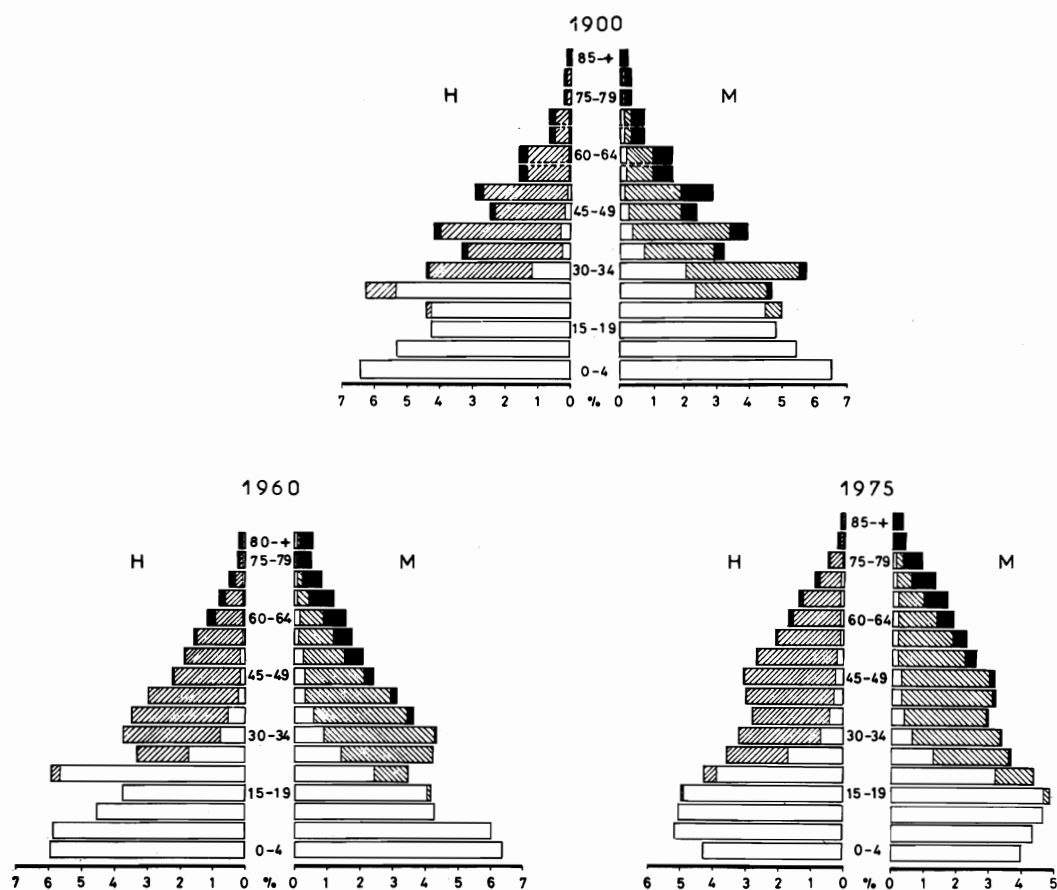


Fig. 4.- Pirámides de la población de Algeciras, de 1900, 1960 y 1975.

de las clases medias y acomodadas sobre los terrenos situados al norte de la ciudad, en torno a la carretera de Málaga, desde la década de los años sesenta.

Por el contrario, las áreas Sur y Oeste, por su precariedad o lejanía del casco urbano, constituyen el espacio destinado a hacer frente a las necesidades de habitación de las clases más modestas, que son además las que padecen las consecuencias, no sólo de la endémica escasez de viviendas que padece la ciudad, sino también de las deficiencias de los alojamientos existentes en la misma, con abundancia de chabolas en los suburbios y la proliferación de angostos patios de vecindad en sectores tan importantes del casco histórico como el barrio de San Isidro.

Poco han hecho, tanto la iniciativa privada como la oficial, por resolver ésta situación; la primera por sus fines exclusivamente lucrativos, y la segunda debido a la insuficiencia e ineficacia de su acción.

a) Los suburbios de autoconstrucción.- Al igual que ocurre en otras ciudades españolas, los años de postguerra, fueron especialmente duros para el sector de la construcción; los graves daños que en muchas zonas del país causó la contienda civil, y la situación de penuria en que estaba inmerso, se plasmó en la casi total paralización de las iniciati-

vas de nuevas edificaciones ante las necesidades planteadas por la reconstrucción, situación agravada por la escasez de materiales de obra.

Algeciras, al no haber sido afectada por los destrozos directos de la guerra, no vio disminuida su población, como fue el caso de otras ciudades; lejos de ocurrir esto, en 1950 había duplicado la existente diez años antes debido a la afluencia de inmigrantes, crecimiento que va a continuar, aunque de forma más atenuada, en las siguientes décadas hasta la actualidad.

Estos inmigrantes, de bajos recursos económicos, van a encontrarse sin la posibilidad de obtener vivienda en la ciudad, no sólo por su escasez, sino también por los elevados alquileres que provoca el exceso de la demanda. Consecuencia de lo cual es la aparición de una serie de núcleos de chabolismo en zonas distantes del casco urbano, unos en contigüidad a otros rurales preexistentes, como Los Pastores y el Cobre. Los de la Juliana, Carretera Vieja de Los Barrios y, más recientemente, desde la década de los años 60, el que se desarrolla en el denominado Hoyo de los Caballos, cierran el cinturón de pobreza que rodea a la ciudad (8).

Estos suburbios, además de situarse sobre terrenos marginales, ocupan zonas topográficamente accidentadas o deprimidas y en la cercanía de áreas industrializadas.

La Juliana y los Pastores se encuentran en un pequeño valle en torno al Arroyo del Saladillo, actualmente cubierto, pero que en tiempos pasados constituía un foco de insalubridad, sobre todo en la época de estiaje.

Los del Cobre, Hoyo de los Caballos y Carretera Vieja de Los Barrios, están ubicados igualmente en pequeñas vaguadas ocupando las estrechas áreas de servidumbre que dejan los caminos y carreteras, a lo largo de las cuales se desarrollan.

Sin embargo, el núcleo de autoconstrucción más importante que surgió en Algeciras fue el barrio de la Bajadilla, cuyo origen estuvo en la parcelación de unos terrenos rústicos a comienzos de la década de los años cincuenta.

Situado al Oeste de la Calle Fuente Nueva y la Carretera General Cádiz-Málaga, al igual que los citados anteriormente, ocupa un sector que limita con zonas marginales de topografía accidentada, lo que no fue obstáculo para que las manzanas a que dieron lugar las parcelas en que fue dividido muestren una gran regularidad adaptándose a lo movido del terreno. El entramado de calles presenta cierta jerarquización, con un eje central constituido por la Avenida del 18 de julio, donde se sitúa el comercio de barrio, integrando además a este núcleo con el resto de la ciudad, a través de la carretera a Málaga. Su cercanía al casco urbano, y la pronta integración en él, aparte de su ponderable población, trajeron consigo que ya desde la segunda mitad de la citada década, algunas calles de esta barriada fuesen dotadas de cierta infraestructura (9).

En general, estos suburbios y barrios de autoconstrucción, en lo que a su morfología se refiere, fueron evolucionando desde chabolas insalubres y míseras a pequeñas casas unifamiliares de uno o dos pisos, dentro siempre de una cierta precariedad, para por fin coexistir con bloques de viviendas de protección oficial.

No obstante, el problema del chabolismo, debido en gran parte al insuficiente papel desempeñado por la iniciativa oficial en la construcción de viviendas, ha sido siempre de primera magnitud; en 1960 se contabilizaban 1.982 barracas, que proporcionaban techo a cerca de 2.000 familias.

b) El papel de la iniciativa oficial. La penuria económica que atravesaban las clases populares al finalizar la Guerra, llevaba consigo el que la iniciativa privada orientase sus esfuerzos hacia las cla-

ses privilegiadas.

En Algeciras, ante el problema de la falta de vivienda y de la proliferación del chabolismo, el Estado reaccionó tarde y de modo insuficiente, si exceptuamos algunas realizaciones aisladas, de organismos como el Instituto Social de la Marina, con el Grupo Juan Sebastián Elcano, en el barrio de Pescadores; Regiones Devastadas, que construyó unos bloques en la Cuesta del Rayo, así como otro grupo más, cercano a éste, de iniciativa Sindical, todos ellos anteriores a la segunda mitad de los años 50.

Es a raíz de la promulgación en 1955 del Plan de Acción Especial del Campo de Gibraltar, cuya finalidad principal era el hacer frente a la escasez de viviendas al tiempo que erradicar el chabolismo, cuando el Ministerio correspondiente, a través de la Obra Sindical del Hogar, inicia su acción más importante en la ciudad: el barrio de la Piñera, que entre 1956 y 1964, en tres fases, va a significar la aportación de 1.350 viviendas.

Este núcleo se situó, como suele ser habitual en estos casos, en una zona marginal de la ciudad, alejada del casco urbano, y ocupando el espacio que quedaba libre entre la carretera Cádiz-Málaga, y la calle Andalucía, por donde se extendía una estrecha guirnalda de edificaciones modestas, que, partiendo del barrio Rayos X, en la zona Oeste de la Villa Vieja, crecía ceñida a dicha vía, estando relativamente cercano a las zonas de chabolismo de La Juliana y Los Pastores, así como a otras de menor entidad.

Morfológicamente es un barrio en el que la casi totalidad de sus manzanas se disponen en edificación abierta, con varios tipos de construcciones, desde bloques de cuatro pisos hasta el de un piso con dos viviendas, todas ellas muy reducidas, unos cincuenta metros cuadrados por término medio; en conjunto constituye un núcleo bastante monótono, enjabelgado de blanco y con alguna zona ajardinada.

Funcionalmente presenta un comercio de barrio, poco desarrollado, tan solo suficiente para atender las necesidades más inmediatas, con un deficiente equipamiento que sólo ha sido paliado, en parte, en los últimos años con la creación de grupos escolares y algún otro servicio más.

Otras realizaciones de la Organización Sindical del Hogar, son los Albergues San José construídos en 1961 en las cercanías del Cobre, para hacer frente al barraquismo en aquella zona y dar cobijo a un grupo de chabolistas de "La Junquera", afectados por unas inundaciones. Pese a la provisionalidad de su origen hoy día aún siguen en servicio, presentando un estado de ruina casi absoluta.

También se realizaron a cargo de este organismo los grupos "Cuesta del Rayo", con 250 viviendas entregadas en 1963 y situado en la barriada del mismo nombre, al NE. de la ciudad, y el denominado "Convoy de la Victoria", próximo al Barrio de pescadores, en la zona del Saldillo.

En conjunto la iniciativa estatal, entre 1961 y 1965, construyó solamente del orden de 1.745 viviendas, que unidas a las 463 edificadas por los promotores privados (10) no llegaban, con mucho, a cubrir el déficit existente.

Al cesar en ese último año la actuación de la Obra Sindical del Hogar, va a ser el Instituto Nacional de la Vivienda, quien, bien en solitario o con la colaboración de la iniciativa privada, construya una serie de bloques sobre terrenos de la Dirección General de Urbanismo, dentro de una acción más general englobada dentro del Plan Campo de Gibraltar.

La realización más importante en este aspecto tiene lugar en

el Polígono del Calvario, adquirido en 1960, y donde en 1974 se culmina la construcción de dos grupos, "La Reconquista" con 889 viviendas y "El Calvario" con 524 que, junto a otras acciones de la iniciativa privada más recientes, ocuparon totalmente las 27'5 has que componen su extensión.

Al contrario que las promovidas por la Obra Sindical del Hogar, estas barriadas de bloques van dirigidas fundamentalmente a gentes con cierto poder adquisitivo, propiciado por la industrialización que experimenta la comarca a partir de mediados de la década de los años 60, y paralelo a las mejoras económicas que empiezan a percibirse en esa época.

Lógicamente, la morfología de estos grupos residenciales, varía también notablemente con respecto a aquellos; presentan una fisonomía externa más variada y cuidada, su disposición es en manzana abierta, con los espacios libres ajardinados, lo que conduce a que, a fin de aumentar el espacio edificable, se construyan en altura algunos de los bloques, que por otra parte, son aquellos que muestran una mejor estética y cuya fachada comunica a las calles principales, ocultando así en su parte posterior a los que poseen una menor calidad.

Tanto desde el punto de vista urbano como de contenido social constituye la prolongación de un pequeño "ensanche" que había sido creado a mediados de la década de los 50, a modo de tímido intento de expansión de la ciudad hacia el Norte y, al mismo tiempo, de dar acomodo a fundamentalmente clases medias, que no tenían alojamiento en el saturado casco antiguo. Hacia 1961 ya se encontraba edificado en su totalidad, sobre todo con viviendas promovidas por el Ayuntamiento, así como un Instituto, un colegio y el ambulatorio de la Seguridad Social.

Infraestructura de la que se van a servir los nuevos barrios del Polígono del Calvario, a parte de la que se crea en el mismo, como un polideportivo y el centro comarcal de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, entre otros elementos tendentes a valorar el rango de esta zona (11).

c) La iniciativa privada.- Como ha quedado dicho, su papel en la creación de viviendas ha sido escaso y selectivo, dirigiéndose a los estamentos con mayor poder adquisitivo, en busca de una rentabilidad económica que la construcción de viviendas sociales no le proporcionaría.

Desde mediados de la década de los años 60, las subvenciones que otorga el Estado a cargo del Fondo Nacional de la Vivienda hacen que muchas inmobiliarias, en su mayor parte foráneas, se decidan a construir viviendas acogidas a protección oficial, pero, sin embargo, no van orientadas en su mayoría a las clases menos pudientes, sino todo lo contrario. Las áreas del espacio urbano preferidas por estos promotores, como es lógico, son aquellas mejor situadas: el Paseo Marítimo y la Zona Norte de la ciudad, así como la remodelación del casco histórico, proceso que, por otra parte, está aún en sus inicios.

Todos los terrenos a lo largo del Paseo Marítimo, constituido en su mayoría por la avenida Virgen del Carmen, que habían sido ganados al mar al realizarse la construcción del puerto, generando una amplia explanada al pie del acantilado, fueron presa codiciada por las inmobiliarias privadas, arrancando concesiones de los sucesivos planes generales promulgados. Así el de 1961 declaraba esta zona como "Sector de Ordenación Especial" no sujeto a normas concretas, aunque admitía edificación en altura, y de hecho, dejaba al promotor manos libres para actuar a su antojo sobre la misma.

El Plan General de Ordenación de 1969, actualmente en período de revisión, no hizo más que refrendar hechos consumados, y autorizaba alturas máximas de doce plantas en todo el frente costero urbano.

El otro sector objeto de la preferente actuación de la iniciativa privada, y sin duda el más importante en cuanto al volumen de realizaciones, es el situado al norte de la ciudad, a continuación del Polígono del Calvario. A partir de éste y siguiendo la Carretera de Málaga, surgen desde finales de los años 60 una serie de barrios de bloques, destinados a clases medias y acomodadas. A continuación de los mismos y manteniéndolos idéntico contenido social se sitúa el núcleo de ciudad-jardín que conforman las colonias "Los Pinares" y "San Miguel".

Los primeros grupos edificados en esa zona fueron las Urbanizaciones "Parque de Bolonia", "Doña Casilda" y "Las Colinas", terminadas hacia 1974. Más recientemente han surgido el "Conjunto Residencial Estoril"; el de "Torre Almirante", con 245 viviendas; la primera fase del "Núcleo Residencial Las Sabas" y "San Bernabé", amén de otras construcciones de menor entidad. Todas ellas se hallan acogidas a protección oficial, a pesar de estar destinadas a clases de nivel adquisitivo alto, predominan los pisos amplios, de tres o cuatro habitaciones, disponiendo en muchos casos de servicios como garaje.

No obstante, en menor grado, también los promotores privados han levantado algunos grupos de viviendas sociales en el Camino Viejo de Los Barrios, La Bajadilla, y sobre todo en el polígono del Instituto Nacional de la Vivienda del Saladillo, al Sur de la ciudad, donde en acción concertada con el citado organismo, una inmobiliaria local construyó 1.036 viviendas de tipo social, finalizadas en 1980.

Por otro lado, reviste también cierta importancia la actuación de cooperativas, como la de San José Artesano, con la edificación de una barriada de viviendas acogidas, destinadas a clases sociales económicamente menos pudientes, y que a pesar de construirse en la zona norte de la ciudad, está relativamente alejada de ésta y sobre terrenos accidentados; consta de 1.556 viviendas construidas en tres fases entre 1969 y 1975 ampliadas en la actualidad con 416 más.

A estas hay que añadir las 132 viviendas promovidas por la Cooperativa Provincial de Vivienda de la Enseñanza, en el Polígono del Calvario, y las llevadas a cabo por la Cooperativa Militar, en el Paseo Marítimo.

Menor importancia presentan las promovidas por organismos privados y empresas, dentro de las que destaca el Grupo "Carteya" construido en la segunda mitad de los años 70 en el Polígono del Calvario, y el de CELUPAL, promocionado por dicha empresa.

A) La situación actual del casco histórico: su pervivencia como centro residencial y de servicios

La proximidad al puerto es uno de los elementos que explican la preponderancia que aun sigue conservando el casco viejo dentro de la trama urbana algecireña, hecho que se manifiesta en el grado de terciarización que experimenta, como consecuencia de ser paso obligado de una gran parte del flujo de viajeros usuarios del ferrocarril o de los transbordadores. Es preciso tener además en cuenta, que el carácter reciente del crecimiento de la ciudad no ha propiciado todavía la aparición otra zona capaz de concentrar estas actividades.

Sin embargo, en los últimos años dicha terciarización se ha ido extendiendo hacia algunas calles, que sin pertenecer a este sector urbano, están íntimamente relacionadas con él; tal es el caso de las avenidas Virgen del Carmen, en el Paseo Marítimo; y de las Fuerzas Armadas. Esta última constituye además la prolongación de la calle de Regino Martínez o "Calle Ancha" en el "ensanche" de los años 50 y en el Polígono del Calvario, integrando el casco histórico con las áreas de nueva construcción en el Norte de la ciudad.

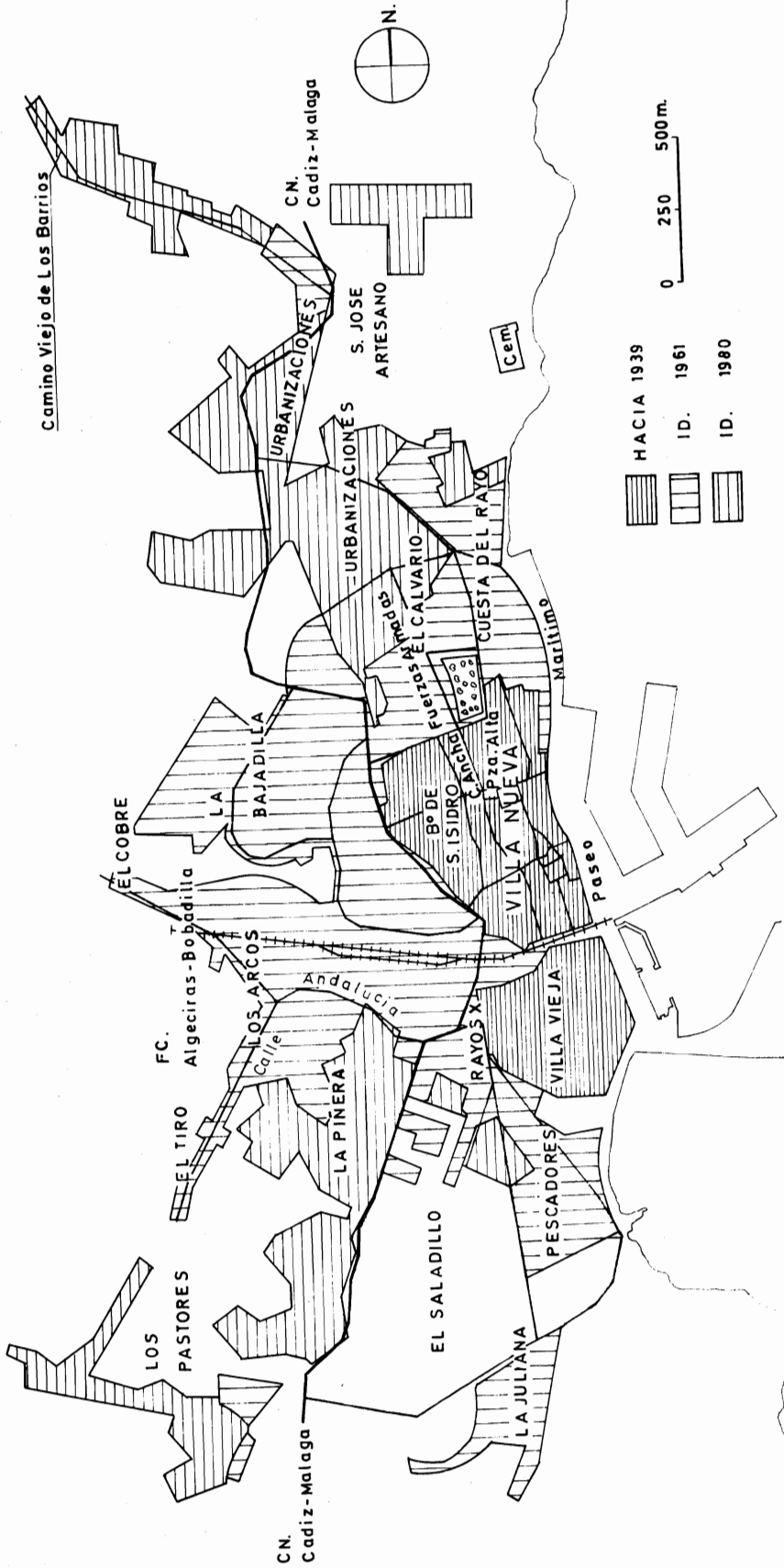


Fig. 5.- El crecimiento espacial de Algeciras.

Dentro de los dos núcleos que configuran el casco antiguo de Algeciras existe una serie de zonas degradadas, tales como la Villa Vieja que desde los años 30 ha visto decaer su función como área residencial y de esparcimiento de clases altas y acomodadas en la parte más próxima al mar, para convertirse fundamentalmente en un barrio de habitación obrera, sobre todo en su zona Oeste y que se halla rodeado por esa parte y por el Sur por otras barriadas de ese tipo como Rayos X y Pescadores. No obstante, en su conjunto permanece escasamente edificado y las zonas verdes siguen ocupando la mayor parte de su área. Funcionalmente, al igual que épocas pasadas, sigue concentrando buena parte de la actividad hotelera de la ciudad, debido a su cercanía al muelle de pasajeros.

Dentro del casco de la Villa Nueva, el sector comprendido entre los cuarteles de Artillería, las calles Trafalgar, Baluarte y Gómez Ortega, constituye también la residencia de un núcleo de clases populares, al igual que el Barrio de San Isidro, cuya morfología está dominada por la proliferación de reducidos patios de vecindad, y actualmente se está convirtiendo en zona de esparcimiento urbano.

Desde la década de los 60, muchas de las familias de clase media y acomodada o con cierto poder adquisitivo, que vivían en el casco antiguo han optado, como ha ocurrido en otras ciudades, por habitar fuera de él, sobre todo en los barrios residenciales del Norte o en el paseo marítimo, ante las mejores condiciones de todo tipo que ofrecen las viviendas construidas en dichos sectores frente a las viejas casas del casco histórico.

Este fenómeno ha llevado consigo el abandono de un número nada despreciable de edificios en las zonas más céntricas. Pero recientemente, teniendo en cuenta la importancia que aún conserva la ciudad antigua, esos solares se han revalorizado, lo que ha dado lugar a cierto movimiento especulativo consecuencia de lo cual ha sido el inicio del proceso de remodelación.

Los promotores inmobiliarios se han venido sirviendo en su provecho de las ambigüedades de los planes generales de ordenación, sobre todo aquellas normas que fijan el número de pisos en función de la anchura de la calle, y las relativas a la regulación de volúmenes de edificación. Esto ha dado lugar a que en algunas arterias, como la calle de Regino Martínez, las antiguas casas de una o dos plantas, deshabitadas en su mayoría, van siendo sustituidas por edificios de hasta cuatro.

Las arterias más afectadas por esta remodelación, son aquellas que han tenido cierta importancia en el pasado urbano y dentro de ellas las de Regino Martínez, Cristobal Colón y Castelar (12) convirtiéndose así, no sólo en centro comercial y de servicios, si no también en lugar de residencia de las clases acomodadas.

C) Los núcleos residenciales de "ciudad jardín"

Los antecedentes en el desarrollo de este tipo de residencia burguesa en Algeciras, pueden remontarse a finales del siglo pasado, con la apropiación del entonces arrabal de la Villa Vieja por parte de acaudalados miembros de la colonia gibraltareña, donde originaron, sobre el barranco que descendía sobre la Playa del Chorruelo, un núcleo residencial dotado de amplias zonas verdes.

En la actualidad, las lujosas mansiones de inconfundible estilo colonial inglés que lo conformaban muestran un avanzado estado de ruina, desde su abandono en la época de la República y Guerra Civil.

Los terratenientes, por su parte, preferían por esa misma época a caballo entre los dos siglos otro tipo de habitación de carácter campestre, generalmente de ocupación temporal, sobre todo durante el verano, consistente en casas de recreo que para tal fin se construían en sus ha-

ciendas; este tipo de hábitat tuvo cierta importancia al Oeste de la ciudad, en los parajes del Cobre, junto a las orillas del río de la Miel, donde se situaban la de los hermanos Larios o la denominada Huerta de Coletty.

En los últimos decenios, han surgido varios núcleos de "ciudad jardín" que se van desarrollando al Norte y Sur de la ciudad, en las cercanías de las playas. Entre ellos destaca la Colonia de los Pinares situada al Norte de la ciudad, junto a la carretera de Málaga, que la comunica de un lado, con la cercana playa del Rinconcillo y de otro, con el casco urbano. Está enclavada en una zona de abundante arbolado, que junto con una topografía abrigada la resguardan de los vientos dominantes.

El desarrollo de este barrio tuvo lugar al margen de las normas urbanísticas, y su situación no se ve regularizada, hasta que el Plan General de Ordenación de 1969 incluyó entre los terrenos de calificación urbana a los ocupados por esta colonia. En 1977 presentaba importantes deficiencias de equipamiento, careciendo de alcantarillado y alumbrado (13).

Recientemente y como prolongación de aquella, ha surgido la Colonia San Miguel separada por una vaguada de la anterior. Dotada de urbanización, en la actualidad la mayoría de sus parcelas se hallan sin edificar. Escasa ocupación, que puede ser aplicada al conjunto de las 48'5 has sobre las que se asientan ambas colonias. A pesar de lo cual, constituyen el conjunto más importante de este tipo existente en Algeciras.

También en la zona Norte de la ciudad, y a lo largo de la carretera que une la Nacional a Málaga con la playa del Rinconcillo, se desarrolla un pequeño núcleo de ciudad jardín, rodeado de una zona de hábitat rural (14).

En la parte Sur de la ciudad, las áreas que presentan este tipo de ocupación, se sitúan en torno a la carretera de Cádiz, caso del Pelayo, y zonas cercanas a las playas de San García y Getares.

D) Las áreas industriales

La escasa industria algecireña se distribuye de forma dispersa por las zonas marginales del ámbito urbano. La mitad sur de la ciudad, en torno a la vía del ferrocarril y de la carretera de Cádiz, en las cercanías del río de la Miel, es la que concentra la mayor parte de las fábricas. Menor importancia revisten la carretera vieja a Los Barrios y los descampados próximos a la Cuesta del Rayo, donde se ubican algunos talleres y tejeras.

Alrededor de la barriada de Los Pastores está situado el polígono industrial "Cortijo Real", que constituye la única zona acondicionada para tal fin en Algeciras. Algo más de diez años después de su puesta en marcha por el Instituto Nacional de Urbanización, dentro de las directrices del Plan Campo de Gibraltar, tan sólo un puñado de pequeños establecimientos, dedicados en casi su totalidad a la conserva de pescados, ocupan una pequeña parte de sus 59'2 has, hecho que pone de manifiesto la escasa atracción ejercida por el citado Plan sobre la pequeña y mediana industria.

NOTAS

- (1) Este es el caso de Castellar de la Frontera, pueblo que ha pasado casi sin solución de continuidad, de un sistema de producción feudal y latifundista, a otro presidido por una explotación de la tierra de tipo capitalista y altamente tecnificado a raíz de su adquisición por un holding recientemente nacionalizado.
- (2) De esta situación se hace eco DONNET Y PAREJA, Baldomero, en Los puertos de España, pp. 104-105. (...) "resultando la parte antigua (Villa Vieja) casi de propiedad inglesa, por el gran número de edificaciones que los ingleses van construyendo en la misma, entre ellas dos grandes y lujosos hoteles con carretera hasta el mar, una línea férrea y hasta un semáforo para comunicarse con las embarcaciones y un muelle embarcadero para tomar los vapores que hacen la travesía a la plaza inglesa".
- (3) Datos obtenidos de la Guía hotelera de España, 1981, pp. 161-162.
- (4) GERENCIA DEL PLAN DEL CAMPO DE GIBRALTAR, Relación de empresas, junio de 1975.
- (5) Esas son las razones que se aducen en el "Proyecto reformado del Muelle de la Galera", redactado por el ingeniero D. Ramón Martínez de Campos en 1914.
- (6) Los datos estadísticos utilizados para esta parte del trabajo, proceden fundamentalmente de las Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras-La Línea; diversos legajos de obras y proyectos consultados en ese mismo organismo, y las Memorias Comerciales que entre los años 1947 y 1959 editaba la Cámara de Comercio de Algeciras.
- (7) Estas dimensiones han sido obtenidas mediante el sistema de planimetría.
- (8) El último de estos asentamientos al estar situado en una zona de reciente ocupación burguesa, los propietarios de los terrenos deseando erradicar ese enclave no deseado, proponen como una de las posibles soluciones que sea el Ayuntamiento el que se ocupe de esa cuestión, con todos los costes que conlleva. Proyecto de modificación del Plan Parcial del sector IV del Polígono del Rosario; Sección de costes, pp. 89-96.
- (9) Entre el 17 de abril de 1956 y octubre de 1962, el Ayuntamiento llevó a cabo en este barrio obras de alcantarillado y pavimentación por valor de 1'5 millones de ptas., ascendiendo las que se hallaban contratadas o en ejecución a 2 millones de ptas. de esa época. Según la Memoria de Actividades Municipales referida a dicho período.
- (10) Datos obtenidos del Plan de Ordenación Urbana de 1969 y de la relación de viviendas de iniciativa oficial, facilitada por la correspondiente delegación comarcal.
- (11) En el Plan de Ordenación Urbana de 1961 se incluían elementos urbanísticos considerados de prestigio en todos los polígonos de estas características planeados en esa época, tales como la ubicación del Gobierno militar, con amplias zonas ajardinadas, espacios libres para desfiles y aparcamientos.
- (12) Los Boletines de Información Municipal publicados entre enero de 1976 y septiembre de 1977, a falta del que recoge la actividad corporativa entre los meses de julio y septiembre del primero de los años citados, arrojan para el casco viejo 25 licencias de edificación y reforma, 3 de derribo y 4 expedientes de ruina.
- (13) Según se especifica en el Plan Parcial del Acebuchal Alto, que afecta a esta colonia y a la de San Miguel.
- (14) Aunque sin incluirlo dentro de sus límites, el Plan de Ordenación Urbana de 1961, se refiere a los asentamientos del Rinconcillo y Getares considerando al primero de ellos

"de ambiente modesto y popular"; y al segundo "posible centro de atracción turística" (p. 30). El Plan de 1969, además del cambio de calificación, de zona rústica a urbana que otorga a los terrenos sobre los que sitúan estos núcleos, da cuenta de la construcción de "chalets" en el del Rinconcillo, en los lugares más cercanos a la playa del mismo nombre, relegando a las áreas más interiores a ser la residencia de las cases modestas.