

Los puertos menores andaluces en el siglo XIX

Diego Anguís Climent

La comunicación que se presenta analiza la situación, a lo largo del siglo XIX, de la construcción y explotación de los puertos andaluces clasificados como de interés local por el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y que, actualmente, configuran el panorama portuario autonómico de Andalucía. Unos puertos, que a diferencia de las grandes instalaciones portuarias existentes en la península, no han sido objeto aún de un estudio específico.

Para avanzar en su conocimiento, hemos partido de la primera Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España, editada en 1856 por la Dirección General de Obras Públicas, y de la Memoria sobre las Obras Públicas durante el trienio 1867 a 1869, editada por la Revista de Obras Públicas en 1871.

Asimismo hemos estudiado las referencias existentes a los puertos de interés local de Andalucía dentro de la Revista de Obras Públicas desde su primera edición en 1853 hasta 1920. De especial interés para conocer el estado de estas infraestructuras a finales del XIX ha sido el informe elaborado por el Inspector de Obras Públicas D. José García Morón tras su visita a las costas andaluzas en la segunda quincena del mes de abril de 1903 con motivo de la elaboración del plan general de puertos del Estado en virtud del Real decreto de 13 de marzo de 1903.

LA IMPORTANCIA DE LA PESCA EN EL DESARROLLO PORTUARIO ANDALUZ DEL XIX

Resulta imposible visualizar el panorama portuario del siglo XVII y XVIII sin tener en cuenta la situa-

ción de conflictividad vivida en España en esos momentos. Una conflictividad llevada al ámbito marítimo por las continuas incursiones que diezmaban las ciudades litorales españolas. Como respuesta a esta situación, el Estado va a crear un importante cuerpo de armada utilizando a los pescadores como tropa para las nuevas embarcaciones de guerra. La Matrícula del Mar, creada entre 1717 y 1729 (Burgos 2003, 37), censo obligatorio de marineros que incluía los pescadores a cambio de licencias para poder ejercer la pesca. Esta situación hará que las actividades portuarias en general, y las pesqueras de forma muy particular se vean fuertemente afectadas por la ausencia de mano de obra, llegando incluso a olvidarse algunas de las técnicas tradicionales de pesca. Las poblaciones litorales, de carácter eminentemente pesquero, entrarán en una profunda decadencia que significará su desaparición en muchos casos. Esta ausencia total de infraestructuras portuarias a las puertas del siglo XIX quedará claramente expuesta en las dos obras del Almirante Vicente Tofiño denominadas *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*, y *el Derrotero de las costas de España en el océano Atlántico* y de las Isla Azores o Terceras, realizadas en 1787 y 1789, respectivamente.

Por citar alguno de los ejemplos que pueden encontrarse en ambas publicaciones, revisemos lo que dice del puerto de Vélez-Málaga:

El fondeadero de Vélez Málaga llamado de Torre del Mar es á propósito para todo género de embarcaciones con abrigo de vientos del O., fondeando por 12 brazas

arena y greda; pero será bueno tender una espía al SE. para poder rebazar si con viento de esta parte se hubieren de poner á la vela.

La conflictividad militar y la crisis social vivida los primeros años del XIX marcan la ausencia de noticias sobre posibles enclaves portuarios pesqueros en Andalucía. Sin embargo, a partir del 1830, los cambios habidos a finales del XIX sobre el desarrollo de una importante industria transformadora de pescado, y el incremento en la demanda del pescado fresco favorecido por la mejora en las condiciones de los sistemas de transporte interior, y el cambio en los sistemas tradicionales de pesca (Lacomba 2006, 131) unido a la aplicación de la maquina de vapor en las embarcaciones pesqueras¹ a partir de 1881, debieron de servir como reactivo para toda una serie de propuestas de

mejoras en las condiciones portuarias existentes, que dado la lentitud de la administración centralizada, no verían su luz hasta los años treinta del siglo siguiente.

Estos puertos locales serán destinados preferentemente a la pesca dando soporte a una importante industria que tendrá grandes repercusiones en la economía nacional en un momento de gran escasez de alimentos. A mediados del XIX los centros pesqueros con un mayor volumen de pesca en Andalucía serán los de Cádiz, San Fernando, Sanlúcar, Huelva, Ayamonte e Isla Cristina en el arco Atlántico. Y Málaga, Estepona, Roquetas y Adra en el arco Mediterráneo. Respecto a los centros donde se consolida una especial industria de transformación de la pesca serán las plazas de Huelva, Ayamonte e Isla Cristina; Málaga, Estepona y Marbella; Algeciras y Tarifa. (Burgos 2003, 207–208).

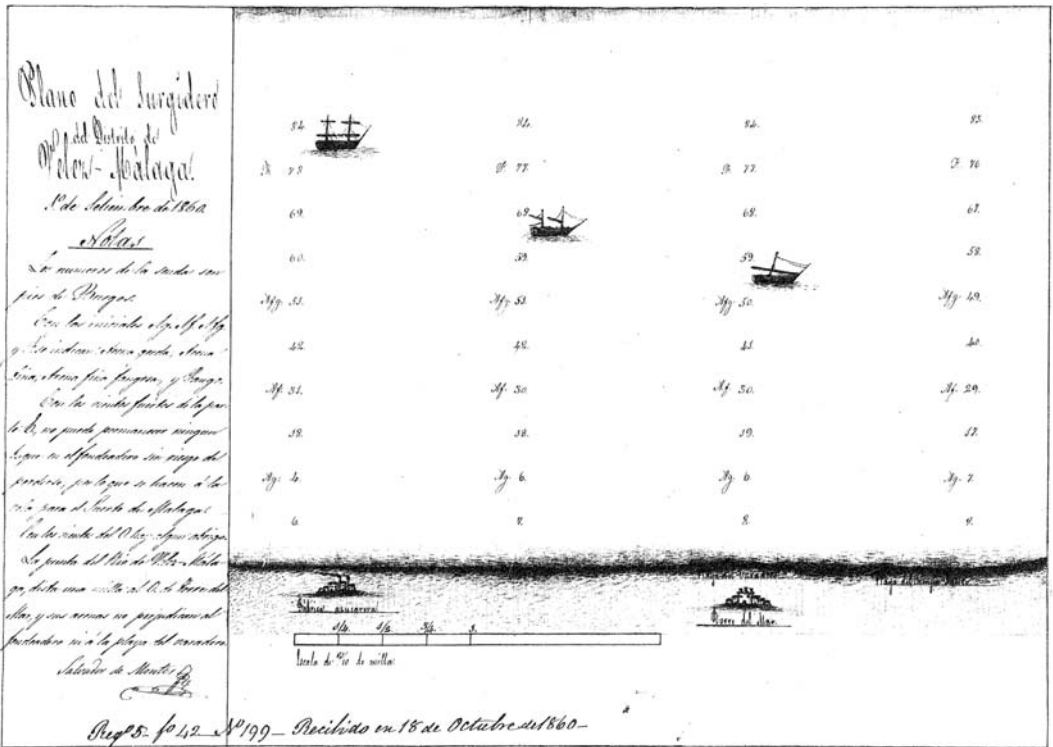


Figura 1 Vélez Málaga hacia 1860. Museo Naval (Madrid) E-XL-7. Instituto Cartográfico de Andalucía. Plano que refleja la zona de fondeo frente a las fábricas azucareras de Vélez. Especial interés tiene en este plano el dibujo del barco y lo que éste podía aproximarse a la costa en función de su calado

Cuando en 1873 la Matricula del Mar es abolida,² la división de las zonas costeras en Andalucía reflejará el panorama portuario en ese momento situándose las zonas portuarias de referencia en la Comandancia de Cádiz, que incluirá los distritos de El puerto de Santa María, San Fernando, Barbate y Conil; la Comandancia de Málaga, con los distritos de Vélez-Málaga, Marbella, Estepona y Melilla; la Comandancia de Sevilla, con los Distritos de Sanlúcar de Barrameda; la de Algeciras, con los Distritos de Tarifa y Huelva; la de Almería, que incluirá Adra y Motril; y la de Huelva, que incluirá la de Ayamonte e Isla Cristina.

Finalmente, la situación económica y política que España atraviesa en 1889 con la pérdida de las colonias de ultramar revitalizará y fomentará de forma muy especial las actividades ligadas al mar ayudando a poner en marcha o a reactivar muchos de los proyectos de instalaciones portuarias. Sin embargo, y debido a las lentas tramitaciones e informes por los que debían pasar, estas primeras iniciativas no verán la luz hasta el primer cuarto del siglo XX.

A pesar de este aparente relanzamiento de la obra portuaria, algunos años más tarde, a principios ya del siglo XX, Rodríguez Santamaría volverá a afirmar que «apenas hay puertos para pescadores, porque excepto las capitales, los demás que se llaman puertos son sencillamente las playas, más o menos largas y más o menos pendientes, de arena fina o de cascajo menudo..., y ésta es la causa de que no puedan tener vapores dedicados a la pesca por estas costas, porque éstos, por su calado y por su peso, no son tan manejables como los barcos de vela» (Rodríguez 1927)

LA SITUACIÓN PORTUARIA GENERAL A PRINCIPIOS DEL XIX

Hasta la primera mitad del siglo XVIII, la ejecución y financiación de las obras portuarias dependerán en gran parte de las Corporaciones locales y provinciales, de las Casas de Contratación o Consulados,³ sufragándose los gastos mediante contribuciones directas de estos organismos, con diversos arbitrios sobre las mercancías, aunque en ocasiones también contarán con la participación del Estado (Iribarren y Nogales 1953, 189).

A principios del siglo XIX, la falta de interés por el desarrollo portuario es manifiesta. El importante

informe que en 1803 redactará el Inspector General Agustín Bethancourt sobre la situación general de las obras públicas en España bajo el título «Noticia del estado actual de los caminos y canales en España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante» no hará referencia a la situación de las obras marítimas. La situación de abandono general de las infraestructuras del transporte a principios del siglo XIX y la escasez de recursos económicos, agravados por las turbulencias políticas de la época, no permitirán en los primeras décadas de este siglo, que el Estado prestase una mayor atención al desarrollo portuario.

La guerra civil dejaría hasta prácticamente los años 40 diezmada la posibilidad de invertir en Obras Públicas y como afirmarán varios Ingenieros años más tarde «hasta mediados del siglo pasado las obras portuarias no pasaban, en su mayoría, de ser incipientes, y su realización y organización no obedecía a plan alguno» (Iribarren y Nogales 1953, 189).

EL COMIENZO DE LA IMPORTANCIA DEL SECTOR PORTUARIO: EL DESARROLLO DE LAS PRIMERAS NORMATIVAS PORTUARIAS

El RD de 17 de diciembre de 1851 y su incidencia en el modelo de financiación de las obras portuarias

A mediados del siglo XIX, el Ministerio de Fomento va haciendo cargo paulatinamente de todos los puertos españoles que hasta ese momento habían dependido del Ministerio de Marina. A finales de 1851, asume definitivamente todas las competencias en obras y mantenimiento de los puertos en España.

El RD de 17 de diciembre de 1851 intentará resolver la caótica gestión de los puertos a través de su centralización en el Ministerio de Fomento, unificando los arbitrios y cánones que se venían satisfaciendo por fondeaderos cargas y descargas. Los puertos pasarán a depender del Ministerio de Fomento encomendándole la administración, servicio y obras de los puertos, asumiendo además el coste de su mantenimiento de forma exclusiva en los puertos de interés general; o de forma mancomunada con el pueblo afectado en los casos de instalaciones locales. Esta norma distinguirá entre *puertos de interés general* y *puertos de interés local*. Se denominarán como puer-

tos de interés general «aquellos en que el comercio que por ellos se verifique pueda interesar a un gran número de provincias y estén en comunicación directa con los principales centros de producción interior de la Península». Sobre los puertos de refugio, establece que serán aquellos «precisos para asegurar abrigo a los buques en caso de temporal, a los que se da el nombre de refugio, pues su establecimiento interesa al comercio general». Los puertos de interés local de primer orden serían aquellos en cuyas obras estén interesados, no solamente la localidad, territorios o provincias, y que, según la marcha que prometa y tome su comercio puedan ser declarados con el tiempo puertos de interés general». Los puertos de interés local de segundo orden serían aquellos que conteniendo obras artificiales, no estén comprendidos en las categorías anteriores» (Pons 2001, 61 y ss).

Será el Reglamento de 30 de enero de 1852 quien para desarrollar el Decreto establezca la primera división en el panorama portuario español, dividiendo los puertos existentes en tres categorías: 13 instalaciones de interés general, 9 instalaciones locales de primer orden y un total de 99 instalaciones de interés local de segundo orden (Alzola y Minondo 1899, 354).

La verdadera importancia de esta medida vendrá dada por el origen presupuestario de las partidas destinadas a la construcción y/o mantenimiento. Así, mientras que en los primeros, será el Estado el que corra con los costes derivados de las obras realizadas en su totalidad, en el segundo grupo, la asignación presupuestaria debería partir entre el Estado y los ayuntamientos afectados.

En Andalucía, de todos los puertos relacionados, tan sólo el puerto de Bonanza, actualmente de competencia autonómica, aparece con categoría de puerto local, junto a los de Huelva y Almería. El resto de instalaciones o no existían, o sus infraestructuras no tenían un nivel mínimo de actividad y representatividad como para ser citadas en el Decreto.

Esta clasificación que incide significativamente en la inversión pública, presentaba claros desequilibrios, por lo que a partir de 1858, el Ministerio de Fomento pasó a ejecutar todas las obras en los puertos reclamados por las localidades de cualquier categoría a cambio del reintegro del 50% de su costo en 10 anualidades. El éxito de la medida fue grande ya que cinco años más tarde se encontrarán en ejecución un total de veinte puertos, y veintiuno en proyecto o estudio (Iribarren y Nogales 1953, 190)

Tras la crisis económica sufrida por el país en 1866, que obligaría a una economía nacional de subsistencia, en 1868 comenzarán a constituirse las primeras Juntas de Obras de Puertos, en un intento de conjugar los intereses del Gobierno con los comerciantes e industriales de las distintas localidades utilizando los puertos como polos para relanzar la economía, algo que sería frecuentemente utilizado hasta épocas recientes. En este marco, aparecen en Andalucía las Juntas de Obras de Sevilla (1870), Almería (1872), Huelva y Málaga (1874) y Cádiz (1901). Estas nuevas instituciones portuarias serían las encargadas de organizar las obras, la organización de los servicios portuarios e incluso ejercerán labores de policía en el interior de los recintos portuarios.

A pesar de las ventajas que esta situación pudo suponer para el desarrollo de la obra portuaria, en 1863, el ingeniero Canuto Corroza afirmará que «nada hay en el Ministerio de Fomento respecto a la culminación y servicio de los puertos».

En la misma línea encontramos las afirmaciones del entonces Director General de Obras Públicas D. Pablo de Alzola y Minondo al afirmar que la situación de las obras marítimas en España era importante, él mismo recogería la opinión de otros ingenieros del momento que afirmaban que «nada se había hecho hasta fines del siglo XIX para mejorar los puertos» (Alzola y Minondo 1899, 283). Los datos que en esta investigación hemos podido encontrar confirman esta última afirmación, máxime si nos referimos a los puertos menores de carácter local.

Ley de 1877

La Ley de 13 de abril de 1877, de Obras Públicas y su Reglamento vino a confirmar la clasificación de los puertos en las dos categorías principales establecidas en la Ley de 1851: los *puertos de interés general* y los *puertos de interés local*. Esta nueva Ley implicaría un giro competencial en la política liberal que había impulsado la edición del Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y su Reglamento posterior. En esta ocasión, la asignación de los puertos a una u otra categoría no tendrá sólo efectos sobre la financiación de sus obras sino que por primera vez tendrá claros efectos competenciales sobre el espacio portuario. Así, los puertos quedarán divididos en aque-

llos cuya competencia corresponderá al Estado, y aquellos otros cuya competencia en la construcción y mantenimiento de sus instalaciones corresponderá a las provincias o a los municipios. Sin embargo y a pesar de esta aparente liberalización de la gestión portuaria, el Estado seguirá reservándose importantes facultades sobre la dirección y supervisión de los puertos de interés local.

Ley de Puertos de 1880

La proliferación de las Juntas de Obras y el incremento paulatino de su influencia dentro de los ámbitos comerciales de la nación, hizo que el Estado recuperase nuevamente el control sobre los puertos a través de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, lo que supondrá de hecho, una vuelta a la centralidad del estado y una pérdida en las facultades que las Juntas de Obras otorgaban a asociaciones mercantiles ya los propios Ayuntamientos en el control del puerto. Sin embargo la aportación más relevante de esta Ley, al menos en lo que atañe al contenido de este estudio, es la consolidación competencial que supone la clasificación de los puertos. El Estado utiliza la clasificación de puertos establecida en el Real Decreto de 1851 aumentando sus competencias en materia portuaria al incluir en los puertos denominados de interés general o de refugio la gran mayoría de las instalaciones portuarias existentes.

La Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y su Reglamento, aprobado ya en 1912, consolidará la clasificación de los puertos que hasta entonces se había ido gestando. En este sentido la Ley distinguirá entre *puertos de interés general de primero y segundo orden, puertos de interés general de refugio y puertos de interés local*, que a su vez podrían ser *provinciales o municipales*.

Se clasifican inicialmente como de interés general un total de 28 puertos (14 de primer orden entre los que figurarán los de Cádiz, Málaga y Sevilla; 9 de segundo, entre los que figuraban Almería y Huelva; y 6 de refugio, entre los que figuraba el puerto de Algeciras) declarándose de interés local todos los demás, sin especificar los que debieran considerarse como provinciales o municipales, aún cuando la Ley contempla ésta subdivisión (García Morón, 1904c, 235). Sucesivamente, por leyes especiales este número se incrementará hasta alcanzar las 132 instalacio-

nes. A través de leyes posteriores se incluirán como puertos de segundo orden los de Tarifa, Adra y Puerto de Santa María. Como puerto refugio aparecerá el puerto de Rota.

LOS PUERTOS MENORES ANDALUCES EN LA MEMORIA DE OBRAS PÚBLICAS DE 1856

En 1856 la Dirección de Obras Públicas a través de su director Cipriano Segundo Montesinos, presentaría al Ministro de Fomento la primera «Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España» correspondiente al periodo 1854–1856, pero donde se recogen en sus diferentes anexos la situación de los puertos declarados como de interés general y cuyas actuaciones tienen su consideración en el presupuesto del Estado.

Su capítulo cuarto se dedica a los puertos, describiéndose los trabajos de mantenimiento o nueva construcción realizados en el bienio indicado. En su introducción ya afirma que «no son seguramente muy numerosos ni importantes los trabajos de puertos que se han llevado a cabo en los siglos anteriores» en clara referencia a la mala calidad de las instalaciones portuarias en España hacia la mitad del XIX. La situación se confirma al indicar que «en 1854 solo había trabajos de limpia o construcción en seis de nuestros puertos de la Península».

Respecto a los apéndices incluidos en la segunda parte de la Memoria, el apéndice nº 62 aporta un resumen general de los gastos hechos en los puertos y muelles de la Península e islas adyacentes desde 1845 hasta 1855. Dentro del litoral andaluz, aparecen signadas partidas presupuestarias para el Distrito de Sevilla (Sevilla, Bonanza, Chipiona, Cádiz, Tarifa, Algeciras y Huelva) y para el Distrito de Granada (Almería y Málaga). Por tanto, y dentro del actual sistema de puertos autonómicos, en la década entre 1845 y 1855 tan sólo los puertos de Bonanza y Chipiona alcanzaron alguna ayuda del Estado.

Respecto al puerto de Bonanza, la memoria refiere las obras del nuevo muelle de madera destinado a favorecer el embarque y desembarque de los pasajeros de los vapores que navegan por el Guadalquivir, y que se concluyeron en Abril de 1853 y que en el momento de editar la memoria se encontraban en conservación. El estado de la inversión realizada es la siguiente:

	1851	1852	1853	1854	1855	TOTAL
Gastos generales	4.350	–	–	–	–	4.350
Idem de reparación		212.313	106.249	19.264	8.478	355.304

NOTA: LOS DATOS SE REFIEREN A RS.VN

Sobre el puerto de Chipiona, las obras construidas han consistido en la ejecución de un muelle para abrigo de los prácticos, y de las embarcaciones dedicadas al comercio de cabotaje. Las obras comenzaron en marzo de 1854 y finalizaron en diciembre del mismo año por un total de 339,209 rs. vn.

Las inversiones realizadas en el periodo citado correspondientes al puerto de Bonanza constituyen el 0,77% de la inversión total realizada en esta materia durante el periodo 1845–1855. De la misma forma, la inmersión realizada en Chipiona constituye el 0,72%. En conjunto, la inversión que el Estado asignó duran te el decenio indicado a los actuales puertos autonómicos representaría apenas el 1,5% del presupuesto nacional destinado a puertos.

LOS PUERTOS MENORES ANDALUCES EN LA MEMORIA DE OBRAS PÚBLICAS DE 1867 A 1869.

En 1866 se produce una crisis económica a nivel nacional que obliga a una economía nacional de subsistencia (Iribarren y Nogales 1953,192). Así las cosas, la Memoria de Obras Públicas que recogerá las obras del trienio 1867 a 1869 no presenta grandes actuaciones en materia de puertos. De los datos incluidos en la segunda parte de la Memoria, Resumen estadístico, y en la tercera, Estados, resulta que en enero de 1870 existían en las provincias andaluzas un total de 36 puertos naturales o fondeaderos (en cursiva se han indicado aquellos puertos que actualmente son competencia autonómica):

En Huelva, *Sanlúcar de Guadiana*, *Ayamonte*, *Isla Cristina*, *Lepe* (actualmente denominado puerto de *El Terrón*), *Cartaya* (actualmente denominado puerto de *El Rompido*), Huelva, San Juan del Puerto y Moguer; en Cádiz, *Chipiona* y Tarifa; en Málaga, *Estepona*, *Marbella*, *Torremolinos*, *Torre del Mar* (años mas tarde y tras sufrir serios desperfectos será sustituido por el puerto de *La Caleta de Vélez*, a levante del primero) y *Nerja*; en Granada, *Almuñécar*,

Salobreña, *Motril*, *Calahonda*, *Castel de Ferro*, *La Mamola* y *la Rávita*; en Almería, *Adra*, *Roquetas*, *Corralete*, *San José*, *Carboneras* y *Garrucha*. Muchas de estas instalaciones no seguirán siendo aún mas que refugios naturales sin obras de abrigo.

En este sentido, serán considerados como puertos con obras de abrigo terminadas en Andalucía tan sólo el puerto de Málaga; y con otras en construcción, los de Sevilla y Almería. Respecto a actuaciones futuras, la Memoria tan sólo incluye como puertos con proyectos aprobados los de El Puerto de Santa María y Tarifa; con proyectos pendientes de aprobación, los de *Rota* y Cádiz. Dentro de los puertos en estudio tan sólo figurará en Andalucía el puerto de Palos, en Huelva.

LA APORTACIÓN DE LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS AL CONOCIMIENTO DE LOS PUERTOS MENORES. ESTUDIO DE ALGUNOS CASOS

La consideración como puertos locales de la mayor parte de las actuales instalaciones portuarias andaluzas hará que, durante años, éstas queden prácticamente olvidadas debido a la falta de una adecuada financiación para hacer frente a su ejecución. Por ello, y a falta de grandes obras que despertasen el interés de los ingenieros, serán pocas las alusiones que encontraremos dentro de la Revista de Obras Públicas.

En 1903 se propone la elaboración de un plan general de puertos del Estado que estableciese las prioridades para las diferentes inversiones a realizar. El informe, redactado en la segunda quincena de abril de 1903 por el inspector D. José García Morón no sólo valorará la situación de los puertos de interés general de primero y segundo orden, sino que además lleva su examen a todas aquellas instalaciones de carácter local que a finales del XIX y principios del XX reunían cierta importancia por su tráfico actual o probable. En este informe, incluido en la Revista de Obras Públicas de 30 de junio de 1904, para

la redacción de un plan de puertos según el Real Decreto de 13 de marzo de 1903 sobre los puertos de interés general de primero y segundo orden que se encontraban a cargo del Estado es de destacar del informe, la escasa importancia que el Inspector otorga a aquellas situaciones donde el puerto es tan solo refugio de pescadores.⁴ Las notas que a continuación se exponen pertenecen principalmente a artículos aparecidos en la Revista de Obras Públicas y nos aportan el estado de los puertos de algunos enclaves significativos de Andalucía.

Ayamonte

Ayamonte, como puerto natural a juicio del informe redactado por García Morón reúne condiciones notables por su extensión y tranquilidad, habiéndose realizado por el Ayuntamiento y particulares diversos muelles que prácticamente rodean la población, aunque a juicio del citado informe son deficientes y no responden a ninguna planificación. El Inspector concluye su informe proponiendo declarar a éste puerto como de interés general, solicitando la creación de una Junta de Obras, que con los arbitrios que pudiera recaudar y mediante la ayuda del Estado pudiera mejorar sus infraestructuras portuarias (García Morón 1904, 219)

Isla Cristina

Fundada en 1757 por industriales catalanes y valencianos que fomentaron la industria de la pesca y salazón de sardina se denominó La Higuera hasta el año 1834 que se cambió por el de Isla Cristina. La industria pesquera es próspera, perteneciendo a este pueblo varias de las almadrabas que se calan en diversos puntos de la costa en primavera y verano. El resto del año, la flota, compuesta por unos 297 embarcaciones de pesca, se dedica a la sardina con destino las numerosas fábricas de salazón y conservas existentes en la localidad (García Morón 1904, 228).

Pascual Madoz (1845–1850) indica que «su puerto es cómodo y seguro, fabricado por la naturaleza y perfeccionado apenas por el hombre». Años más tarde, García Morón nos indicará que las únicas obras portuarias allí construidas se tratan de un muelle embarcadero construido en la ría incidiendo principal-

mente en el problema que el dragado de la ría representa para el futuro portuario de Isla Cristina.

Chipiona

Declarado de interés general en julio de 1884 no se desprende del informe de García Morón la posibilidad de realizar obras dado su escasa importancia para el comercio y lo abierto de sus playas. Nos habla de un pequeño muelle destruido por un temporal, sin localizar. No será hasta 1929 cuando el ingeniero D. José Delgado Brackenbury elabore el primer proyecto de refugio para pescadores.

Rota

A diferencia del resto de instalaciones portuarias menores, Rota contará ya desde 1614⁵ con un pequeño malecón construido sobre un avance de roca. Este muelle, fue destrozado y reconstruido en numerosas ocasiones. En 1767 el ingeniero Fermín Rueda realizaría el «Plano del Proyecto del Nuevo Muelle», obra que no llegaría a ejecutarse, en parte, porque en el propio plano, el ingeniero afirma «que siempre que ha ejecutado Desembarcos en este parage no han necesitado de Muelle».

A principios de siglo XX aún se conserva parte de este pequeño muelle de escaso calado, que proporciona un reducido abrigo, quedando una restinga de roca en bajamar, por lo que con poco gasto podría prolongarse éste (García Morón 1904, 229)

Estepona

No tiene clasificación ni siquiera como de interés local. Dispone de un buen fondeadero con unas 250 embarcaciones por año y una población que ronda los 4.000 hab (García Morón 1904, 232).

Marbella

Puerto de interés local, con fondeadero y con muelle embarcadero de hierro, en el que termina el ferrocarril construido por la sociedad inglesa The Marbella Iron Ore Company & Limited que explota las minas

de hierro. El Gobierno del Estado aprobará por Real Orden de 15 de febrero de 1870 la petición de realización de un muelle de hierro que sirviera de desembarcadero para cargar el mineral en la playa de Marbella (García Morón 1904, 232). El muelle, de 300 m de longitud, 14 de ancho y 7 m de calado en su extremo tardó dos años en construirse.⁶

Adra

En 1900 se presentará el primer proyecto de muelle para embarcadero metálico construido frente a la fábrica de La Emancipación no comenzando sus primeras obras de abrigo hasta 1911. (Anguís 2008, 270). Hasta el año 1907 fue clasificado de interés local, y a partir de la Ley de 20 de diciembre de ese año se clasificaría como de interés general. Su im-

portancia radicaré en las dos fábricas de azúcar y fundición de plomo instaladas en su población. Su puerto no es más que un fondeadero en una playa abierta. En el informe de García Morón se desestima la posibilidad de realizar obra alguna debido al poco tráfico existente.

Garrucha

En la década de 1890, el puerto de Garrucha pasará a ser de 3ª categoría. A pesar de su importancia comercial debido al tráfico de minerales, Garrucha a finales del XIX tan sólo contará con un pequeño muelle para el embarque del mineral realizado por La Compañía de Águilas. La importancia que va adquiriendo el puerto lo corrobora la localización de una Aduana y una estación telegráfica, así como los viceconsulados



Figura 2

Vista de la playa de Garrucha hacia 1885. Col. Emilio Moldenhauer. Grima Cervantes, J. 1991. *Memoria Histórica, fotográfica y documental de Garrucha (1861-1936)*, Vol II. Ayuntamiento de Garrucha

de Francia, Italia, Portugal, Grecia, Austria, Inglaterra, Turquía y los EEUU de América (Donnet 1910e, 372).

A pesar de ello, Garrucha no cuenta con ninguna obra portuaria de abrigo, seguramente por la enorme profundidad que se alcanza a pocos metros de la costa, lo que encarecer cualquier obra de abrigo: «hasta los 400 metros de la costa existen sondas de 14 metros y a los 500 se alcanzan 30 metros» (García Morón 1904, 234). Dispone por ello tan solo de una amplia playa de desembarco abierta a los temporales de levante que tantos destrozos realizarán en el malecón de la ciudad. No será hasta 1923 cuando se inicie la andadura del actual puerto de abrigo⁷ destinado principalmente al abrigo de la flota pesquera.

CONCLUSIONES

El paisaje portuario andaluz a finales del siglo XIX, fuera de las grandes infraestructuras portuarias que comienzan a especializarse en el comercio y en el transporte marítimo, se reduce a la localización de una serie de fondeaderos al abrigo de accidentes naturales. Especial desarrollo tendrán aquellos municipios como Isla Cristina y Ayamonte que situándose en la desembocadura de grandes ríos, puedan ofrecer a las embarcaciones un abrigo natural seguro.

Los textos que hemos consultado vienen a demostrar la carencia absoluta de instalaciones portuarias tal y como hoy las entendemos hoy. En todas aquellas instalaciones denominadas de interés local, y donde, tan sólo la economía derivada del sector industrial y minero, pudo realizar a su cargo ligeras infraestructuras de muelles metálicos que se adentraban en el mar hasta alcanzar calados que permitiesen abarload las embarcaciones favoreciendo la carga y descarga de mercancías.⁸

Hemos constatado lo valioso que para el estudio de las obras públicas representan las Memorias sobre el estado de las obras Públicas en España, y la Revista de Obras Públicas, editada por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, anales y Puertos. Del análisis de los diferentes artículos de ésta última hemos podido comprobar que la mayor parte de ellos están editados en 1910 por D. Baldomero Donnet Pareja aunque tan sólo son una transcripción del informe realizado en 1903 por el Inspector D. José García Morón.

Por otra parte, y dado que la mayor cantidad de puertos pesqueros que actualmente configuran el sistema portuario andaluz fueron clasificados como instalaciones locales de carácter municipal o provincial, habrá que continuar su estudio a través de la documentación de los diferentes archivos municipales.

NOTAS

1. Este aspecto, sin embargo, no debió de ser significativo hasta mediados del siglo siguiente a tenor de algunos datos aportados. Así Rodríguez Santamaría (1923, IX) nos informa que entre 1900 y 1902 tan sólo existían 45 a 50 embarcaciones a vapor en toda España que según las mismas fuentes serían 624 en 1912 y 1.852 en 1923. Por su parte, Lacomba (2006, 132) establece que en 1904 Andalucía tan solo contaba con siete vapores pesqueros.
2. Aunque en realidad era una institución prácticamente sin actividad desde 1833 (Burgos y Lacomba 1993, 17).
3. Surgidos a partir del Reglamento de 1778, representarán el embrión de las futuras Juntas de Puertos ya que al igual que éstas, estarán formados por comerciantes e industriales y dispondrán de una considerable influencia en la toma de decisiones sobre actuaciones portuarias.
4. «Las poblaciones inmediatas suelen ser barrios de pescadores, ..., por cuyas razones no han sido visitados, ni es posible ejecutar en tales parajes obra alguna» (García Morón 1904c, 234).
5. Archivo General de Simancas (MP y D-XIX-84).
6. Los detalles constructivos de la construcción del muelle pueden obtenerse de la revista. Revista de Obras Públicas, 1872, 20, Tomo I (11): 125-127.
7. La solicitud, cursada en 1923 por D. Federico Moldenhauer al Gobernador Civil solicitándole un Puerto Refugio de Pescadores tendrá finalmente su concesión en 1926, comenzando las obras en 1930.
8. La primera construcción en hormigón armado en Andalucía sería precisamente par otro muelle embarcadero de mineral, construido por Juan Manuel de Zafrá (1869-1923) para la empresa Minas de Cala en San Juan de Aznalfarache (Sevilla) en 1905 (www.opandalucia.es; consulta realizada el 17 de marzo de 2009).

LISTA DE REFERENCIAS

Alemany Llovera, J. 1991. *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

- Anguís Climent, D. 2008. *Puertos, Arquitectura, Patrimonio. Los puertos autonómicos en Andalucía*. Tesis Doctoral Inédita.
- Burgos Madroñero, M. 2003. *Hombres del mar, Pesca y Embarcaciones en Andalucía. La Matrícula del Mar en los siglos XVIII y XIX (100-1850)*. Sevilla: Consejería de Agricultura y Pesca. Junta de Andalucía.
- Burgos Madroñero, M.; Lacomba Abellán, J. 1993. «El sector pesquero en Andalucía en la primera mitad del siglo XIX. Una aproximación». En *Revista de Estudios Regionales*, nº 35: 15-50.
- De Alzola y Minando, P. [1899] 1994. *Las obras públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao: 2ª Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- Dirección General de Obras Públicas. *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856 (1856)*. Madrid: Imprenta Nacional (fac. Ed. Madrid: Ministerio de Fomento).
- Donnet Pareja, B. 1910a. «Los puertos de la provincia de Huelva». En *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, nº 1.808: 237-239.
- Donnet Pareja, B. 1910b. «Los puertos de las provincia de Cádiz». En *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, nº 1.810: 262-265.
- Donnet Pareja, B. 1910c. «Los demás puertos de Cádiz». En *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, nº 1.811: 271-273
- Donnet Pareja, B. 1910d. «Puertos de las provincias de Málaga y Granada». En *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, nº 1.818: 353-355
- Donnet Pareja, B. 1910e. «Puertos de la provincia de Almería». En *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, nº 1.819: 370-372
- García Morón, J. 1904. «Informe del estudio de los puertos de la zona sur de España». En *Revista de Obras Públicas*, 52, tomo I: 217-219; 228-232; 233-235.
- Iribarren Cavanilles, R.; Nogales Olano, C. 1953. «Los puertos españoles y su técnica». En *Revista de Obras Públicas*. Número Especial del centenario, 189-192
- Lacomba Abellán, J. A. 2006. «El sector pesquero andaluz en el último cuarto del XIX: una fase de cambios y transformaciones. Una aproximación». En *Revista de Estudios Regionales* nº 75: 129-150
- Madoz, P. 1845-1850. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid (facs. Ed. Valladolid: Ambito Ediciones, S.A., 1986).
- Pons Canovas, F. 2001. *El régimen jurídico de la ordenación de los espacios portuarios*. Barcelona: Cedecs Editorial S.L.
- Rodríguez Santamaría, B. 1927. *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra (S.A.).