

ALGECIRAS Y CEUTA: Dos litorales, Dos miradas...



Ih'ssan Ali Abderrazak

30.06.2016

Trabajo Fin de **Grado**

Grado Fundamentos de Arquitectura

Etsa de Sevilla

Curso **2015/2016**

EQUIPO DOCENTE: **TFG-3**

Francisco Ortega Riejos

Nieves María Martínez Roldán

Teófilo Zamarreño García

Agradecimientos:

A mi padre por releer el trabajo en cada cambio

A Zakaria por su infinita paciencia

A mi hermana por su posición acrítica

A los tutores por estar siempre a nuestra disposición

RESUMEN

Algeciras y Ceuta, por su ubicación estratégica, como ciudades que miran al Estrecho de Gibraltar, han tenido desde sus orígenes una fuerte vinculación con su litoral. Pero con el devenir histórico cada una de estas ciudades ha tomado un rumbo diferente en cuanto su mirada al mar. Es por ello, que en este trabajo se propone una metodología, aplicable a ciudades de rango medio españolas, que permita conocer la relación actual que tienen estas ciudades con su litoral a través del análisis de la conformación histórico-urbana, las relaciones con el entorno, el medio físico, la situación económica y el grado de implantación de la infraestructura portuaria. Tras el estudio de estas variables que nos permitirán hacer un acercamiento a la interacción actual de estas ciudades con el litoral, analizaremos a través de unidades territoriales la relación de cada una de estas con su frente marítimo.

Una vez estudiada de manera individual la interacción ciudad-litoral tanto en Algeciras como en Ceuta, se ponen en consonancia ambas ciudades a través de un análisis comparativo que nos permita ver el diferente rumbo que han tomado cada una de estas ciudades con respecto a la vinculación que tenían históricamente con el frente marítimo. A continuación, se analiza el interfaz ciudad-litoral en ambas ciudades valorando tres factores como son; la accesibilidad al litoral, la permeabilidad visual al mar y el carácter del espacio interfaz. Finalmente se estudia el caso de Barcelona, por ser una ciudad que mantiene una fuerte vinculación con su litoral, y que está buscando continuamente fórmulas que puedan mejorar esta relación.

Imagen de portada: Pintura columnas de Hércules

Fuente: <http://www.elfolioenblanco.es>

INTRODUCCIÓN

Motivación y elección del tema.....	4
Metodología.....	4
Objetivos.....	5

PARTE 1: ALGECIRAS Y SU DISCONTINUA RELACIÓN CON EL LITORAL

1.1 Encuadre histórico-urbano de Algeciras.....	8
1.2 Evolución urbana de Algeciras	17
1.3 Medio físico y desarrollo económico.....	26
1.4 Proceso implantación del Puerto de Algeciras y su conversión en una barrera entre la ciudad y el mar.....	28
1.5 Análisis de la interacción de las unidades territoriales con el litoral.....	33

PARTE 2: HISTÓRICA VINCULACIÓN DE CEUTA CON SU LITORAL

2.1 Evolución histórico-urbana.....	40
2.2 Ceuta: una ciudad tensionada.....	53
2.3 Medio físico, situación estratégica y desarrollo económico.....	56
2.4 Implantación Puerto de Ceuta.....	60
2.5 Análisis de la interacción de las unidades territoriales con el litoral.....	63

PARTE 3: ANÁLISIS COMPARATIVO DEL COMPORTAMIENTO QUE TIENEN CEUTA Y ALGECIRAS CON SU LITORAL DESDE LA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

3.1 Puesta en consonancia de la relación ciudad-litoral en Algeciras y Ceuta.....	69
3.2 Estudio del grado de vinculación de la interfaz ciudad-litoral en Algeciras y Ceuta	71
3.3 Litoral de Barcelona como ejemplo de integración ciudad-puerto-litoral.....	75

PARTE 4: CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA	81
--------------------	----

INTRODUCCIÓN

Motivación y elección del tema:

La elección del estudio del litoral de Algeciras y Ceuta, tiene dos motivaciones; la primera de ellas es el carácter estratégico de ambas ciudades y su histórica vinculación con el litoral, y la segunda es el interés personal que me suscita adentrarme tanto en la historia como en la vinculación de estas ciudades con el mar, pues he podido vivir y experimentar estas urbes tanto el punto de vista del ciudadano residente como del visitante. Por tanto comenzar un estudio analítico del litoral de estas ciudades me permitirá aportar en ciertos aspectos mi percepción personal que considero pueden darle un matiz especial al estudio.

Metodología:

El planteamiento del estudio del límite urbano con el espacio litoral en dos ciudades, que por un lado, tienen similitudes derivadas de su estratégica ubicación pero por otro lado, difieren en muchos aspectos, precisa de un procedimiento a través del cual se pueda estudiar el comportamiento de la interfaz ciudad-litoral con cierta sistematización. Para ello se propone en el presente trabajo estudiar este borde a través de cuatro variables: la evolución y conformación histórico-urbana, las relaciones con el entorno inmediato, el medio físico junto con el desarrollo económico y el puerto como elemento que puede suponer una barrera con el litoral. Este es el esquema general que se ha seguido tanto para la Parte 1, correspondiente a Algeciras, y la Parte 2, a Ceuta. Una vez estudiadas estas variables, se ha planteado como último punto de ambas partes, el estudio de la interacción ciudad-litoral a través de unidades territoriales.

En el primer apartado de la Parte 3, se procede a la realización de un análisis comparativo de la interacción que tienen con el litoral ambas ciudades desde la perspectiva histórica, analizando las similitudes y las diferencias en las relaciones históricas y actuales de la interfaz ciudad-litoral. En el segundo apartado, se hace un acercamiento a la interacción actual que se establece con el mar, valorando el grado de vinculación mediante tres factores: la accesibilidad al litoral, la permeabilidad visual desde la ciudad al mar, y el carácter de la interfaz, es decir, si es público o privado el espacio en cada sector y si se trata de un entorno natural o antropizado, valorándose positivamente los espacios públicos, mientras que con respecto a los espacios naturales o antropizados, veremos que dependerá del caso, aunque en líneas generales los espacios litorales intervenidos por el hombre, van a tener mejor integración con la ciudad. Como último punto de esta tercera parte, planteamos como

caso de estudio la ejemplar integración ciudad-puerto-litoral de la ciudad de Barcelona.

La metodología utilizada para el estudio urbano-histórico ha sido la consulta de bibliografía, tesis doctorales y de cartografía referente al tema. Para el estudio del medio físico se ha recurrido al PGOU de ambas ciudades, elaborando planimetría propia para un mejor entendimiento del entorno estudiado. De igual manera para el estudio económico se han consultado informes sobre el tema, elaborando finalmente una síntesis de la situación económica de ambas ciudades. Para el análisis del entorno inmediato se ha consultado el POTA en el caso de Algeciras, mientras que en el caso de Ceuta al considerar que este punto presentaba más relevancia para el presente trabajo se ha profundizado más, analizando las tensiones tanto externas como internas que se ejercen sobre la ciudad. En el apartado del puerto, se analiza la interacción de esta infraestructura con la ciudad, en el caso de Algeciras este estudio se aborda con más intensidad por la imponente barrera que supone el puerto para la ciudad. Para este apartado se ha recurrido fundamentalmente a la información que ofrecen ambas autoridades portuarias, a las herramientas de imágenes por satélite y a fotografías antiguas. En el caso de Ceuta se estudia la historia de su puerto como clave para comprender la conformación actual del puerto como terminal de pasajeros fundamentalmente. Como último punto tanto de la Parte 1 como de la Parte 2, se analiza la interacción de cada una de las unidades territoriales con el litoral, estudiando previamente el carácter morfológico del mismo.

Una vez realizados los análisis individuales, se procede a la puesta en consonancia de las relaciones de Algeciras y Ceuta con sus respectivos litorales. Para esta parte, al igual que en las dos primeras, se ha recurrido a las mismas fuentes bibliográficas y documentos citados, añadiendo a estos artículos de investigación y tesis doctorales obtenidas del sitio web Dialnet.

Objetivo general:

El objetivo de este trabajo es conocer e identificar el proceso por el cual se ha ido gestando la relación actual que tienen las ciudades de Algeciras y Ceuta con sus respectivos litorales. Como veremos el devenir histórico, el diferente carácter geográfico y la ocupación del litoral que hacen cada uno de los puertos, marcarán en gran medida la interacción con el litoral en ambas ciudades.

Objetivos específicos:

- Establecer una metodología que permita estudiar la relación ciudad-litoral en cualquier ciudad media española

- Estudiar la conformación histórico-urbana como método para entender la relación actual de ambas ciudades con el litoral
- Analizar las relaciones con el entorno inmediato como método para entender la conformación del límite litoral como borde alternativo
- Reconocer la situación actual de la interacción del borde litoral en ambas ciudades
- Contrastar las diferentes relaciones establecidas entre ciudad-litoral entre Algeciras y Ceuta

PARTE 1. ALGECIRAS Y SU DISCONTINUA RELACIÓN CON EL LITORAL

1.1 ENCUADRE HISTÓRICO-URBANO DE ALGECIRAS

Algeciras, extremo último continental de Europa, desde los inicios de su historia (salvando momentos puntuales en los que la ciudad ha estado en una situación de semi abandono) ha tenido un tratamiento de punto estratégico, por su ubicación geográfica, pues es en este punto donde confluyen el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico y desde Algeciras a Ceuta se traza la distancia más corta que une los continentes europeo y africano.

Algeciras es una de las siete poblaciones que componen la comarca del Campo de Gibraltar y se sitúa en el primer escalón del sistema de ciudades andaluz, planteado por el POTA¹, constituido por las diez ciudades que superan los cien mil habitantes. Para entender la articulación urbana de Andalucía el POTA plantea una referencia para clasificar los núcleos urbanos andaluces. El primer referente urbano que plantea es el de *Centros Regionales*, que el POTA los define como conjunto del ámbito urbano, afectado en mayor o menor medida por procesos de naturaleza metropolitana, en el que se integran cada una de las ciudades principales de Andalucía (capitales de provincia, más Jerez y Algeciras), y su ámbito metropolitano. El caso de la Bahía de Algeciras si lo comparamos con el de la Bahía de Cádiz-Jerez tiene menores dimensiones urbanas estando en un proceso contemporáneo todavía no totalmente consolidado. A diferencia de Sevilla, Málaga y Granada, que son las otras ciudades que conforman el primer nivel de clasificación de sistema de ciudades andaluzas planteado por el POTA, las cuales tienen un modelo clásico de ciudad dominante, la Bahía de Algeciras tiene un carácter netamente polinuclear.

¹ El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) es un instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz.

Reseña histórica del nacimiento de la Algeciras moderna



Figura 1.1. Grabado del siglo XVIII de Algeciras durante el asedio de 1342. Autor desconocido.
Fuente: <http://www.wikiwand.com>

Antes de la invasión de Gibraltar por parte de las fuerzas inglesas, toda el área de la Bahía de Algeciras tenía como soporte principal de su economía el sector agropecuario. François Bertaut², miembro de la embajada francesa de la época, visitó España en 1659 y relataba a su paso por la bahía que los terrenos estaban ocupados por numerosos cortijos hasta la Bahía de Getares e Isla Verde.

Hasta 1704 la vida en Gibraltar era la propia de un enclave costero, de gran valor estratégico, pero sin dejar de ser periférico y seguro detrás de sus sólidas murallas. Nada hacía presagiar a sus habitantes la invasión que estaba a punto de producirse. Gibraltar no estaba preparada militarmente para la agresión del imperio británico, pues cayó en manos inglesas tres días después de su llegada. De los seis mil gibraltareños solo unos pocos que se resistían a perder sus bienes, permanecieron en la plaza después del seis de agosto.

² François Bertaut (1621-1701) fue un escritor, diplomático y viajero francés que por sus labores diplomáticas recorrió parte del territorio andaluz, tras lo cual hacía descripciones de los lugares que visitaba

En el exilio se aprecian dos tendencias; unos se dirigieron hacia la campiña próxima, dentro del término jurisdiccional de la ciudad y otros hacia poblaciones cercanas como Castellar, Jimena, Tarifa o Ronda. La primera opción, como es lógico, fue la elegida por la mayoría.

Los gibraltareños albergaron esperanzas de volver a su ciudad, hasta que la firma del Tratado de Utrech³ en 1713, acabó con sus ilusiones. Ya no había lugar para la esperanza; se imponía el realismo y la nueva aceptación de los nuevos puntos de confluencia de la población gibraltareña en el campo, quedando definitivamente consolidados los nuevos asentamientos. Tras la firma del acuerdo se dio un paso definitivo hacia la formalización de la nueva historia urbana de la comarca.

La corona española no cesaría en sus intentos de recuperar Gibraltar, pues hasta el “gran sitio” (Figura 1.2) se contabilizaron hasta setenta proyectos frustrados de recuperación de la ciudad.



Figura 1.2. Pintura del Gran Sitio de Gibraltar de 1729. John Singleton Copley.

Fuente: <http://www.abc.es>

En esta época Algeciras era una ciudad medieval abandonada y en ruinas (Figura 1.1), por lo que la invasión de Gibraltar y el posterior realojamiento de los antiguos

³ El Tratado de Utrecht, también conocido como Paz de Utrecht o Tratado de Utrecht-Rastatt, es un conjunto de tratados firmados por los estados antagonistas en la Guerra de Sucesión Española entre los años 1713 y 1715 en la ciudad holandesa de Utrecht. Uno de los puntos que se trataron fue la soberanía de Gibraltar tras la invasión.

habitantes del peñón, supuso la refundación de Algeciras. Ignacio López de Ayala⁴ sitúa el nacimiento de la ciudad en 1716, en torno a la capilla de los Gálvez, construida por esta familia en 1690 donde se encontraba anteriormente su cortijo. La historiografía tradicional sostiene que el germen de Algeciras está relacionado con la capilla de este cortijo, pues ofreció refugio espiritual a los huidos de Gibraltar, creando de esta manera el foco primero de la refundación de la ciudad.

Tras la firma del Tratado de Utrech y ser conscientes los antiguos habitantes de Gibraltar de la dificultad de recuperar su ciudad, se retiraron de las inmediaciones del Peñón de Gibraltar y buscaron el lugar más cómodo para asentarse. El nuevo asentamiento se decidió hacer en Algeciras, pues se trataba de una zona donde el aprovechamiento agropecuario hacía de estas tierras el lugar idóneo para el nuevo asentamiento. Algeciras, en este momento, estaba habitada por trabajadores del campo y pescadores. Para que los antiguos habitantes de la ciudad no se sintieran totalmente desarraigados se creó un nuevo núcleo poblacional en la ciudad, con ciertos beneficios fiscales algo parecidos a los que gozaban cuando aún vivían en Gibraltar.

Algeciras, como nuevo lugar de refugio y asentamiento, contaba con un inconveniente que era la poca protección que tenía la ciudad ante posibles asedios marítimos. Ceuta, al igual que Tarifa, tenía un puerto impracticable, debido a su carácter rocoso. Cuando era capturado algún barco en ataque corsario se pedía que fuera conducido a la costa de Algeciras, pues comparativamente su bahía era un lugar cerrado, de cómodo acceso, seguro para el atraque por la limpieza de su orilla y, además, más fácil de proteger con artillería costera.

La repoblación del Campo de Gibraltar era una preocupación constante para la corona, que teme por la seguridad de esta zona, ya que la Bahía de Algeciras era una amplia costa de fácil acceso en numerosos puntos, lo cual suponía un peligro para la integridad territorial, más cuando el enemigo está instalado en el extremo más meridional, Gibraltar. Para propiciar el nuevo asentamiento en Algeciras se llevaron a cabo una serie de exenciones fiscales que facilitarían las actividades económicas, el sostenimiento de bienes inmuebles y sobre todo el tráfico comercial.

Tras la ocupación de Gibraltar el ayuntamiento de la comarca de la bahía se estableció en San Roque, perteneciendo a su término y jurisdicción los núcleos de población de Los Barrios y Algeciras, convertida en un importante enclave militar. Tanto creció la ciudad que en 1734 los gibraltareños pidieron trasladar el ayuntamiento de Gibraltar desde San Roque a Algeciras. Los sanroqueños se negaron, alegando que no era

⁴ Ignacio López de Ayala (1745-1789) fue un escritor, astrónomo e historiador español del Neoclasicismo y miembro de la Academia de Bellas Artes de San Fernando.

conveniente trasladar el Ayuntamiento de Gibraltar a una población habitada por forasteros y no por aquellos gibraltareños exiliados de Gibraltar.

Algeciras tuvo un gran crecimiento demográfico desde su establecimiento como núcleo poblacional gibraltareño. Este incremento no fue solo protagonizado por los pocos exiliados gibraltareños sino que se debió en gran parte a la afluencia de inmigrantes llegados desde diversos lugares, atraídos por las condiciones fiscales de la ciudad y la facilidad que dieron las administraciones para la ocupación de suelo. Por ejemplo, la práctica corsaria, sobre todo durante las últimas décadas del siglo XVIII, produjo importantes beneficios económicos a la flota que atracaba en la bahía algecireña. Gracias al corso⁵, además de los beneficios económicos particulares, se consiguió proteger las costas españolas y perjudicar al comercio enemigo durante las numerosas guerras que tuvieron como marco el Estrecho de Gibraltar y la Bahía de Algeciras.

Algeciras en el siglo XIX



Figura 1.3. Pintura de la Bahía de Algeciras a mediados del siglo XIX. Alfred Guesdon

Fuente: <https://dcaminata.wordpress.com>

⁵ Actividad desarrollada por los marinos durante los primeros siglos de la Edad Moderna que consistía en sabotear el tráfico mercante de las naciones enemigas del gobierno para el que trabajaban, generalmente hundiendo sus naves y, en algunas ocasiones, saqueando o raptando.

La complicada evolución política del país que contó con invasiones, guerras, revoluciones, varias restauraciones monárquicas e, incluso, una república, acabó afectando al desarrollo de Algeciras. El siglo XIX fue una centuria en la que los periodos de miseria y escasez superaron a los puntuales momentos de prosperidad. A pesar de ello, a Algeciras le llegó parte de los flujos intelectuales de Cádiz, que era una de las ciudades más aventajadas de la España del siglo XVIII.

En 1804, gracias a la intervención de un general, la sede se trasladó San Roque a Algeciras, ratificando administrativamente la importancia estratégica que en realidad tenía la ciudad. Esta nueva situación planteó la necesidad de iniciar una serie de intervenciones urbanas para mejorar el aspecto general de Algeciras. Una vez creada la red urbana elemental en el siglo XVIII y la implantación de infraestructuras básicas, van a comenzar una serie de intervenciones en la Villa Nueva.

La profunda crisis de los años sesenta del siglo XIX, que acabó con el destronamiento de la reina Isabel II, en 1868, frenó el paulatino crecimiento de la población. A la precaria situación que se vivía en Algeciras se sumó la marcha de los militares de la ciudad y la decadencia del contrabando con Gibraltar, a causa de las franquicias concedidas a la vecina localidad de La Línea en 1868, lo que trajo consigo una disminución del crecimiento poblacional que estaba teniendo Algeciras. Todos los sectores económicos se vieron afectados por esta situación, incluso la iglesia vio cómo se cerraban gran parte de sus templos por su irreversible deterioro y la imposibilidad de rehabilitarlos.

La producción arquitectónica se vio igualmente afectada, ya que al haber multitud de casas sin ocupar no se proyectaron nuevas construcciones, realizándose solo pequeñas rehabilitaciones y obras de sin importancia. Ante tal situación, el ayuntamiento se convirtió en el motor de la economía, llevando a cabo un plan para la mejora de muchos equipamientos y espacios públicos y de la infraestructura urbana.

La crisis no empezó a remitir hasta el último cuarto del siglo XIX, coincidiendo con el final de la Segunda Guerra Carlista en 1876. La crisis está remitiendo, principalmente en el desarrollo de las infraestructuras locales, como las casas capitulares, el puerto, el ferrocarril, etc. Además de esto en Algeciras había empezado a emerger un sector de artesanos ocupados en fábricas de textiles, diversos utensilios y en talleres de marroquinería. Efectivamente, a partir de estos años el sector industrial, que desde el siglo XVIII había ocupado a gran parte de los algecireños, adquirió un mayor desarrollo. Destacaron, por el volumen de producción, tres actividades: la de curtidos, que siguió ocupando al porcentaje más elevado del artesanado local; la alfarera, con una tradición que se remontaba al siglo anterior y, especialmente, la corchera. El extenso alcornocal que rodea la ciudad dio lugar a finales de siglo a la implantación de diversas industrias de transformación del corcho. Durante toda la centuria la materia

prima se exportaba a Cataluña sin elaboración alguna, pero a finales de siglo comienzan a crearse los primeros centros fabriles por iniciativa de gibraltareños y catalanes. La implantación de estas fábricas condicionó la trama urbana de la ciudad ya que requerían grandes espacios para el almacenamiento. El continuo crecimiento de Algeciras comenzó a engullir a las corcheras, algunas de las cuales se convirtieron en enormes islas en la trama urbana. Al desaparecer su función inicial, la mayoría de las corcheras fueron invadidas por el caserío.

El cambio del tipo de visitante que llegaba a la comarca, hizo que se impulsaran una serie de obras destinadas a mejorar las infraestructuras y las comunicaciones. Los visitantes que llegaban a Algeciras, ya no eran aquellos viajeros ingleses o franceses que durante el siglo XVIII habían recorrido estos alejados territorios, llevando consigo relatos y retratos con una descripción romántica de los lugares visitados, ahora el turista sucedió al aventurero. Algeciras, a través de su puerto, era el acceso más indicado a los parajes del sur de Andalucía. Surgió así el deseo de explotar estas nuevas riquezas turísticas. Para ello, se puso en funcionamiento la red ferroviaria y una pequeña flota de barcos que unían Algeciras y Gibraltar. Esta situación hará proliferar los hoteles y lugares de residencia temporal de los gibraltareños en la comarca. En Algeciras aumentaron considerablemente las plazas hoteleras.

Las expectativas de mejora que tuvo la población con la Conferencia de Marruecos⁶ que se iba a celebrar en Algeciras, no fueron las esperadas, pues este acto no fue más que un paréntesis en la vida de la ciudad, del que quedaron como testimonio algunas mejoras urbanas.

La dos primeras décadas del siglo XX y su aparente esplendor en cuanto a la llegada de visitantes se sucedieron por la crisis de 1929, que trajo consigo un complicado panorama económico, agravado por la crisis ideológica y política que afectó al continente europeo tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial. El inicio de la Segunda República en 1931 se produjo con un país que tenía una economía en un proceso de recesión, donde las condiciones de las clases trabajadoras eran miserables, con una industria pobre en términos generales y un campo atrasado. A pesar de esta situación, Algeciras continuará expandiéndose, protagonizando las capas más pobres de la población este peculiar desarrollo. Durante estas primeras décadas del siglo XX, la tónica demográfica de Algeciras no cambia, continua creciendo hasta casi duplicar su población en los años cuarenta, convirtiéndose en el municipio más poblado de la comarca. La presencia de extranjeros en Algeciras tuvo un papel activo en el impulso en la economía y el desarrollo urbano de la ciudad. La presencia de la comunidad catalana en Algeciras, relacionada con la industria corchera, también dio cierto impulso a la industria de la ciudad a través de la implantación de centros fabriles

⁶ Esta conferencia tuvo lugar en Algeciras entre el 16 de Enero y el 7 de Abril de 1906. El objetivo de la conferencia fue solucionar la llamada "primera crisis marroquí" que enfrentaba a Francia con Alemania.

dedicados a la transformación del corcho. Pero la prosperidad de estas empresas entra en crisis cuando la mejora de las comunicaciones reduce la manipulación del corcho algecireño a lo básico, completándose el proceso de fabricación en las industrias catalanas.

Relaciones de Algeciras con la comarca del Campo de Gibraltar

La historia y configuración urbana de la comarca son un producto de las relaciones con la vecina colonia de Gibraltar, pues fue tras la ocupación inglesa del Peñón en 1704, cuando se volvió a mirar hacia un territorio que llevaba más de trescientos años prácticamente abandonado, hablamos de Algeciras, que comenzó un frenético proceso de repoblación para reubicar a todos los gibraltareños que fueron expulsados de su ciudad. Este proceso no fue un simple traslado de estos ciudadanos sino que llevaba implícito una estrategia defensiva de este punto estratégico, al cual no se le había prestado la suficiente atención antes de la ocupación inglesa. Por la mencionada relación entre Algeciras y Gibraltar, esta última debería ser incluida, teniendo en cuenta las singularidades del caso, con un mismo ámbito de sistema territorial de asentamientos de escala intermedia. Como se ha mencionado el núcleo básico de la red actual de asentamientos surge con la ocupación inglesa de Gibraltar en 1704, consolidada con el Tratado de Utrecht de 1713. Como respuesta a esa ocupación en los años siguientes se fundaron San Roque y Los Barrios, en emplazamiento elevados que dominaban la bahía, y se reconstruyó Algeciras, situada en el extremo opuesto de la misma, cara a Gibraltar. Ciento cincuenta años después se fundó La Línea con la función de albergar a los ciudadanos españoles que trabajaban en la colonia. Esta configuración básica de la zona se mantiene a lo largo de más de un siglo con una actividad económica fundamentada principalmente en los vínculos con la vecina Gibraltar y, por tanto, claramente dependiente y frágil.

En cuanto a la aglomeración urbana propiamente dicha, hay que considerarla integrada por los cuatro municipios localizados en la Bahía de Algeciras: Algeciras, La Línea, San Roque y Los Barrios (Figura 1.4). Estos constituyen el área densa y central de la aglomeración urbana, al formar un espacio geográfico y urbano prácticamente continuo, con intensas relaciones funcionales, y en constante aumento demográfico. Conjuntamente con los municipios de Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera se constituye la comarca del Campo de Gibraltar, bien diferenciada durante las últimas décadas. Las ciudades de Gibraltar y Ceuta, que tienen un creciente nivel de relación con la Bahía, deben también tener una consideración especial al abordarse las cuestiones de ordenación territorial de ese ámbito subregional.

A pesar de la escasa dimensión de la comarca nos encontramos ante una aglomeración urbana compleja y singular, con un marco geográfico perfectamente definido, unas estructuras urbanísticas y funcionales aún inmaduras y una situación

geopolítica que influye permanentemente sobre el desarrollo y conformación del sistema urbano.



Figura 1.4. Plano del Modelo Territorial de Andalucía. Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

1.2 EVOLUCIÓN URBANA DE ALGECIRAS

Algeciras, la ciudad de los ingenieros

La edificación de Algeciras, hasta la segunda década del siglo XVIII, fue bastante anárquica. Los nuevos habitantes de la ciudad ocupaban sectores del suelo y construían sus chozas. No había directrices por parte de las administraciones para señalar la línea de desarrollo de este nuevo poblamiento. Tras el Tratado de Utrech, nada o poco cambió en este sentido. Un miembro del clero que visitó el lugar tras la conquista, describió lo que vio como “*algunos tugurios diseminados aquí y allá en medio de una infinidad de ruina*”, conformando una “*destartalada villa*”.

Los sucesos ocurridos al otro lado del Estrecho sumados a la toma de Gibraltar fueron los que dieron el impulso definitivo al desarrollo de la nueva población. En 1693, las relaciones de Ceuta con su entorno marroquí habían cambiado drásticamente, ya que el rey del país africano decidió tomar la plaza. Tras esta invasión, Ceuta estuvo asediada hasta bien entrado el siglo XVIII. Las necesidades defensivas de Ceuta obligaron a aumentar considerablemente el contingente militar en la plaza africana y fue desde Algeciras que se produjo el sustento de la población ceutí. De esta manera se produjo un trasiego de mercancías para proveer de víveres, agua y munición a la ciudad sitiada.

Jorge Próspero Verboom⁷ fue un ingeniero mandado por la corona, que estuvo a cargo del planeamiento de la ciudad durante un largo periodo, convirtiéndose en el proyectista encargado de planificar la trama urbana de Algeciras, cuyas trazas se mantienen, en gran medida, en la actualidad. Siguiendo órdenes de la corona, Verboom emprendió un viaje en 1721, para reconocer la zona de la comarca de Gibraltar. No es la primera vez que los ingenieros reconocen la zona, ya en 1717 habían considerado que Algeciras era el lugar idóneo para el nuevo asentamiento, y para convertirlo en puerto y fortaleza que defendiese la bahía. En su reconocimiento de los alrededores del Peñón llegó a la conclusión de que Gibraltar no se la podía atacar por tierra. Tras su reconocimiento y visita a Algeciras encargó a los ingenieros, que estaban bajo su orden, el levantamiento de la ciudad antigua. Hay que tener en cuenta que en esta época, Algeciras era un entorno de fronteras, por un lado los ingleses al norte de la bahía, cuya amenaza de ocupación de más territorio era una percepción latente, y por otro, los continuos sitios de la ciudad de Ceuta por parte del reino marroquí, provocaba un sentimiento de amenaza constante por el posible avance de las fuerzas marroquíes a las costas del sur de Andalucía. De esta manera, tener un control sobre el estado de este área, era de vital importancia para la corona española.

⁷ Jorge Próspero Verboom (1665-1744) fue un noble e ingeniero militar español de origen flamenco. Estuvo a cargo del planeamiento urbano de Algeciras durante varias décadas.

A continuación vamos a estudiar la evolución urbana de Algeciras, a través de la planimetría elaborada por los ingenieros encargados de la planificación de la ciudad. Los primeros planos que se conocen de la ciudad son de 1724, no existiendo constancia de los de 1721, que corresponderían al primer reconocimiento de la ciudad. Puede que los iniciales quedaran incompletos siendo terminados y fechados en 1724. En el primer plano, llamado de los “vestigios” (Figura 1.5), se describen dos aspectos. Por un lado, los restos de la ciudad medieval, destacando las murallas con sus puertas, el castillo y diferentes ruinas diseminadas por el recinto amurallado. Por otro, aparecen construcciones de distinta escala realizadas en los últimos años y, aunque sería precipitado hablar de un proyecto de planeamiento urbano, sí es cierto que se encuentran organizados en torno a tres focos, que analizaremos a continuación.



Figura 1.5. Plano de “Los vestigios de las Antiguas Algeciras” de 1724. Jorge Próspero Verboom. Fuente: <http://www.mcu.es>

El primero de los focos lo conforman un conjunto de edificios, alineados frente al puerto, en lo que más tarde será la “Marina”. No se conoce con exactitud la función de estas construcciones, pudiendo ser tanto casas como dependencias levantadas en relación al abastecimiento de Ceuta. Están separadas por un espacio que no tiene la entidad de calle, pero que se podría identificar con la “plazuela de entrada al mar”. Ésta constituye la única entrada al interior del recinto desde el lado de levante, y coincide con una pequeña llanura al nivel del mar, pues el resto de la costa se eleva varios metros.

El segundo foco de ordenación lo conformaba una gran plaza cuadrangular, la futura Plaza Baja. Quizás se trataba de un punto ya marcado por el trazado musulmán. Se trataba de un espacio que ofrecía comodidades para la construcción, ya que era un lugar llano y propicio para edificar. Además presentaba un fácil acceso al puerto y era la confluencia de los caminos que unían éste con las dos principales puertas del recinto medieval, las de Tarifa al oeste y Gibraltar al norte. El propio Verboom reconocerá en esta plaza el inicio de la repoblación. Uno de los lados de la plaza estaba compuesto por la parte trasera de los edificios alineados frente al mar. Al sur se situaban el mesón y el cuartel de caballería. En el lado oeste se levantaban dos casas pertenecientes a la clase noble, que comunicaba la plaza con la puerta de Tarifa. El último costado, el norte, estaba formado por construcciones de escasa envergadura sin conexión entre sí ni orden aparente. La claridad del diseño de la plaza, la escala de las manzanas, la cercanía al puerto y la presencia de dos de los edificios destacados de la población, el mesón y el cuartel, indican que esta plaza constituiría el centro de la vida social y probablemente la comercial de la ciudad. La presencia del edificio militar podría otorgar a este espacio, además, el sentido de plaza de armas. En Algeciras sucede como en la generalidad de las ciudades portuarias americanas, la plaza, en la que se sitúa el principal poder fáctico del lugar, el cuartel, está dispuesto junto a la costa.

El tercer núcleo que puede apreciarse en el plano se encuentra al norte de la plaza Baja en torno a otra meseta de cierta altitud. Según la historiografía, en este lugar se situaba el ya comentado cortijo de los Gálvez. La capilla de esta propiedad rústica sirvió como punto de atracción de uno de los grupos de gibraltareños exiliados al ofrecer un refugio espiritual, lo que habría originado la refundación de Algeciras. Este espacio se convirtió en un nuevo centro social, alrededor de una explanada, llamada plaza Alta, algo menor que la Plaza Baja y no cerrada por construcciones en todos de sus frentes. La posición de aislamiento que tiene esta plaza, quizás haya sido debida al deseo de no querer mezclarse con sectores indeseables de la población, dio lugar a que en ella se acomodaran los colonos más acomodados, convirtiéndola, en poco tiempo, en el centro neurálgico de Algeciras. Esta plaza rompe con el modelo que se empleó en suelo peninsular durante la modernidad y luego se exportó a las Indias Occidentales, caracterizado por las calles abiertas en sus costados y esquinas. La plaza algecireña vino marcada por el desarrollo evolutivo de la población, al surgir en medio del recorrido del camino real. De esta forma, la vía, orientada de norte a sur, cruzaba la plaza formando su lado oeste.

Al margen de estos tres focos, en el resto del recinto aparecen diseminadas ruinas y pequeñas edificaciones que se corresponderían con chozas o bien otros alojamientos de poca importancia.

En el plano de los “vestigios” se apoya Verboom a la hora de plasmar su proyecto urbano en un segundo plano, del mismo año, al que llamaremos el “proyecto de las calles” (Figura 1.6). La idea principal en el planteamiento de este proyecto de ordenación urbana era la de respetar las preexistencias, adaptándolas a la implantación de una retícula abstracta, de manera que las manzanas de dicha retícula coincidan con las construcciones de más envergadura ya existentes. El resto de las construcciones de menor entidad, sólo se conservarían si coincidían con las mencionadas islas. En caso de coincidir estas construcciones con una calle, deberán ser demolidas. Aunque parezcan radicales estas medidas, no se buscaba en absoluto el perjuicio de los ciudadanos. Todo lo contrario, desde las administraciones, se bonificaba los daños a los propietarios perjudicados por las demoliciones, con vistas a propiciar la permanencia de los nuevos pobladores.

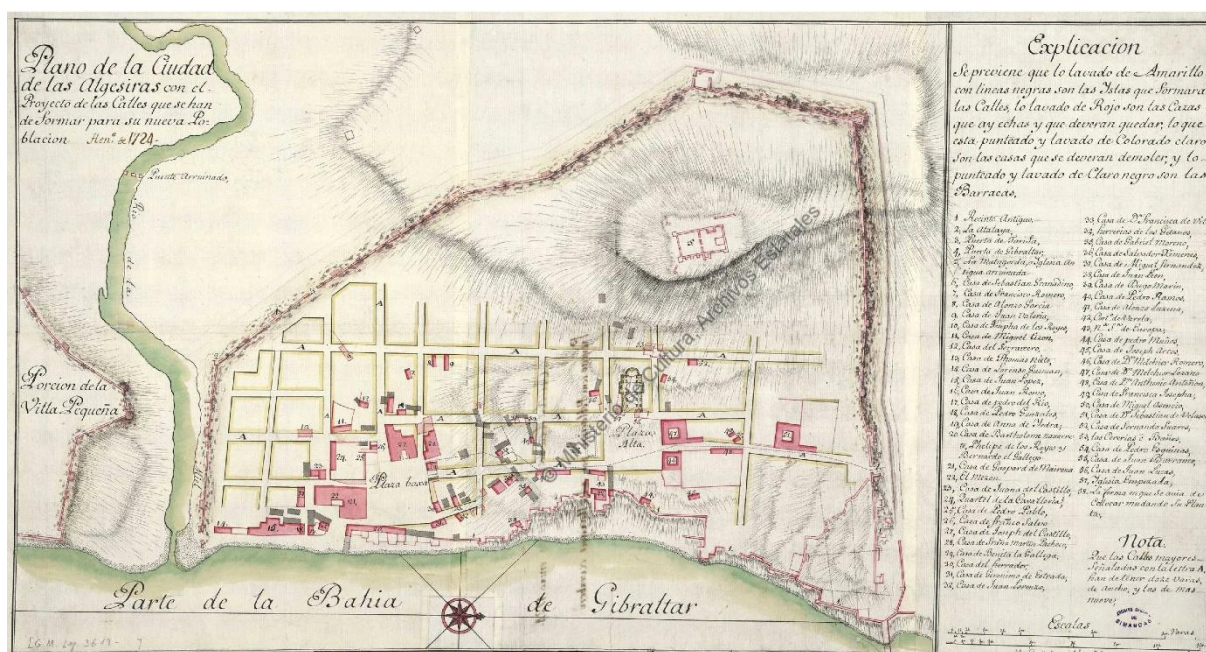


Figura 1.6. Plano del “Proyecto de las Calles” de 1724. Jorge Próspero Verboom.

Fuente: <http://www.mcu.es>

Aunque las diferencias entre estos dos planos son escasas, resultan significativas para haberse levantado a la vez, por lo que se puede pensar que el plano de los “vestigios” sea el que se hizo en 1721. Ambos planos se parecen entre sí en cuanto a la descripción de lo construido, pero en el segundo, el resto del territorio desocupado se encuentra ordenado en calles en espera de futuras casas. En el plano del “proyecto de las calles” el número de construcciones es todavía escaso, lo cual resulta extraño puesto que se sabe en 1724 ya habitaban la ciudad muchos más vecinos de los que aparecen. Esto se debe a que en aquella época sólo se contabilizaban los edificios hechos de fábrica, así mismo sucedía con los edificios de los nobles, mientras que las

edificaciones construidas con adobe o materiales perecederos no se referenciaban, lo cual explica la discordancia entre la escasez de edificaciones plasmadas en el plano y la cantidad de población que habitaba la ciudad. Lo más novedoso del segundo plano, es la modificación en la planta de la iglesia parroquial, que en el plano de los “vestigios” se muestra como una simple nave muy estrecha y pequeña, con una ligera orientación hacia el noroeste, mientras que en el segundo ya aparece con nitidez una planta de cruz latina, a la que se le ha corregido la orientación hacia el oeste.

Desde 1724, hemos podido ver como se ha estado produciendo un asentamiento disperso en el solar algecireño, tendencia que se consolidó a partir de 1724. El rápido crecimiento del número de viviendas, unido al carácter desorganizado del mismo, dificultó la creación de una red viaria en condiciones. Sin duda la primera calle que existió en Algeciras fue la que unía Gibraltar con Tarifa. Este camino de origen medieval, con su trazado sinuoso recorría la población de borde a borde. Es tanta la fuerza de esta vía como eje de articulación del caserío, que Verboom se empeña en adaptar el plano a su trazado.

El proyecto de Verboom presentaba un problema, y era la dificultad de adaptar la escala de las manzanas a las edificaciones de menor entidad. La retícula es adecuada para algunas casas del Barrio Alto o para las construcciones de los cuarteles, pero no para el resto del caserío. De esta manera se crearon en el interior de las manzanas nuevas calles que no estaban planificadas e incluso aparecieron patios interiores de manzana.

Como ingeniero militar, Verboom aborda el asunto con medida. El análisis del proyecto evidencia una preocupación por crear los espacios viarios lo más lineales y ordenados posible, así como una rudimentaria jerarquía de las calles a través de su anchura. No olvidemos que acababa de nacer el mito de la eficacia del ingeniero moderno, aunque especializado en la construcción de infraestructuras, fue el encargado por los administradores para realizar el planeamiento urbano de muchas ciudades.

Durante los años siguientes, 1725 y 1726, Verboom insiste en que se sigan las directrices marcadas en el plano de 1724, pues se había producido una fiebre en la ocupación del suelo de la ciudad sin ningún orden establecido, conformando un trazado urbano al estilo musulmán. Por ello, Verboom llega a recomendar la imposición de importantes sanciones a quienes ocupasen el suelo sin tener en cuenta su proyecto. En respuesta a sus sugerencias, se encarga al ingeniero Miguel Sánchez Taramas⁸ (Figura 1.7) que vuelva a hacer un levantamiento de la situación actual de la ciudad, donde apareciesen todas aquellas construcciones que habría que derribar para que las calles se ajustasen al plano de Verboom. Dos razones impidieron que se

⁸ Miguel Sánchez Taramas (1666-17..) fue un ingeniero y escritor español, nombrado por el rey como ingeniero de la corte a finales del siglo XVII.

llevarse a cabo las demoliciones; la primera de ellas era que el Gobernador impuso la obligación de indemnizar a los afectados antes de dejarlos sin viviendas, para evitar su marcha de la ciudad, y la otra razón era la cercanía del asedio a Gibraltar en 1727, por lo que no parecía lógico reducir las posibilidades de alojamiento a los participantes en el bloqueo. Este freno a la intervención urbanística de Algeciras motivó las desviaciones que las calles presentan en la actualidad. La desobediencia al plan del ingeniero también pudo deberse a la precipitación de los nuevos pobladores en ocupar el suelo, e incluso a la escasa importancia que se otorgó en un principio a las formas de la edificación y reparto de tierras, ya que todavía se estaba pensando en el posible retorno a Gibraltar. Finalmente todas aquellas edificaciones que se hicieron con carácter temporal acabaron consolidándose. La importancia de estos planos radica en el establecimiento de una retícula urbana donde se reconocen las edificaciones existentes, regulando lo que se ha de conservar y lo que se ha de demoler.

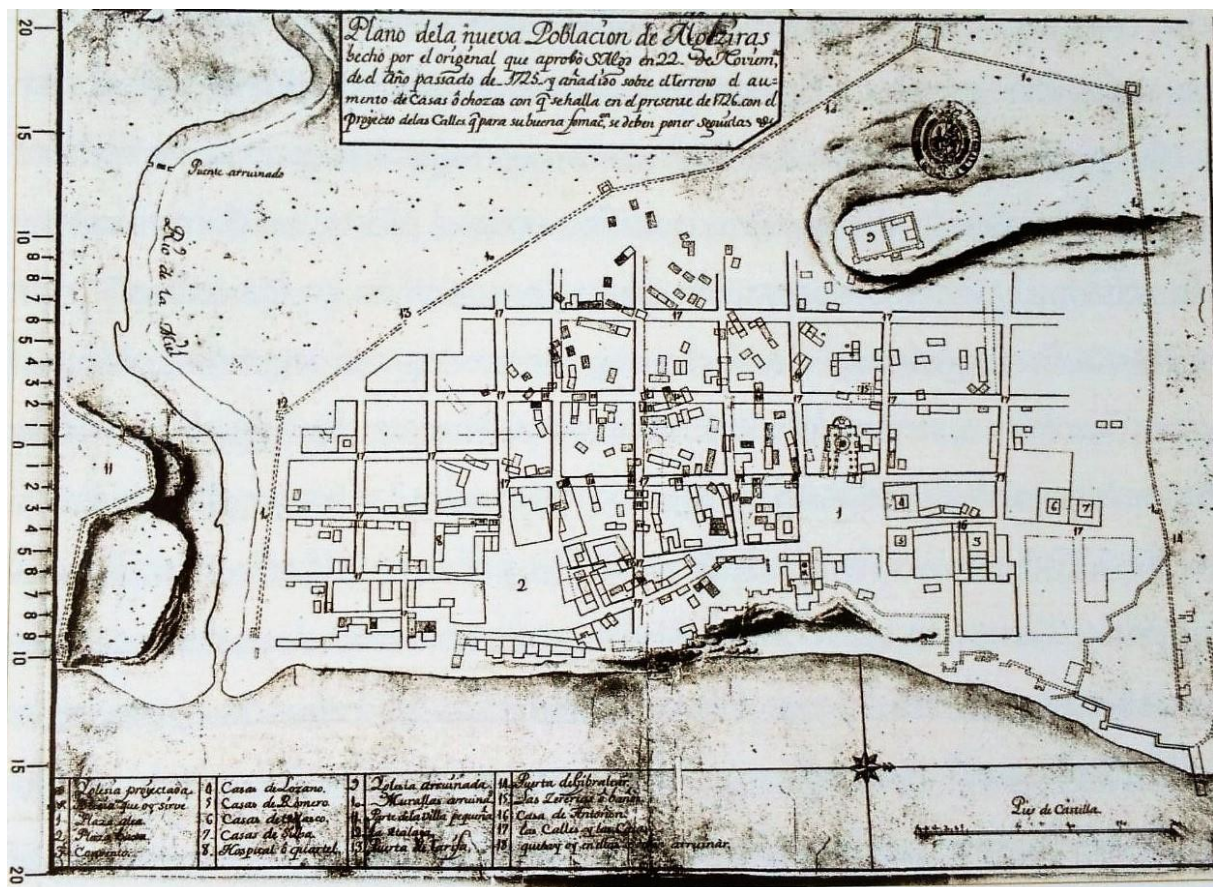


Figura 1.7. Plano Miguel Sánchez Taramas. 1726. Fuente: Historia Urbana Algeciras, Sevilla 1999

El levantamiento del plano del ingeniero Ignacio Sala⁹ en 1736 (Figura 1.8), se hizo por órdenes reales con el objetivo de localizar espacios de suelo que hayan quedado sin ocupar para implantar cuarteles de caballería e infantería, con idea de fortificar la ciudad. La vertiginosa explosión constructora del plano realizado por Sala es realmente impactante. En tan solo una decena de años, desde el plano anterior, se ha pasado de una ciudad intramuros abandonada a una red urbana totalmente organizada, colmatando casi en su totalidad la ciudad intramuros. Todavía aparece la muralla medieval con sus torres pero la población se ha extendido por la mayor parte del recinto. La zona menos ocupada es la que corresponde al monte de Matagorda (cerro del castillo con función militar) y la franja norte. A pesar de la cercanía a la Plaza Alta, centro vital de la nueva población, el monte quedó marginado en los planos urbanizadores de los primeros momentos. Verboom se limitó a señalar la existencia del derruido edificio, reconociendo su estado. Eran obvias las dificultades que ofrecían las pendientes en esta cota. Sin embargo, en el diseño de la nueva ciudad Verboom dejaba abierta la posibilidad a una ampliación hacia esta zona. De modo que desde fecha muy temprana comenzó a edificarse en sus inmediaciones. Hoy en día el Barrio de San Isidro, al que dio lugar la urbanización de la Matagorda, es uno de los lugares que conserva con mayor fidelidad el trazado en damero. En 1785 se denomina a toda la zona Barrio de la Matagorda. A principios del siglo XIX cambia la denominación de esta zona de expansión, siendo conocida hasta la actualidad como el barrio de San Isidro.

⁹ Ignacio Sala (17.-17..), al igual que Verboom, fue uno de los ingenieros militares contratados por el gobierno de Algeciras para el proyecto de planeamiento de la ciudad.

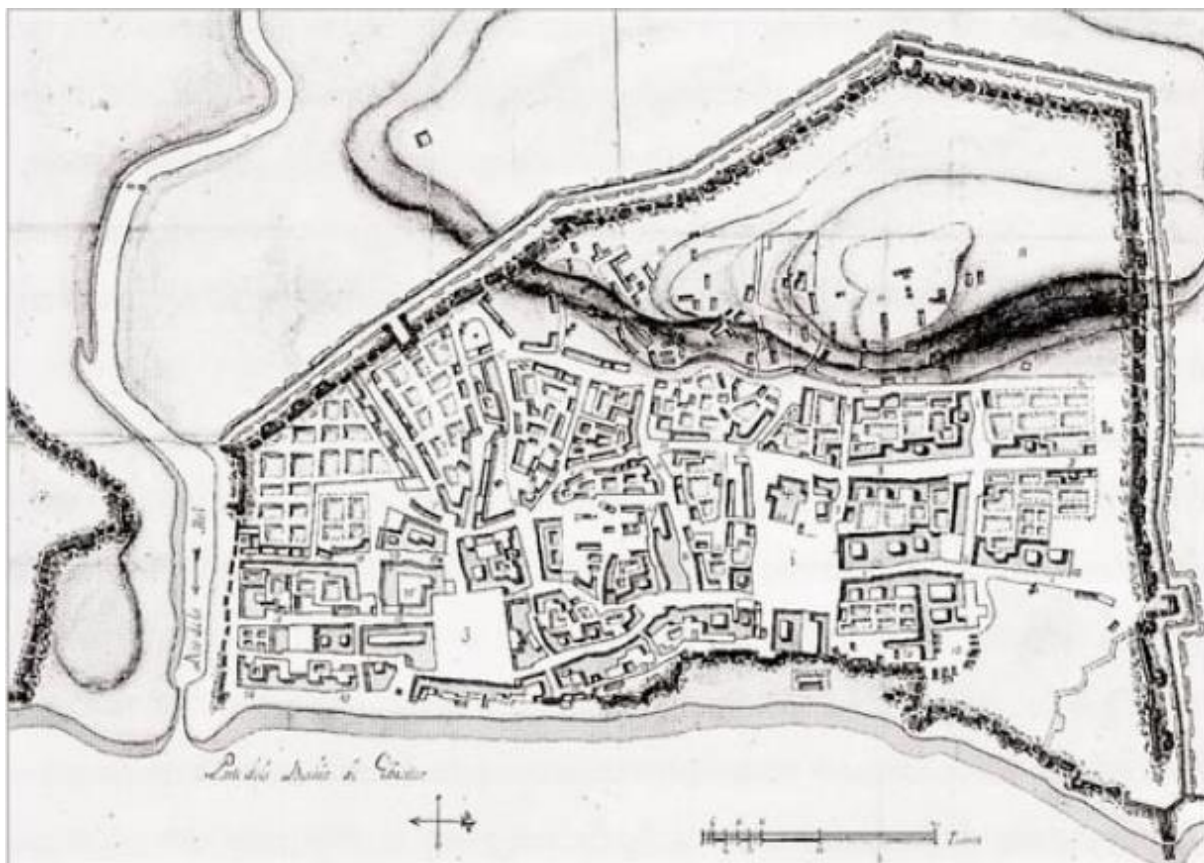


Figura 1.8. Plano Ignacio Sala. 1736. Fuente: Historia Urbana Algeciras, Sevilla 1999

Algeciras, creada a fines del Antiguo Régimen¹⁰, queda a salvo de la ideología defensiva por una sociedad absolutista y fuertemente condicionada por la religiosidad. Nace del amparo de una intencionalidad militar o mejor estratégica, defensiva, de abastecimiento de la inmediata Ceuta y de control del Estrecho, por ello está al margen de la concepción de la mayoría de las ciudades medievales. De esta manera en la trama urbana de la ciudad sólo destacan los vacíos correspondientes a las dos plazas públicas. *“Y empleando las referencias válidas para Sevilla a mediados del XIX, la construcción no queda relegada a la arquitectura de monumentos, ya fueran Iglesias o Palacios, sino a la producción seriada de viviendas modernas como la más contundente demostración del nuevo destino de la ciudad”*. (Ana María Aranda Bernal y Fernando Quiles García, 1999).

Desarrollo Urbano en el siglo XIX

¹⁰ Antiguo Régimen fue el término que los revolucionarios franceses utilizaban para designar al sistema de gobierno anterior a la Revolución Francesa de 1789, y que se aplicó también a las monarquías similares cuyo régimen había sido absolutista.

Como hemos visto, en el siglo XVIII hubo un avance espectacular en el urbanismo de Algeciras, quedando prácticamente colmatada la ciudad intramuros de origen musulmán. Para Robert Semple¹¹, que la visitó en 1805, la ciudad era de aspecto pobre pero diáfana, la describía así: *“Su construcción, a excepción de unas cuantas casas pertenecientes a la gente principal, tampoco demasiado buenas, es pobre. La misma residencia del Gobernador tiene aspecto inferior a la de cualquier casa de un caballero de Inglaterra. Sin embargo, las calles no son muy estrechas, las casas están hechas de piedra, que aunque sin labrar, les dan una mejor apariencia que las chozas de paredes de barro y techumbre de paja tan abundantes en las provincias occidentales. Para techarlas se valen de láminas de piedra gris, traídas de una cantera situada hacia el sur, junto a una bahía. El único y verdadero adorno de la ciudad es el campanario de la nueva iglesia de la plaza Alta”*. Robert Scott¹², una década más tarde, entre 1822 y 1830, pudo comprobar de la misma manera el buen aspecto del trazado de las calles, aunque se muestra sorprendido por la falta de servicios de alcantarillado y la ausencia de arbolado. En plena época romántica donde los viajeros visitaban tierras lejanas en busca de paisajes y ciudades sorprendentes, el descubrimiento de Algeciras a penas les produjo más impresión que la de un lugar de provincias, sin otro atractivo que su privilegiada posición geográfica y estratégica. Situación que, salvando las distancias, curiosamente se mantiene en la actualidad.

En la Algeciras decimonónica, las claves de la Ilustración se hacen un hueco entre las clases más acomodadas, por lo que a lo largo de este siglo será un pretexto para exigir una serie de comodidades propias de un estado avanzado de civilización. De hecho, en 1813, los ediles de la ciudad muestran su preocupación por el mal estado de algunas calles principales y exigen que sean acondicionadas adecuadamente.

La Restauración, en su intento de rectificar las actuaciones de la revolución precedente, se esforzó por dotar a la ciudad de unas buenas condiciones higiénicas. En consecuencia, quedó eliminada la política de ensanches y limitada la de alineaciones, mientras que, en su lugar, se tomaron medidas para adecentar las calles, construyendo la red de alcantarillado o mejorando la superficie de las vías. De esta manera, vemos que el siglo XIX más que continuar con la vorágine constructora del siglo anterior, lo que se hará será consolidar lo construido y mejorar sus condiciones.

¹¹ Robert Semple (1777-1816) fue un comerciante y viajero inglés que recorrió extensamente Europa, África, América del Sur y las Indias Occidentales en la época de las guerras napoleónicas.

¹² Robert Scott fue un viajero y escritor de origen inglés que recorrió gran parte del territorio andaluz describiendo en sus relatos los paisajes andaluces que visitaba.

1.3 MEDIO FÍSICO Y DESARROLLO ECONÓMICO

Medio físico

El municipio de Algeciras está situado en el extremo sur de la Península Ibérica, entre los límites meridionales de las Cordilleras Béticas y el Mar Mediterráneo. El término municipal de Algeciras queda delimitado por el curso bajo del Río Palmones al norte, la Bahía de Algeciras al este, el Estrecho de Gibraltar al sur y la zona de sierras al oeste. Posee una extensión superficial de 83 kilómetros cuadrados, lo que representa el 1,12 por ciento de la superficie provincial.

Los elementos que configuran la estructura física del municipio son el conjunto de sierras que se prolonga de norte a sur ocupando la mitad occidental del municipio, los cerros abruptos de la zona sur y las colinas que se interponen entre el Estrecho y las vegas, y por último, las propias vegas y las franjas litorales que ponen en contacto las sierras con el mar y alcanzan un mayor desarrollo en el sector nororiental del término. (Figura 1.9)

Dentro del contexto climático mediterráneo, de suaves temperaturas y escasa amplitud térmica, el municipio de Algeciras presenta unos rasgos peculiares derivados de su situación geográfica y de su orografía. Los más destacados son la mayor abundancia de precipitaciones, la total ausencia de heladas, la constancia y velocidad de los vientos, la alta humedad relativa y la permanencia de las nieblas de verano.

“La enorme diversidad del medio físico unido a un manejo ancestral sostenible del territorio ha permitido el mantenimiento de las formaciones naturales caracterizadas por una multiplicidad de comunidades que poseen a su vez una biodiversidad substancial. La situación geográfica en el extremo meridional de Europa y muy cercana al vecino continente, le confiere un papel biogeográfico de puente, a través del cual se comunican dos regiones de caracteres distintos.

En los pocos más de ochenta y tres kilómetros cuadrados del término municipal se aprecia una considerable riqueza en las formas de relieve y en la cubierta del suelo que dan lugar a paisajes sumamente contrastados. Del dominio de relieve y de los paisajes naturales en el Oeste y, algo menos en el Suroeste, se pasa, con la pequeña transición que supone el paisaje agrario de las colinas, al entorno fuertemente antropizado de la Ciudad de Algeciras que ocupa gran parte del litoral algecireño de la Bahía y se llega a superponer al borde marino por medio de los grandes rellenos portuarios” (Plan General Municipal de Ordenación Algeciras 2001).

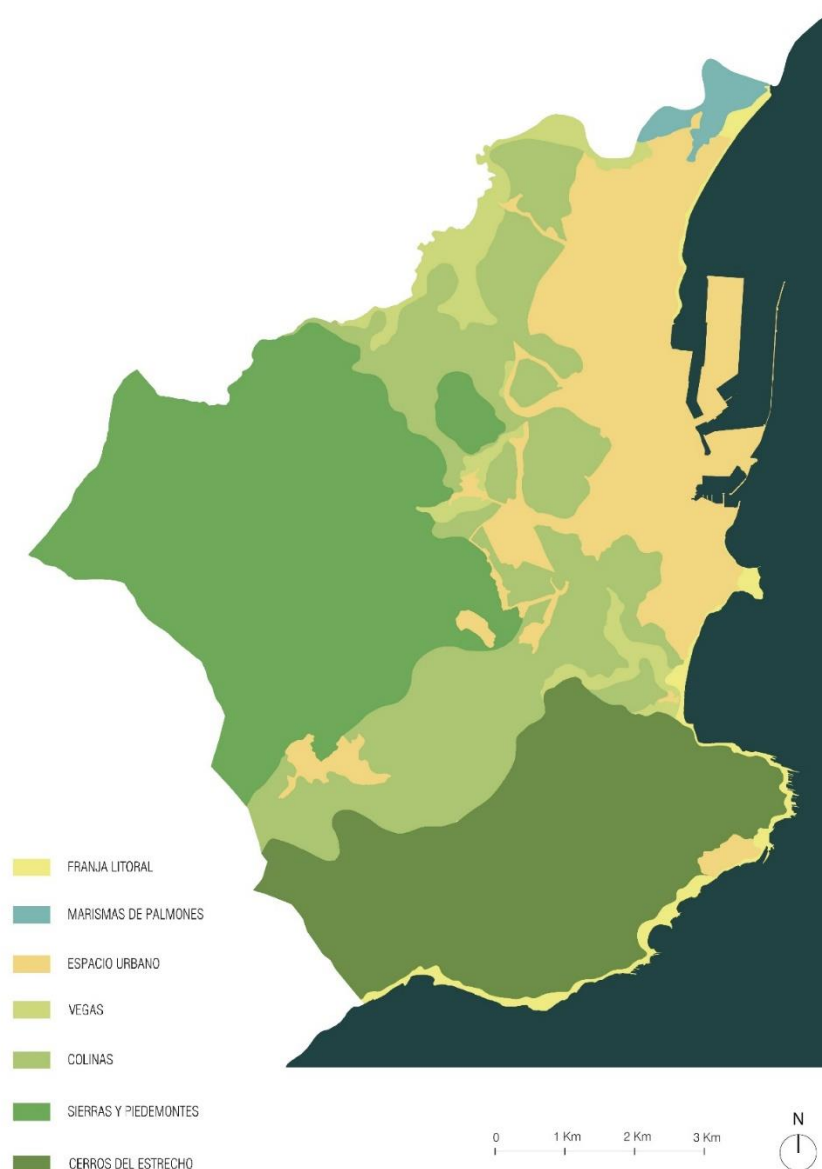


Figura 1.9. Plano grandes unidades de paisaje del municipio algecireño.

Fuente: Elaboración propia a partir del PGOU

Desarrollo económico

Algeciras como punto de confluencia del Mar Mediterráneo y del Océano Atlántico y de límite de Europa y paso hacia África, la convierte en un lugar obligado de paso en ambas direcciones. La estratégica ubicación de la ciudad ha hecho que se promoviera un desarrollo basado, por un lado, en las posibilidades del transporte y comercio internacional que ofrece la conformación de la bahía y, por otro, en una actividad industrial y energética apoyada también en la facilidad de acceso marítimo de determinadas materias primas externas, para su posterior exportación o reexportación a zonas lejanas, también por vía marítima.

1.4 PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL PUERTO DE ALGECIRAS Y SU CONVERSIÓN EN UNA BARRERA CIUDAD-LITORAL

Histórico proceso de la construcción del puerto

La bahía de Algeciras ha propiciado su utilización como puerto desde tiempos inmemoriales. Pero no fue hasta mediados del siglo XX cuando esta comarca va a sufrir una de las mayores transformaciones de su historia gracias a toda la infraestructura portuaria que se empezó a construir. Este vertiginoso desarrollismo va a tener una doble cara, pues por una parte va a permitir el crecimiento económico de una comarca deprimida y estancada, pero por otro va a arrasar con muchos de los paisajes naturales que conforman esta zona, la cual cuenta con una diversidad biológica y geológica debido a su estratégica ubicación.

Tras un largo proceso de cerca de dos siglos de trámites y pequeños avances en las obras del puerto es partir de mediados del siglo XX cuando las instalaciones físicas del puerto se ampliaron, como se verá más detalladamente (Anexo 1), de una forma considerabilísima. Lo que en 1940 era poco más que un espigón, el rompeolas de Isla Verde, y una pequeña terminal de atraque (Figura 1.10), es en la actualidad una compleja instalación portuaria que se reparte por todos los términos municipales costeros de la comarca (Figura 1.11).



Figura 1.10. Imagen aérea Puerto Algeciras de 1956. Fuente: <http://www.juntadeandalucia.es>



Figura 1.11. Imagen aérea actual Puerto de Algeciras. Fuente: <http://www.bing.com>

El carácter polinuclear y multifuncional ha permitido el lógico incremento de tráfico. Este debe ser tildado, como mínimo, de espectacular. En 1965 apenas conseguía alcanzar el medio millón de toneladas. El ritmo de negocio marítimo aumenta de forma súbita amparado en el vertiginoso proceso industrial: en 1985 se lograba multiplicar la cifra inicial por más de cuarenta.

El puerto de Algeciras, situado en uno de los pasos más transitados del planeta, con más de noventa y un mil buques al año, y a unos catorce kilómetros de las costas de África, viene siendo desde el año 1993 el primer puerto español en tráfico total de mercancías y pasajeros. En el año 2016 alcanzó por primera vez en el sistema portuario español, una cifra de actividad de 100 millones de toneladas de mercancía al año, según los datos interanuales que arroja el avance de las estadísticas del primer trimestre del puerto andaluz.

En la actualidad podemos afirmar que el Puerto Bahía de Algeciras junto con las grandes industrias del Polo Industrial y las Instituciones Públicas constituyen los tres

ejes dinamizadores de la comarca campogibaltareña, en lo referente a la generación de puesto de trabajo, tanto directos como indirectos.

Ruptura de la permeabilidad ciudad-litoral tras la implantación de la infraestructura portuaria

La construcción del Puerto de Algeciras ha sido una especie de arma de doble filo, ya que por un lado ha servido para dinamizar una comarca económicamente deprimida, promoviendo una intensa actividad industrial en todo el borde litoral, pero por otro ha transformado radicalmente el paisaje de la comarca.

El puerto de Algeciras ha sido el instrumento básico utilizado en una determinada política desarrollista que ha transformado y deteriorado gravemente, el espacio natural algecireño. El periodo temporal que encuadra los cambios acontecidos es de magnitudes reducidas, ya que en apenas dos décadas, 1965-1985, el Campo de Gibraltar ha sido testigo de una serie de alteraciones económicas, medioambientales, sociales y culturales mayores que las conocidas en el resto de su historia.

La evolución y la transformación del litoral de la Bahía de Algeciras ha sido producida principalmente por toda la infraestructura portuaria que ha ido ocupando paulatinamente el litoral algecireño y en menor medida por todas las industrias químicas y petroquímicas implantadas en la costa por su fácil intercambio comercial.

Como podemos ver en el plano adjunto (Figura 1.12), casi la totalidad del espacio litoral algecireño está ocupado por el puerto, solo los extremos norte y sur tienen su espacio litoral sin ocupar. Esta situación es significativa, en cuanto a la negación de la posibilidad del disfrute y acceso al litoral por parte del ciudadano algecireño. La implantación de una infraestructura portuaria planteada de tal manera que impide un diálogo fluido entre ciudad y mar, a través del espacio litoral, es producto de una serie de prioridades que tuvo la ciudad en la época en la que se implantó el puerto, esto es, es ese momento primaba más la cuestión económica y comercial que la social y urbana, pues el puerto de Algeciras está planteado de tal manera, que actúa como un organismo independiente de la ciudad que tiene a sus espaldas y que ignora su existencia.

El puerto se ha ubicado en pleno corazón de la ciudad. Esta situación, como sabemos, no se debe a una decisión de mediados del siglo XX, que fue cuando se implantó la mayor parte del puerto, sino más bien a una implantación histórica del espacio portuario. Esto no implica que el puerto, que hoy conocemos, se haya tenido que implantar en la misma ubicación y con la misma intensidad con la que se ha implantado, pues la época que va desde los años sesenta y ochenta, supuso una

oportunidad para estudiar la pertinencia de mantener la histórica relación entre la ciudad y su espacio litoral, ya que la conformación urbana de la Algeciras de los años sesenta no era la misma que la de la Algeciras medieval y por tanto la relación ciudad-litoral no tenía por qué ser la misma, con la intención de actualizar y poner en consonancia a la nueva Algeciras con su mar. Por diversos motivos esta oportunidad, no se aprovechó, pues como hemos comentado, en ese momento de desarrollismo y aperturismo, que vivía tanto la ciudad como el resto de España, no primaba el funcionamiento urbano desde el punto del ciudadano, sino desde la perspectiva del pragmatismo económico.



Figura 1.12. Plano llenos y vacíos, sistema de espacios libres y sistema portuario. Fuente: elaboración propia a partir del PGOU

En el siguiente plano (Figura 1.13), vemos como la superficie de contacto de la ciudad con el mar, se hace a través de un espacio perteneciente al espacio portuario, marcado como “zona de servicio del puerto”. Esta situación nos indica que hay una monopolización de esta franja del espacio litoral por parte del puerto, pues solo en el

sector llamado “pasajeros y ro-ro”, que corresponde a la zona de entrada de pasajeros, hay una interacción ciudad-puerto.

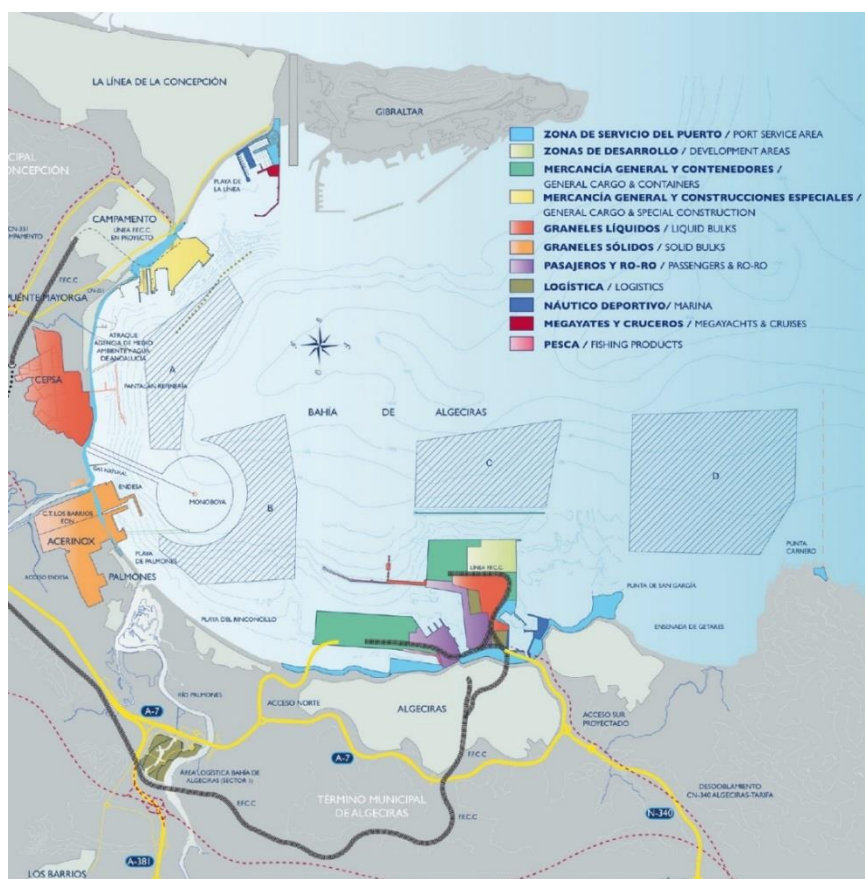


Figura 1.13. Plano Bahía Algeciras con la implantación de las instalaciones portuarias.

Fuente: <http://www.apba.es>

Por otra parte, el propio diseño de los accesos, es otro elemento, que nos vuelve a confirmar esa negación de la ciudad al litoral que interpone el puerto, pues están planteados en los extremos del espacio portuario, de tal manera que impiden la permeabilidad ciudad-mar en todo el recorrido que hace el puerto. En última instancia, la implantación de accesos a lo largo del recorrido del puerto, podría ser una estrategia para hacer menos visible la falta de interacción y vínculo de Algeciras y el mar.

En cuanto a las dos islas artificiales, que avanzan hacia el mar, vemos como tienen un núcleo central que corresponde al uso de pasajero, y el resto del espacio, está dedicado a un uso comercial, de almacenaje de mercancías y contenedores. Este hecho hace visible que la función que tiene el puerto de intercambio comercial, es la que más impacto ha tenido en la relación de negación de la ciudad con el mar. De esta manera, vemos como tanto la infraestructura viaria, con la A-7 y la N-340, como la portuaria, recluyen a Algeciras en el espacio que rodean, y la ciudad se encuentra en una situación en la que el puerto la amenaza constantemente con una mayor invasión.

1.5 ANÁLISIS DE LA INTERACCIÓN DE LAS UNIDADES TERRITORIALES CON EL LITORAL

Una vez estudiados de manera global los impactos que ha tenido la implantación del puerto y su propia evolución, como principal elemento que impide la permeabilidad ciudad-litoral, vamos a analizar de manera global todo el litoral algecireño, incluyendo los sectores litorales norte y sur que han quedado liberados de la función portuaria. Para ello, es necesario limitar qué superficie del litoral ocupa el municipio de Algeciras, y qué morfología tiene la costa en cada zona. Los aproximadamente 18 kilómetros de litoral que posee el término de Algeciras se reparten entre los 11 kilómetros que se encuadran dentro de la Bahía hasta Punta Carnero, y los 7 kilómetros correspondientes al Frente del Estrecho. Existe, sin duda, una gran variedad de formas de relieve asociadas a los distintos tipos de costa en que se puede dividir dicho litoral: la costa estructural y acantilada que ocupa todo el Frente del Estrecho que se prolonga hasta la Punta de Getares y, por otro lado, la costa de acumulación característica de todo el arco de la Bahía de Algeciras que tiene su máximo exponente dentro del municipio en las playas, cordones dunares y marismas de Palmones. Entre ambos espacios el tramo de costa situado entre la Punta de Getares y la Punta del Rinconcillo presenta características de transición, en el que se suceden pequeñas playas y acumulaciones litorales con puntas formadas por acantilados de pequeña altura y tramos de playa de escaso desarrollo (Figura 1.14). El PGOU describe estos sectores de la siguiente manera:

“Frente del Estrecho: Desde el límite con Tarifa hasta la Punta de Getares

En esta costa se suceden ensenadas, pequeñas calas y playas de cantos en la desembocadura de los arroyos (Ensenada del Tolmo, Cala Arenas, del Peral, Secreta y Parra) con acantilados (Punta Acebuche, del Fraile y Secreta), acantilados con forma de abrasión (Punta Carnero y Bajo La Surta). En todo el tramo dominan las pendientes fuertes en las zonas que coinciden con los acantilados más verticales (Punta del Acebuche y entre Punta Carnero y La Ballenera).

Costa de transición: Desde la Punta de Getares a la Punta del Rinconcillo

En este tramo de transición las ensenadas y playas (Ensenada de Getares y del Saladillo y Playa del Ladrillo) coinciden con la desembocadura de los ríos (Pícaro y Marchenilla, Saladillo y de la Miel) que proyectan sobre el litoral las formas suaves de las vegas y originan costas de acumulación aunque de escasa envergadura.

Costa de acumulación: desde la Punta del Rinconcillo a la desembocadura del Palmones

Se trata de un tramo de costa de reciente formación. En ella podemos distinguir tres ámbitos diferenciados: Las marismas y el estuario de Palmones; Los cordones dunares y las playas” (Plan General Municipal de Ordenación, Algeciras 2001).



Figura 1.14. Plano morfología litoral y sección orografía de la ciudad con relación al tipo de costa. Fuente planimetría: Elaboración propia. Fuente fotografías: <http://www.inforural.com/>

Por lo que hemos visto, el perfil litoral de la ciudad tiene distintas características en cuanto a su morfología natural. De esta manera, podemos hacer nuestra propia sectorización para estudiar el litoral a través de unidades territoriales teniendo en cuenta otros factores además del tipo de costa: la primera es la que corresponde a la zona del Frente del Estrecho desde el límite con Tarifa hasta la Punta de Getares, que es una zona natural, las siguientes tres unidades territoriales tienen un carácter urbano; la primera es la zona urbana Getares- San García (Ud. territorial 2), la segunda es donde tiene lugar casi todo el desarrollo urbano de la ciudad y el puerto (Ud. Territorial

3) y la última es la zona que corresponde a la zona urbana del Rinconcillo, que se encuentra al norte del municipio (Ud. Territorial 4). Como vemos en el plano (Figura 1.15) hemos incluido por un lado, toda la zona de Frente del Estrecho por tener una configuración orográfica homogénea y por otro todo el desarrollo urbano excluyendo la zona de carácter industrial, que se encuentra entre la unidad territorial 3 y 4.

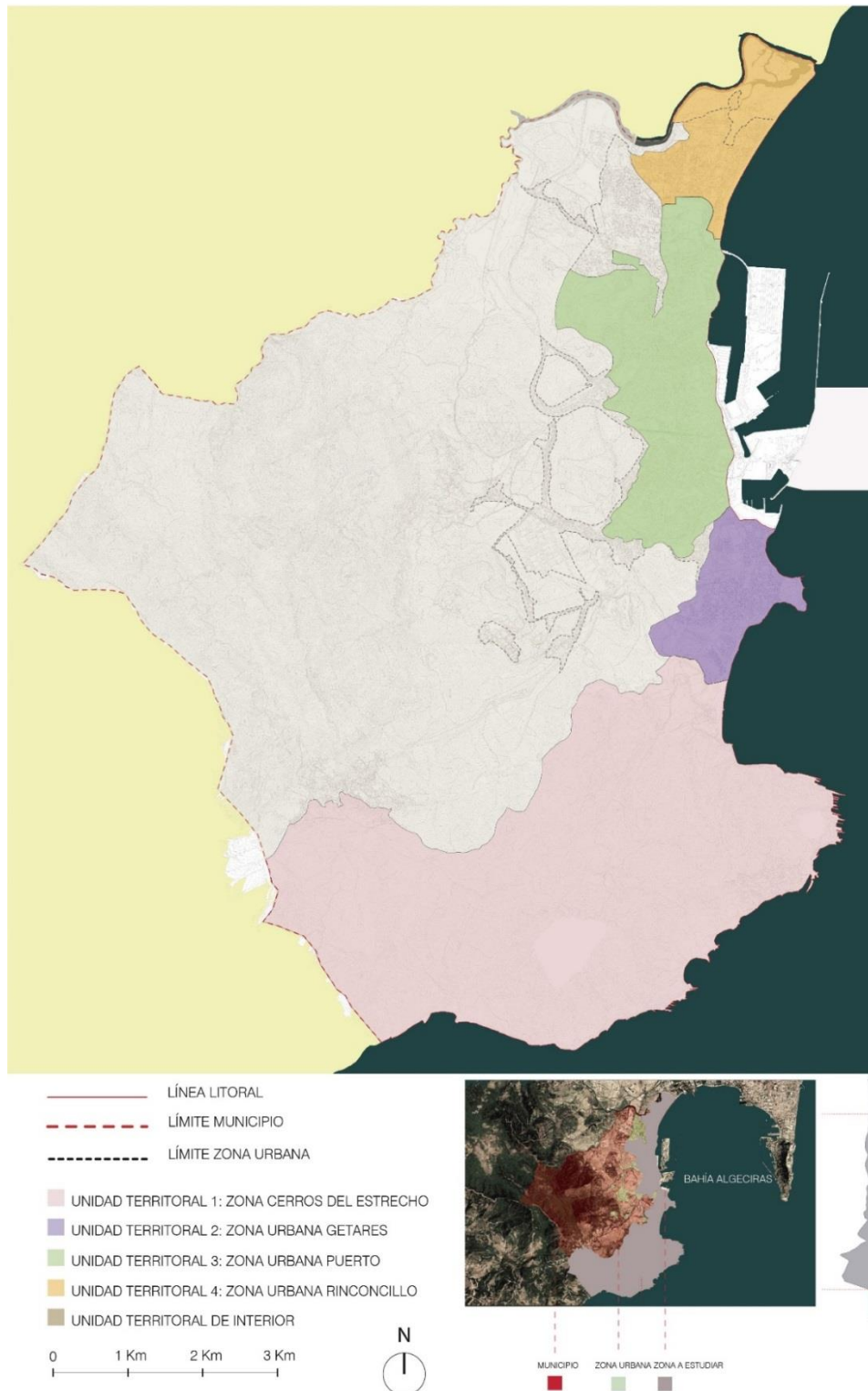


Figura 1.15. Plano unidades territoriales Algeciras. Fuente: Elaboración propia

Unidad territorial 1

La primera unidad territorial a diferencia de las siguientes, es una zona completamente natural que supone el límite sur del arco de la Bahía de Algeciras. Esta unidad territorial tiene una morfología física distinta al resto de las zonas del municipio que están en contacto con el litoral. Se trata de una zona de cerros, elevada sobre el resto de su entorno. La relación que tiene con el litoral es prácticamente inexistente, pues es un litoral acantilado en su totalidad, que unido con la cota que tiene esta zona, hace que sea complicada la implantación de accesos.

Al tratarse de una zona natural y protegida por el PORN Frente Litoral Algeciras-Tarifa, vamos a tener una sola unidad de paisaje en esta unidad territorial, exceptuando una pequeña zona residencial de viviendas unifamiliares en la ladera sur de Punta Carnero, que configurarían otra unidad de paisaje. Esta área residencial aún no está contemplada en el PGOU actual.

Unidad territorial 2

La segunda unidad territorial que hemos establecido corresponde a la zona de San García-Getares, empezó su desarrollo urbano en los años noventa, y es a partir de este momento cuando se empieza a potenciar su relación con el litoral. Al ser una zona alejada de la ciudad histórica y más elevada que esta, hizo que históricamente no se haya establecido una interacción directa con el mar, situación que ha cambiado radicalmente en la actualidad, pues es la zona del litoral de Algeciras que más vinculada está con el mar. El desarrollo urbano que tenido esta zona en las últimas décadas con un modelo de viviendas unifamiliares, ha potenciado el turismo en esta zona, y con ello la mejora de la vinculación con el mar, a través de la implantación de un gran acceso y de un paseo marítimo en la zona de Getares, el cual funciona en verano como un foco de atracción de gran parte de la población algecireña. Es importante mencionar, que esta zona es un espacio protegido bajo la denominación Parque Natural del Estrecho, por sus valores paisajísticos, históricos y culturales, lo cual permite que esta área tenga un tratamiento especial en cuanto a la protección del espacio natural.

El Parque Natural del Estrecho creado en el año 2003, protege el espacio marítimo y terrestre del litoral desde la ensenada de Getares hasta el cabo de Gracia en Tarifa. Además forma parte de la "Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo", creada por la Unesco en el año 2006 para proteger y gestionar la biodiversidad de ambas orillas además de impulsar la cooperación entre los dos países.

Las unidades de paisaje que tenemos dentro de esta unidad territorial son: la zona de la Playa de Getares, la zona natural del Río Pícaro que desemboca en la mencionada playa, el litoral acantilado de la Punta San García, la ensenada del Cucareo donde se

alternan pequeñas playas de escasa envergadura y zonas acantiladas y por último toda la extensión urbana de los distritos de Getares y San García.

Unidad territorial 3

Ahora vamos a analizar, el tercer sector y más importante que hemos establecido como procedimiento que nos ayude a estudiar el borde litoral algecireño, la zona portuaria.

“El puerto, de ser un poderoso generador de imaginario positivo, como se ponía de manifiesto en la literatura y la pintura de los primeros treinta años del siglo, más tarde se invirtió el signo, y el ciudadano comenzó a mirarlo como algo inútil que no le acarrearía más que problemas. Aunque esta valoración perceptiva carece, en parte, de base real, desgraciadamente ha sido estimulada desde ciertos sectores, a lo que se unió la pasividad de las diferentes Autoridades Portuarias” (José Ramón Navarro Vera 1998). Este cambio de la percepción del puerto por parte del ciudadano, hace que las administraciones estén de alguna manera controlando las formas de ocupación que tiene el puerto, por ello vamos a analizar cómo trata de controlar el PGOU de Algeciras esta nueva forma de ocupar el litoral del puerto.

En el PGOU se habla de una serie de condiciones que debería cumplir la implantación portuaria como son:

- “1. Limitar las ocupaciones en el frente litoral al mínimo posible, aprovechando otras oportunidades espaciales que ofrece la Bahía en su conjunto, y optimizando las instalaciones existentes.*
- 2. Disponer para las necesidades portuarias de otros espacios interiores que presenten las mejores aptitudes de utilización para actividades asociadas al uso portuario.*
- 3. Desafectar del uso portuario las playas de la Bahía con mejores condiciones de uso,*
- 4. Mejorar la integración Ciudad-Puerto y cuidar el diseño de los accesos terrestres”*

A pesar de que se imponen unas condiciones para el espacio portuario, vemos como la demanda de litoral que tiene el puerto, impide que se puedan cumplir dichas condiciones. Analicemos cada una de ellas.

La primera habla de una optimización de la ocupación del espacio del litoral por parte del puerto, esto como se puede observar en el plano de llenos y vacíos (Figura 1.12) no se ha hecho de esta manera, ya que hay una masiva ocupación y monopolización del litoral, solo el saliente que separa la ensenada del Cucareo y la de Getares, marca un cambio en la dinámica del litoral, pues justo en este punto desaparece la función portuaria por la zona sur, mientras que en la zona norte la morfología de la bahía impide que la Playa del Rinconcillo se distancie del puerto y esté resguardada de él,

como en el caso de la Playa de Getares. El puente de acceso norte al puerto es el elemento que marca la finalización de la actividad portuaria en este sector de la ciudad.

La segunda condición habla de buscar espacios para la ampliación del espacio portuario, en lugares que sean adecuados para la función puerto, pero sin invadir espacios en los que la ciudad se vea afectada. Esta condición no se ha cumplido pues la implantación portuaria se ha hecho unilateralmente, esto es, solo se ha hecho desde la perspectiva del funcionamiento portuario y no desde la perspectiva de la ciudad. Aunque el lugar que ocupa el puerto hoy, lo ha ocupado históricamente, la formalización que ha adquirido durante la época desarrollista en los años 60-80, más que continuar con una tradición histórica de relación ciudad-mar, ha supuesto una ruptura total de la relación histórica que ha tenido Algeciras con su puerto y con su mar.

En la tercera condición en la que se trata de poner en relieve la importancia de no ocupar las playas que están en las mejores condiciones, vemos que realmente aparte de no ser posible, no afectar a las playas de la ciudad por la cercanía de las actividades portuarias, toda la infraestructura del puerto se ha implantado en la zona intermedia que el PGOU denomina zona de transición, que era la zona donde el litoral tenía más relación con la ciudad, y donde había más playas, muchas de ellas absorbidas por el puerto. Por ello, desafectar a las playas de la ciudad de la actividad portuaria, resulta cada vez más difícil de conseguir, pues los vertidos y el aumento de los intercambios comerciales, están contaminando cada vez más el litoral no ocupado por el puerto, ya que la dinámica que lleva es la de seguir creciendo por las presiones ejercidas al otro lado del Estrecho, debidas a la implantación de infraestructuras portuarias en Tánger que amenazan con arrebatarle la hegemonía de puerto más importante del Mediterráneo a Algeciras. Esta situación de encrucijada, en la que se trata de poner en consonancia la cuestión económica y de desarrollo y la social y paisajística, es una constante en el devenir de Algeciras.

La última cuestión habla de integrar puerto-ciudad siendo esta condición una de las más fáciles de realizar, pues con determinadas estrategias y gestos, a través de la mejora de los accesos, y del establecimiento de usos compartidos entre la ciudad y el puerto en la franja litoral podría conseguir una mejora de la integración de la ciudad con su puerto, de tal manera que no sean dos organismos independientes, sino que haya un diálogo y funcionen de manera conjunta.

“La situación en la que se encuentra el puerto en la actualidad es una situación de incomunicación y separación radical entre las actividades urbanas y las portuarias. En efecto, el recinto portuario se ha convertido en un espacio acotado, incluso mediante la interposición de una valla perimetral, fruto de un período en el que éste se transformó según sus particulares necesidades ajeno al crecimiento urbano; la ciudad lo olvida y el puerto le da la espalda” (Carmen Ginés de la Nuez 2006).

Como unidades de paisaje tenemos en primer lugar toda el área del puerto, que tiene totalmente monopolizado el litoral en esta unidad territorial y el resto está ocupado por todo el desarrollo urbano en torno a la ciudad histórica que es la que se encuentra junto al desarrollo portuario más temprano.

Unidad territorial 4

El sector norte correspondiente al área urbana del Rinconcillo, es el sector que tiene peores condiciones ambientales, derivadas de las grandes obras portuarias que han afectado y repercutido de manera negativa en este sector del espacio litoral algecireño, mientras que el sector de la ensenada de Getares, tiene unas condiciones distintas en cuanto a su calidad ambiental, pues está incluido en el Parque Natural del Estrecho.

A pesar de que la playa del Rinconcillo se encuentra más integrada en el desarrollo urbano algecireño, tiene una dudosa interacción con la ciudad, por la afección que ha tenido el puerto sobre ella y por los vertidos de aguas residuales. Todas estas circunstancias hacen que la ciudad comience a perder vínculo con este sector del litoral, por considerarlo inapropiado para la inserción con la ciudad, sobre todo con la primera zona que es la que tiene un carácter más urbano, estando rodeada de la barriada El Rinconcillo, ya que la segunda zona tiene un carácter más natural pues está rodeada de por las marismas del río Palmones y por las dunas del antiguo cordón litoral.

El Rinconcillo es una de las primeras zonas de la Bahía de Algeciras en las que se han asentado las primeras civilizaciones que llegaron a la bahía. En tiempos romanos, en esta zona se asentaba una de las industrias derivadas de la pesca más importantes, erigiéndose esta actividad comercial como el motor del desarrollo económico de la zona. La industria implantada en el Rinconcillo fue tan intensa que incluso había un complejo alfarero, que se halló tras unas excavaciones en los años sesenta. Dos décadas después se volvió a proceder a las excavaciones, paralizando las obras para la construcción de un barrio residencial, hasta que se consiguió acotar la zona que ocupaban los hornos alfareros. Vemos como la zona del Rinconcillo ha estado vinculada históricamente a su litoral, hasta que se implantó la infraestructura portuaria actual, que hizo que esta relación se diluyera cada vez más. En la imagen aérea de 1956 (Figura 1.10), vemos como a la zona del Rinconcillo no había llegado el desarrollo urbano.

Las unidades de paisaje que conforman esta unidad territorial son la Playa del Rinconcillo, la zona natural del Río Palmones junto las marismas, las dunas del área litoral y por último la el distrito del Rinconcillo.

PARTE 2: HISTÓRICA VINCULACIÓN DE CEUTA CON SU LITORAL

2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICO-URBANA

Ceuta al igual que Algeciras es una de las ciudades que controla el Estrecho de Gibraltar, y cuya posición estratégica ha hecho que esta ciudad, a pesar de su escasa superficie, haya estado en constante tensión por el afán de controlarla y poseerla que han tenido muchas civilizaciones a lo largo de su historia. Es la única ciudad europea en el África septentrional, y desde luego la más próxima a Europa, de la que apenas la separa un brazo de mar de unos 22 kilómetros. Controla con Gibraltar el estrecho, que comunica el Océano Atlántico con el Mar Mediterráneo y el continente europeo con el africano. En este sentido Ceuta ha sido y es uno de los nudos cruciales en las comunicaciones internacionales. Y sin embargo esta ciudad proyectada a dos mares, abierta al exterior, en su historia, población, urbanismo y cultura durante los últimos cinco siglos, y hasta tiempos bien recientes, vivió replegada sobre sí misma y aislada del entorno magrebí inmediato, a quien tenía como enemigo, acentuando así la singularidad que, como rasgo definitorio, le proporciona la geografía.

Para conocer mejor la actual conformación de Ceuta, hay que retrotraerse históricamente y entender por qué desde que Ceuta fue ocupada por los portugueses en 1415 hasta la actualidad vive en un estado casi constante de tensión política. Tras el inicio de la Reconquista de la Península y el comienzo del retroceso del imperio musulmán hacia el sur, los cristianos tenían como objetivo contener al islam en la ribera sur del Mediterráneo teniendo como plazas avanzadas a todos esos territorios reconquistados del norte de África, entre los que se encuentra Ceuta. La idea era arrebatarse el noroeste del continente africano al islam para integrarlo de nuevo al universo cristiano, restituyendo con ello la situación anterior a la llegada de los musulmanes a esta región, cuando ambas orillas del Mediterráneo formaban parte de un universo cultural que se fragmentó con la llegada del islam. De esta manera los tres primeros siglos de la modernidad han sido unos siglos de una intensa inestabilidad en la ciudad. Como hemos dicho, España buscaba llevar su frontera lo más lejos posible de las costas peninsulares, por lo que la ocupación de Ceuta era una cuestión de vital importancia para conseguir los objetivos de frenar el posible avance magrebí. La posición geoestratégica de Ceuta haría de la ciudad la más antigua, sólida y estable de esas posiciones europeas en el norte de África.

Etapa lusitana



Figura 2.1. Vista de Ceuta del siglo XVI de un plano portugués anónimo.
Fuente: Atlas alemán de Georgius Bram, *Civitates Orbis Terrarum*, Colonia

Ceuta fue ocupada por el reino de Portugal en 1415 (Figura 2.1). Durante la etapa lusitana (1415-1656), el perímetro medieval de la Ceuta musulmana se tuvo que retraer al istmo de comunicación, de la parte peninsular con la parte continental de la ciudad, para poder defenderse del continuo ataque de las tropas magrebíes. Este espacio relegado a la parte peninsular, estaba cubierto por unas quinientas casas, para poder asegurar una mejor defensa. Más allá de la Muralla Real y su foso, hacia el Campo Exterior, se implantó una gran infraestructura defensiva para paralizar el avance de los magrebíes. El viajero alemán Jerónimo Münzer¹³ describe Ceuta en 1495 así “*En África, junto al estrecho y Columnas de Hércules, hállase Ceuta, que fue gran ciudad antes de*

¹³ Jerónimo Münzer (1458-1506) fue un viajero alemán que recorrió, a finales del siglo XV, España, Portugal, Francia, Alemania y Suiza. El motivo del viaje vino propiciado por su afán de alejarse de la peste que asolaba Europa en esos años

que los portugueses la tomaran a los reyes de Fez, pero ahora es mucho más pequeña, aunque bien fortificada y apercebida contra los ataques de los moros". Finaliza esta descripción diciendo que *"... esta plaza le da al rey de Portugal más honra que provecho"*.

Hay fuentes que justifican que la reducción de la superficie que tenía Ceuta en su periodo musulmán, al pasar a manos portuguesas, se debía al objeto de economizar dotaciones y recursos y para adaptarse a la utilización de la artillería por los magrebíes, pero lo cierto es que Ceuta se contrajo por propia seguridad defensiva, ya que fuera del límite la península de Almina, las incursiones musulmanes eran muchos más fáciles.

De esta manera, una vez que Ceuta asume su posición de aislamiento, comienza a acometer la mejora de su infraestructura defensiva adaptándola al comienzo del uso de la artillería por parte del reino musulmán. Así lo describen Criado y Ortega¹⁴ *"En el año 1521, y reinando ya en Portugal Juan III se introdujo entre los moros el uso de la artillería, y como para estas armas necesitaba ya la plaza de Ceuta de otras defensas, mandó el Rey un ingeniero y a otras personas competentes para que hicieran los estudios de las fortificaciones que era necesario ejecutar..."* Este recinto flanqueado por una imponente infraestructura de defensiva militar perdurará sin apenas variaciones hasta bien entrado el siglo XVIII.

Tras la cesión de Ceuta por parte del reino portugués al español en 1656, por propia voluntad de la población ceutí de permanecer en la monarquía española al producirse la separación de Portugal, el espacio urbano se encontraba recluido en un recinto amurallado, destacándose dos lienzos abaluartados orientados a la Almina y al Campo exterior, de los cuales sólo el último se encontraba en relativo buen estado, hallándose el resto de las fortificaciones en un avanzado estado de deterioro, por lo que se envió a la plaza un ingeniero y maestro de obra para realizar los trabajos de rehabilitación y modernización de la infraestructura militar. Así describía el estado de las fortificaciones el encargado de informar de ello: *"La fortificación de la ciudad casi toda es a lo antiguo... y sin defensa, excepto una cortina que cae hacia los moros, que está fuerte y buena, pero las demás muy arriesgadas a una ruina sino se reparasen con brevedad"*. Varios intentos de llevar las fortificaciones más allá del foso exterior, fracasaron ya que eran derribadas por los enemigos.

¹⁴ M. Criado y M.L. Ortega, *Apuntes para la Historia de Ceuta*, pp, 122-123

Traspaso de Ceuta a España

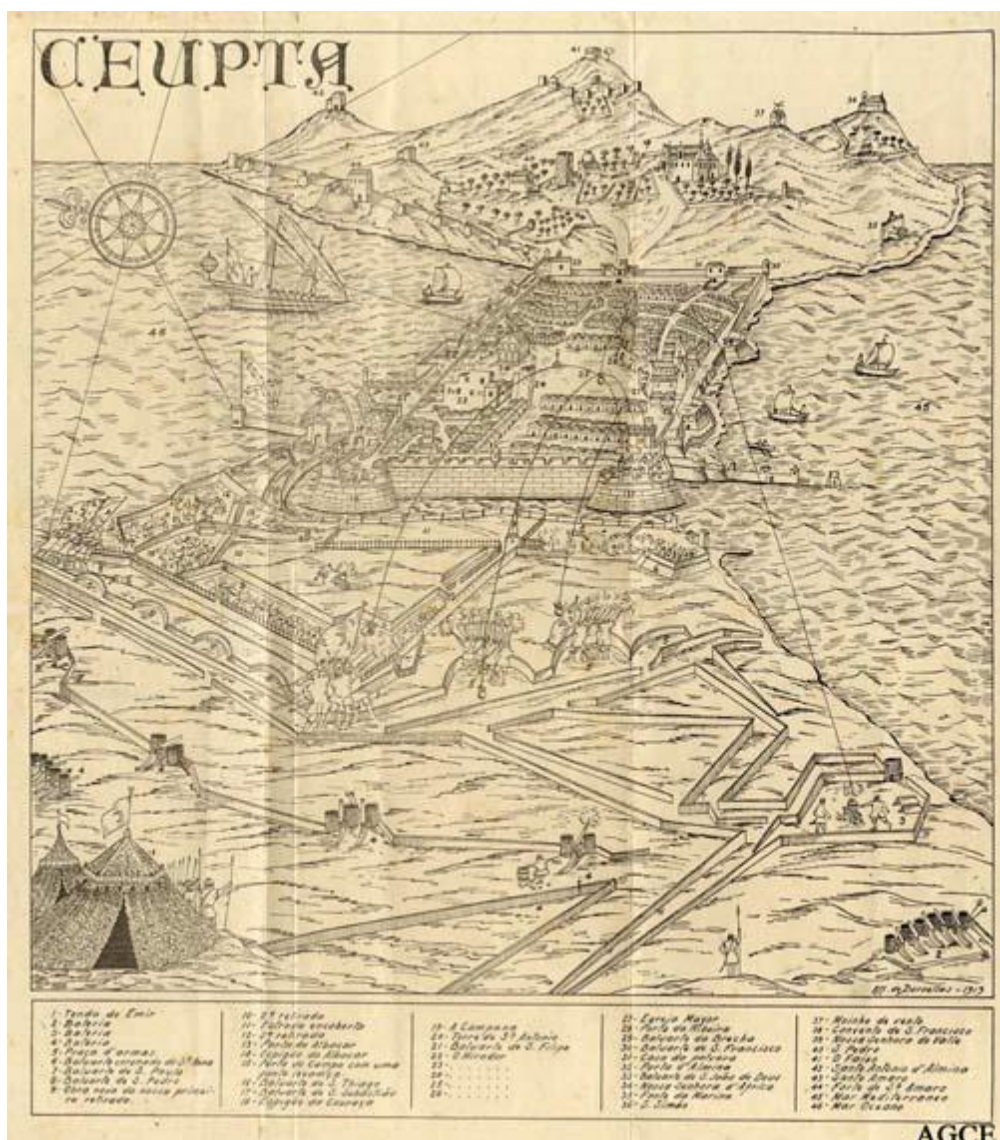


Figura 2.2. Vista de Ceuta durante el largo asedio de Mulay Ismail (1694-1727). 1695

Fuente: A. Dornellas

Hasta finales del siglo XVII los límites de Ceuta permanecieron invariables. La ampliación del recinto fortificado, en dirección a Sierra Bullones¹⁵, elevación situada en el sur de la ciudad, suponía tener que volver a intervenir en el sistema defensivo, lo cual se intentó evitar por todos los medios para no incrementar el gasto que se estaba teniendo para el mantenimiento del enclave. Tan sólo el largo sitio a la que fue sometida Ceuta entre 1694 y 1727 (Figura 2.2) obligó a ampliar las fortificaciones con la idea de ocupar las zonas altas, desde los cuales la artillería marroquí dominaba

¹⁵ Sierra Bullones es un conjunto montañoso que finaliza en el extremo occidental de Ceuta y que se desarrolla en su práctica totalidad en territorio marroquí.

buena parte de la ciudad. Fue en esta época, cuando se configuró un moderno sistema defensivo de la plaza, completado y perfeccionado en el curso del siglo XVIII (Figura 2.3), así como su ampliación hasta la línea de Jadú¹⁶ tras el acuerdo de límites de 1845, y hasta la frontera actual una vez delimitada esta en cumplimiento del Tratado de 1860.

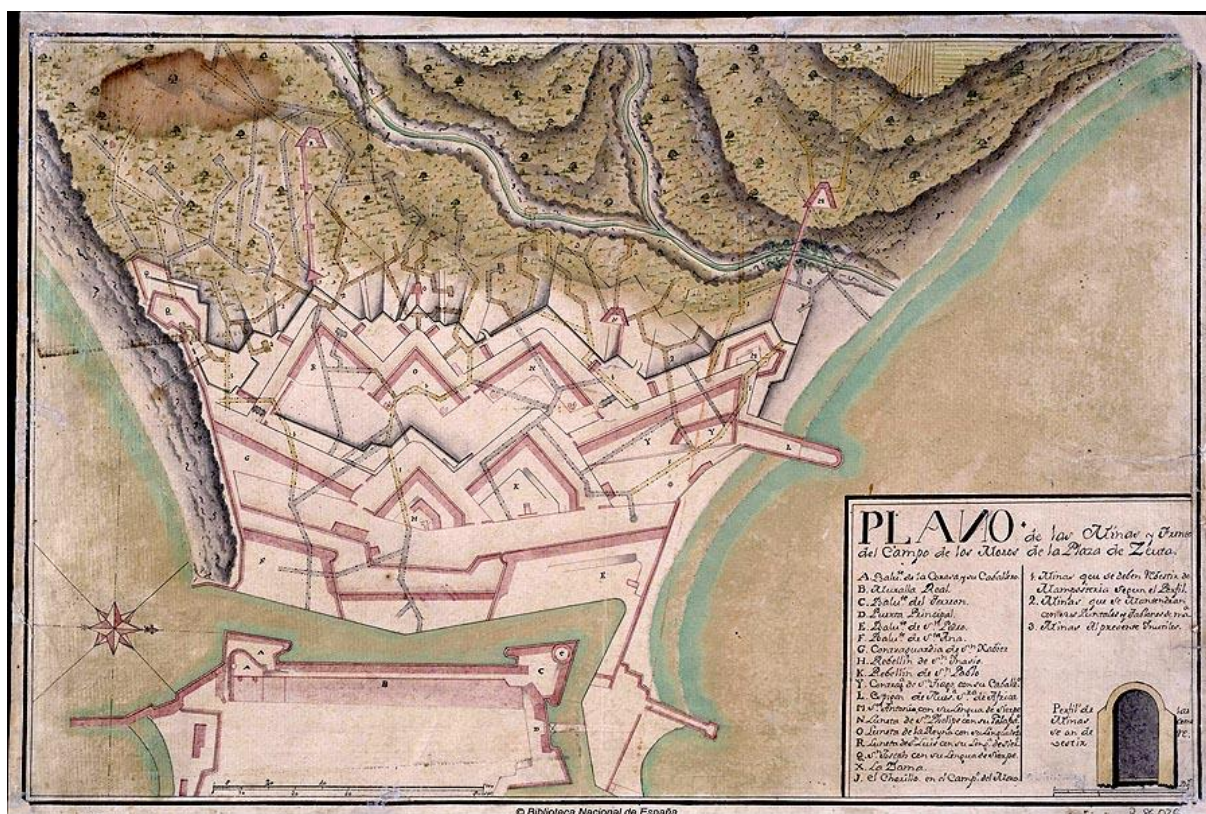


Figura 2.3. Plano sistema defensivo en la zona de istmo antes de la ampliación de 1845-1870.
Fuente: <http://www.bne.es>

Ceuta tuvo un rápido crecimiento demográfico en el siglo XVIII lo que impuso la necesidad de ampliar sus límites. Hay que tener en cuenta que en la ciudad existía un presidio desde la época de dominio portugués y que estamos ante una ciudad en constante conflicto, por lo que la presencia militar es considerable, tanto es así que entre presidiarios y militares conformaban la mayor parte de la población. La ampliación de territorio fuera de los límites de la ciudad, fue una concesión otorgada temporalmente por Marruecos por la necesidad de suelo que tenía Ceuta tanto para esparcimiento de la escasa población civil como para pastar. España en un principio, pretendía que la ampliación fuese hasta la zona del Serrallo¹⁷, lo que supondría una franja de cuatro kilómetros, aunque al final Marruecos sólo cedió un espacio de kilómetro y medio. Este acuerdo que se formalizó en el Convenio de 1782, tenía un

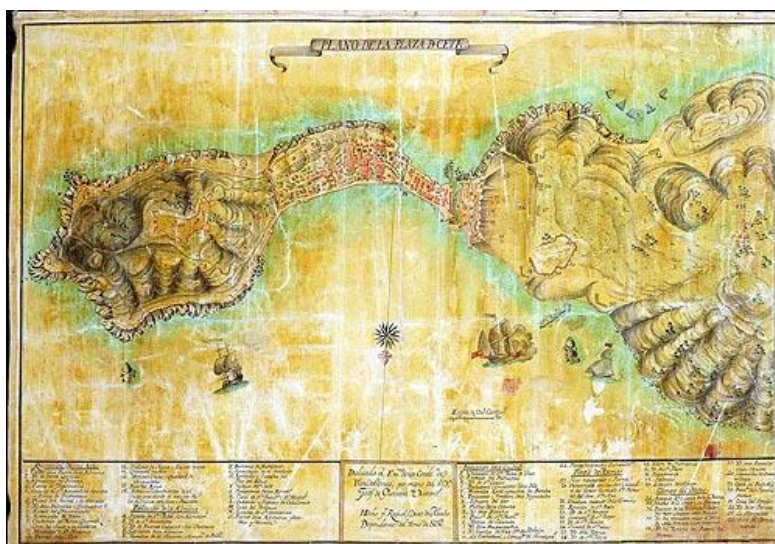
¹⁶ Jadú es un barrio situado al oeste de la ciudad. Esta zona no fue anexionada a Ceuta hasta 1860, tras la finalización de la Guerra de África.

¹⁷ Serrallo es uno de los barrios de Ceuta que limitan con la frontera marroquí.

carácter provisional y en usufructo, y por tanto no en propiedad, con lo cual la llegada del abastecimiento de agua no estaba asegurado.

Esta concesión de suelo, no fue aceptada por la población civil musulmana, ya que se vieron perjudicados en sus intereses. Tras el fallecimiento del sultán que facilitó la cesión de territorio el acuerdo quedó en suspenso siendo reactivado un tiempo después. Esta situación de confusión provocó continuos enfrentamientos, hasta que se alcanzó una solución relativamente satisfactoria para España cuando se hizo la nueva delimitación de 1845 y, con carácter estable, hasta la cesión territorial contemplada en el Tratado hispano-marroquí de 1860 que puso fin a la llamada Guerra de África¹⁸.

Hagamos un breve recorrido aclaratorio de los acontecimientos más importantes de la ciudad para entender su realidad actual. El enclave establecido por los portugueses en el istmo de Almina, se transfirió a la Corona española por voluntad de sus propios habitantes. Esta cesión se hizo a Castilla en 1640, transferencia reconocida por Portugal 28 años después, aunque la ciudad llevaba dependiendo de la Corona española desde el siglo XVI, no experimentó cambios de entidad hasta bien entrado el siglo XVIII. El escaso espacio disponible recluido dentro de los límites de la península de Almina, limitada las posibilidades de crecimiento (Figura 2.4). Las fortificaciones de la ciudad junto con el aumento progresivo de población militar y presidiarios hicieron que la ciudad se sobrecargara, siendo urgente la necesidad de ampliar sus límites, por lo que surgió un populoso arrabal más poblado que la propia ciudad a principios del siglo XVIII. Esta realidad apenas experimentó variación alguna en los cien años siguientes.



¹⁸ La Guerra de África o Primera Guerra de Marruecos fue el conflicto bélico que enfrentó a España con el sultanato de Marruecos entre 1859 y 1860, durante el período de los Gobiernos de la Unión Liberal del reinado de Isabel II de España.

Figura 2.4. Plano de la plaza de Ceuta antes de las ampliaciones de 1845 y 1860. 1770.
Fuente: <http://www.bne.es>

Conformación territorial actual: ampliaciones de límites de 1845 y 1860

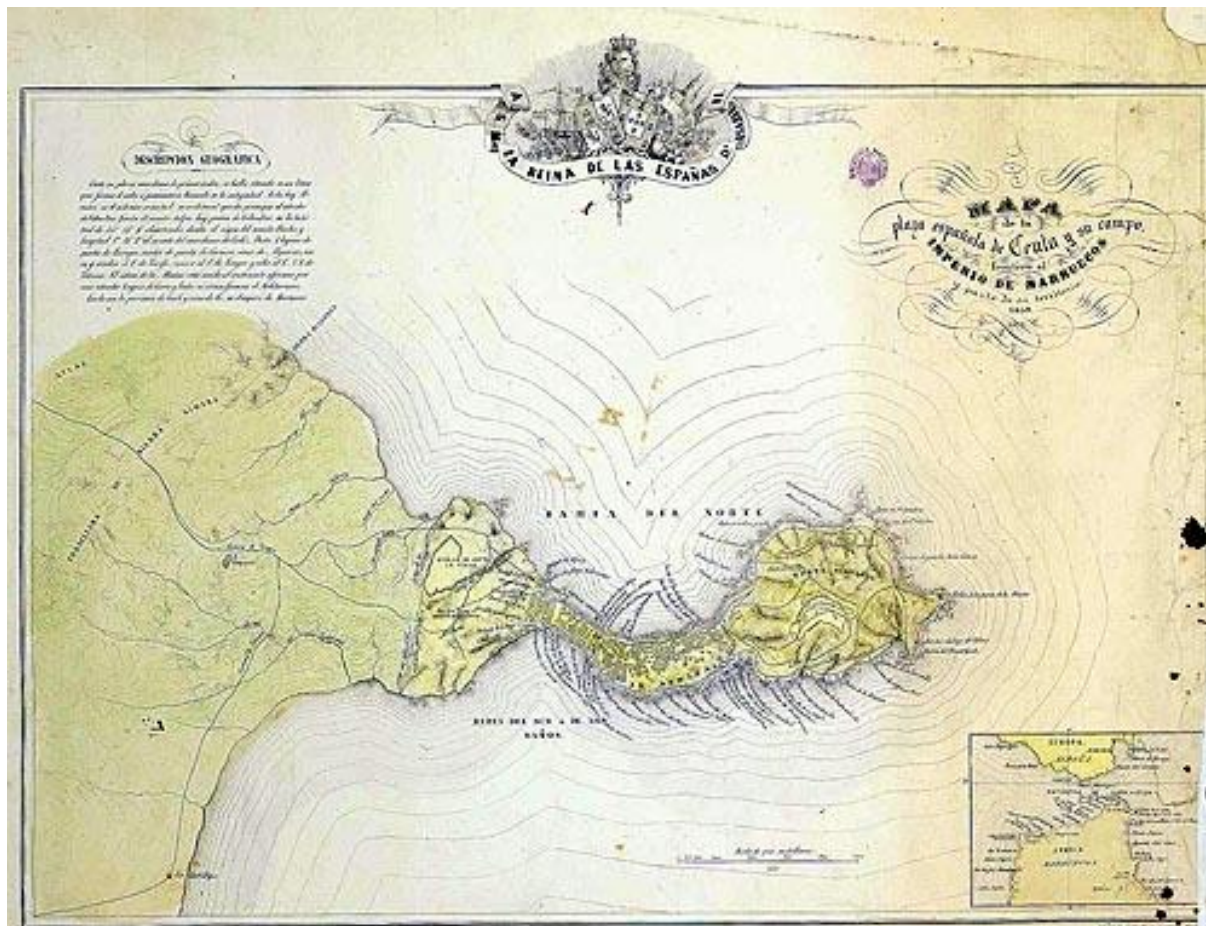


Figura 2.5. Plano de la plaza de Ceuta y su límite fronterizo con el Campo Exterior de 1859 tras la ampliación de 1845. Fuente: <http://www.bne.es>

La falta de medios hizo que las primeras décadas del siglo XVIII fuera un época de acción debilitada en cuanto a los frecuentes enfrentamientos con Marruecos. España se encontraba devastada por la guerra de la Independencia y luego por la Primera Guerra Carlista de 1833-1839, aun así pudo mantener sus posesiones en el norte de África. Este mantenimiento, a parte de la propia voluntad de España por conservarlas, hubo un cierto consenso de las partes interesadas en que no variase el “status quo” en el Mediterráneo occidental y en las aguas del Estrecho, para no volver a la época de dominio musulmán en la que ambas orillas del Mediterráneo occidental les pertenecían.

La franja de territorio cedida por Marruecos a España a principios del siglo XVIII, se hizo con un carácter temporal por lo que los límites no estaban claramente delimitados, provocando que en 1837 que el país vecino tomara esta porción de suelo. Los textos españoles y árabes del Convenio, ambos totalmente ambiguos en cuanto a los límites establecidos, provocaron diferentes interpretaciones y con ello frecuentes incidentes fronterizos. La interminable crisis fronteriza hispano-marroquí concluyó con el Convenio de 1845 (Figura 2.5), por la mediación británica en el asunto.

Estos enfrentamientos desembocaron inevitablemente en la segunda crisis hispanomarroquí del siglo, ahora bélica, la “Guerra de África” de 1859-1860, finalizada con una segunda ampliación territorial de Ceuta, en esta ocasión hasta la línea del Serrallo, que era lo que solicitaba España en la primera cesión territorial marroquí. Esta frontera ha permanecido invariable hasta hoy (Figura 2.6), aunque no ha estado exente de ser cuestionada por Marruecos, al entender que supuso una mutilación forzada de su territorio, aun así no puso obstáculo en reconocer el nuevo límite establecido tras el enfrentamiento bélico de 1860.



Figura 2.6. Plano de la plaza de Ceuta de 1900 con el límite tras la Guerra de África.

Fuente: <http://www.bne.es>

De la Ceuta como plaza militar y presidio a plaza marítima y mercantil

“Ceuta es por tanto una urbe europea en el litoral africano del Estrecho de Gibraltar, dependiente de la península Ibérica durante un milenio (fase púnica, romana y visigótico-bizantina), conectada más tarde a Al-Andalus durante dilatados períodos a partir del siglo VIII, e integrada de nuevo en el entorno europeo desde 1415” (Juan B.

Vilar 2003). Cartógrafos, viajeros, dibujantes y escritores de todos los tiempos han considerado en sus retratos gráficos y escritos a Ceuta como una ciudad andaluza más, mirando hacia Europa y con escasas o nulas conexiones con el entorno en el cual se asienta. A pesar de ello, esta connotación cultural europea que tenía Ceuta desde la toma portuguesa no se mantiene en la actualidad, aunque haya muchas fuentes que así lo afirman por ciertos intereses, pues tras el inicio de la democracia empezó a haber un reconocimiento de todos aquellos ciudadanos ceutíes que habían habitado estas tierras desde antes de la llegada de Portugal y España, y que estaban subyugados al poder de estas potencias, y no se les reconocía la pertenencia a ese territorio por profesar la religión musulmana. La instauración de la democracia y su carácter aconfesional supuso un cambio en cuanto a la naturaleza cultural de Ceuta, pues empezaron a ser visibles todos los ciudadanos que componían la ciudad y no sólo los de origen andaluz-cristiano, pues la mayor parte de los habitantes musulmanes de Ceuta provenían del sur de la península, tras haber sido expulsados durante el largo proceso de la reconquista de la Península Ibérica. Cuando en las numerosas descripciones de la época se habla de Ceuta como una ciudad andaluza, se refieren a la Andalucía cristiana y no a la musulmana, pues recordemos que durante el largo período durante el cual la ciudad vivía entre avances y retrocesos con la vecina Marruecos, el enfrentamiento tenía un carácter religioso.

En el siglo XVII se abrió un debate sobre la conveniencia de mantener o abandonar las plazas de África, pero la permanencia de Ceuta jamás fue cuestionada. Y es que la ciudad fue siempre la plaza española por definición en el norte de África, los restantes enclaves no pasaron de presidios. En 1720 se planteó la posibilidad de ceder Ceuta a los británicos a cambio de que estos devolvieran Gibraltar a España, lo cual no se pudo efectuar por diferentes motivos. En primer lugar la ausencia del necesario consenso nacional tanto en Gran Bretaña como en España, y en el caso de ésta una dificultad legal añadida por ser Ceuta no sólo territorio de plena soberanía sino completamente integrado en el estado español a efectos jurídicos-administrativos, en cambio Gibraltar no pasó nunca de ser una colonia sin gobierno responsable, y más tarde su gobierno gozaba de cierta autonomía de la corona británica.

A diferencia de otras plazas españolas en el Magreb, Ceuta ha sido considerada siempre parte de la metrópoli y dentro del ámbito peninsular, aunque gozando de un régimen especial, así se esgrime en las sucesivas constituciones españolas a partir de las de 1812. Esta diferencia con Gibraltar se debe a la cercanía de Ceuta a España, lo cual posibilita una integración y control de la ciudad, lo cual no ocurre con Gibraltar, de ahí se entiende que haya estado siempre fuera de la órbita del control por parte del gobierno británico.

El caso de Ceuta es el más asimilable al modelo peninsular. Dotada, como queda apuntado, de organización concejil propia desde el siglo XV, y transformada en

Ayuntamiento constitucional el 29 de marzo de 1812, quedó sujeta sin embargo a un régimen jurídico administrativo particular, derivado de su doble condición de plaza fuerte al otro lado del estrecho de Gibraltar y de establecimiento penitenciario (Juan B. Vilar 2003). En 1899, aun permaneciendo el presidio en Ceuta finalizó el régimen especial, acogiéndose la ciudad a la legislación administrativa general española e integrándose en la provincia de Cádiz. En 1925, el municipio de Ceuta se convirtió en Junta Local, pasando a formar parte de un consejo español en Marruecos, ya que estamos en pleno Protectorado Español en Marruecos (1912-1956). Tras el inicio del Protectorado Ceuta dejó atrás su carácter de plaza fuerte fronteriza abriéndose al siglo XX. Durante esta nueva etapa Ceuta comenzará un desarrollo urbano que sentará las bases de la Ceuta actual. En 1930 fue establecido el Ayuntamiento de Ceuta, pasando a depender del Ministerio de Gobernación.

Tras la finalización del Protectorado en 1956, la frontera que se convino en 1860 entre la plaza española y el gobierno marroquí, que nunca había dejado de existir, fue restablecida para evitar nuevos y posibles conflictos, quedando de nuevo ciertos aspectos no totalmente resueltos cayendo en la ambigüedad, lo cual llevó medio siglo después a la crisis de Perejil el verano del 2002 (Figura 2.7).



Figura 2.7. Vista aérea de Ceuta a principios del siglo XX. Fuente: <http://www.todocoleccion.net>

Proceso de mestizaje y evolución urbana

Tras la transferencia de Ceuta a España por parte de Portugal, hubo un proceso de fusión entre la población lusitana y los inmigrantes castellanos de origen andaluz. La inmigración andaluza se inició en el siglo XV por las continuas comunicaciones de la plaza con Andalucía, de la cual llegaba el abastecimiento, pues al estar totalmente aislada siempre ha precisado de ayuda exterior para subsistir. Estos lazos de dependencia se intensificarán en el siglo XVI, incluso con anterioridad a la fusión de ambos pueblos ibéricos en 1580, ya que era frecuente la presencia militar castellana en Ceuta en momentos de conflicto y más aún después del traspaso de Ceuta a España, lo que explica que al separarse Portugal de España en 1640, la plaza se encontrase prácticamente bajo la órbita castellana. De esta manera se entiende la

razón por la que los portugueses optaron por la obediencia a Castilla, pues era más acorde a sus intereses reales, por la cercanía de la plaza a España, la cual aseguraba una reacción más eficiente en caso de ataque de las fuerzas magrebíes. Tanto es así que en pleno dominio portugués se demandó el incremento de la presencia militar castellana en Ceuta.

A diferencia de lo que ocurrió tras el inicio de la etapa castellana en Ceuta, en la que se produjo un proceso de mestizaje de la población portuguesa y la andaluza, tras la ocupación lusitana todos los musulmanes que habitaban la ciudad fueron expulsados y desarraigados de sus tierras de origen, huyendo a distintos puntos del Magreb y del sultanato granadino.

Ceuta permaneció sin población musulmana residente por espacio de cuatro siglos, hasta que en 1791, habiendo sido evacuados los enclaves españoles de Orán y Mazalquivir, los musulmanes residentes en ambas posiciones optaron por propia voluntad por irse con los españoles, siendo instalados finalmente en Ceuta. Medio siglo después no residían en Ceuta otros musulmanes que esos. Un cronista de la época relataba así *“Es (Ceuta) de la provincia civil de Cádiz. Solamente abraza dos parroquias, la de la catedral y la auxiliar de los Remedios, en la parte nueva de la ciudad. En ésta hay un barrio de mahometanos que vinieron de Orán bajo el cuidado de un imán director, y sujetos a las visitas de los jefes de su religión, del vecino imperio de Marruecos”*. Por tanto, la población musulmana de la ciudad no tuvo otra vinculación con el vecino Marruecos que la religiosa.

No obstante, es de destacar que la población autóctona musulmana actual de Ceuta no fue originariamente marroquí sino argelina y ésta a su vez de ascendencia peninsular: granadinos y moriscos de Valencia y Murcia llegados de Orán entre 1480 y 1492 los primeros, luego entre 1609 y 1614 los segundos.

En cuanto a la cantidad de población que tenía Ceuta, vemos que antes de la supresión del presidio la población la componían militares, penados y habitantes de asentamiento temporal o transeúntes, teniendo ascensos puntuales tras la guerra hispano-marroquí de 1859-1860 llegando a los 10.395 habitantes y los primeros años del siglo XX, alcanzando los 13.393 habitantes en 1900 y los 23.907 en 1910. *“Suprimido el presidio en este año y dotada la plaza de un buen puerto, en adelante Ceuta se convertirá en destacado polo de atracción demográfica. Sobre todo de inmigrantes llegados, como queda dicho, de las provincias de Cádiz y Málaga, pero también, marroquíes concentrados en principio en la barriada de Jadú”* (Juan B. Vilar 2003).

Tras lo que podríamos llamar el “renacimiento de Ceuta” una vez eliminado su carácter de presidio en 1910, va a haber un crecimiento demográfico vertiginoso llegando en

1960 a los 73.182 habitantes. No obstante, tras la finalización del Protectorado franco-español en 1956, se produjo un descenso poblacional que estuvo provocado por la reducción de efectivos militares. Desde los años ochenta empieza a haber un progresivo aumento de población que continua en la actualidad.

A pesar de que Ceuta tras la Guerra de África empezó a ser puerto franco, no se pudo beneficiar realmente de esta situación hasta que se suprimió el presidio en la ciudad. Este cambio en el carácter de la ciudad, supuso realmente el comienzo de su expansión y desarrollo urbano. Durante los cinco siglos que Ceuta fue presidio desde la llegada de los portugueses en 1415 hasta la supresión del mismo en 1910, la ciudad tenía un fuerte carácter militar y sumado con el presidio, realmente no se concebía el emplazamiento de Ceuta como una ciudad al uso, ya que tanto en su conformación urbana como en la dinámica de su funcionamiento, era un verdadero enclave militar y no un espacio pensado para el ciudadano civil sino para el militar.

Para poder llevar a cabo esa expansión urbana hasta el Campo Exterior¹⁹ tras la supresión del presidio, se tuvo que demoler el enorme complejo fortificado levantado en el siglo XVIII, teniendo de esta manera liberado el espacio para poder urbanizar fuera de los límites de la Almina, que era donde estuvo recluida Ceuta durante varios siglos hasta que en 1845 se le cedió parte de suelo en las inmediaciones del recinto fortificado para poder expandirse y desarrollar ciertas actividades para la escasa población civil que había en aquel momento.

El inicio de la explosión urbana en Ceuta se hizo de un modo realmente agresivo, pues se demolió el antiguo caserío, sin tener ningún tipo de sensibilidad a la hora de entender el valor de algunos de los edificios más emblemáticos de la ciudad vieja, lo cuales se demolieron. Se abrieron nuevas calles y plazas, se trazaron alamedas, se establecieron parques y jardines y se formaron bulevares. Paralelamente se dotó a la ciudad de todo tipo de infraestructuras y servicios urbanos para que pudiera funcionar como una ciudad moderna y fue también en esta época cuando se empezó la construcción del puerto.

Como hemos mencionado, de la vieja Ceuta, apenas sobrevivió nada de sus edificios, equipamientos, construcciones religiosas, espacios públicos, infraestructuras para servicios militares, etc... todo fue indiscriminadamente demolido. Tan solo algunas fortificaciones y unos pocos edificios, casi todos del siglo XVIII y XIX, que se consideró que podrían reutilizarse, se mantuvieron.

¹⁹ Campo Exterior era la denominación de todo el territorio que quedaba fuera de las murallas de la ciudad antes de la anexión de 1860.

2.2 CEUTA: UNA CIUDAD TENSIONADA

La ciudad de Ceuta por su historia y su ubicación estratégica, ha sido un lugar de tensiones constantes a lo largo de su historia. Aunque desde hace más de un siglo, se acabaron los enfrentamientos y conflictos bélicos, la ciudad sigue viviendo tensionada. Las continuas reclamaciones y peticiones de revisión del tratado firmado tras la Guerra de África por parte de Marruecos, la dependiente economía de la ciudad, el contrabando y la falta de atención hacia los barrios marginales musulmanes periféricos, entre otros, hacen que Ceuta sea una zona de constante conflicto.

Reivindicaciones sobre Ceuta

Las reivindicaciones sobre Ceuta por parte del gobierno de Marruecos han estado presentes desde la finalización de la Guerra de África hasta la actualidad, con periodos de más o menos intensidad. De esta manera, la reivindicación tanto de Ceuta como de Melilla y otros peñones e islas españolas en África, han marcado las relaciones de España con Marruecos. No obstante la postura de España con respecto a esta situación es la de no reconocer la existencia de contencioso alguno con Marruecos sobre las ciudades y su soberanía.

Fue en el verano de 2002, cuando se produciría la última crisis entre España y Marruecos por las ciudades e islas norteafricanas, que ha habido hasta hoy. Aquel episodio comenzó cuando el ministro marroquí de Exteriores convocó al embajador de España el 4 de junio de 2002 para protestar por la presencia de cinco buques de guerra y un helicóptero militar en las proximidades del peñón de Alhucemas. El 11 del mes siguiente, un grupo de gendarmes marroquíes desembarcó en un pequeño islote deshabitado próximo a Ceuta conocido con el nombre de Perejil, cuyo estatus no estaba del todo claro, pues ambos países reclamaban su soberanía. Por su parte, el Gobierno español reclamó la retirada de los gendarmes y el restablecimiento del estatus anterior del islote y el Gobierno marroquí se negaría a ello, por lo cual ordenó una intervención militar que concluiría con la captura de seis infantes de marina marroquíes, su devolución y la ocupación del islote por el Ejército español, aunque ambos países finalmente aceptarían restablecer la situación anterior tras la mediación del secretario de Estado de los Estados Unidos, Colin Powell. (Jorge Luis Loureiro Souto 2015).

La finalización de este conflicto no acabó en absoluto con las reivindicaciones de Marruecos, por lo que tras una visita del presidente José Luis Rodríguez Zapatero al país se abrió de nuevo el debate. No obstante, la visita de los reyes de España en el año 2007 tuvo mayor repercusión en las relaciones hispano-marroquíes, pues el rey Mohamed VI consideró que esa visita era una verdadera provocación. De hecho se anularon reuniones y una importante cumbre que se celebraría próximamente entre

ambos países, por lo inoportuno de la visita de los reyes españoles a Ceuta. Las declaraciones que hizo el rey Mohamed VI expresando su determinación por continuar con las reivindicaciones mediante un diálogo con España, constituyen un buen ejemplo de que la controversia por Ceuta y demás territorios reivindicados por Marruecos aún perdura y sigue latente, pues cualquier situación delicada entre ambos países vuelve a sacar a la luz un conflicto sin resolver desde hace varios siglos.

“Aunque los puntos de fricción entre España y Marruecos son numerosos, no todos tienen la misma naturaleza, y por tanto no todos tienen la misma capacidad para generar tensiones. Desde luego, Ceuta y Melilla no constituyen en sí mismas un problema de magnitud notable si analizamos su existencia desde un punto de vista económico, migratorio o territorial...Sin embargo, constituyen el centro de un intenso conflicto emocional e influyen puntualmente en los demás ámbitos de desacuerdo. Las exportaciones de ambas ciudades influyen en la economía marroquí; la acumulación de potenciales inmigrantes en los alrededores de sus fronteras da una dimensión física a las restricciones migratorias españolas; y los efectos sobre ellas de los problemas norteafricanos, desde el tráfico de drogas hasta la extensión del fundamentalismo, convierten aquellos, más si cabe, en problemas propios” (Ángel Pérez 2004)

Conflicto social

“Ceuta y Melilla se han ido transformando paulatinamente con el paso del tiempo hasta que han dejado de ser unos puestos avanzados de la cristiandad en la orilla sur del Mediterráneo cuya misión era llevar la guerra a las tierras del islam y proteger la Península de las agresiones de los musulmanes para convertirse en un punto de encuentro entre dos civilizaciones que durante largo tiempo han sido rivales y todavía no han terminado de aprender a convivir: Occidente y el mundo islámico” (Jorge Luis Loureiro Souto 2015).

En Ceuta, existe una particular segregación entre los musulmanes españoles y los demás colectivos, si bien la práctica totalidad de estos últimos son de origen cristiano, provocando dificultades en la integración entre ambas comunidades. Esto ocasiona que estos individuos tengan que superar una serie de líneas de fractura social, religiosa, lingüística, económica, cultural y educativa para relacionarse con los miembros de la otra comunidad. Si bien es cierto, que al ser la comunidad española de origen cristiano la que está en la gran mayoría de los puestos administrativos y por supuesto en el gobierno, es la comunidad musulmana la que tiene que superar esas barreras.

“En lo que respecta a la distribución del territorio entre los diferentes grupos étnicos que componen la población de Ceuta, Rontomé muestra como la comunidad musulmana de Ceuta ha ido ocupando los barrios periféricos de la ciudad en virtud de un proceso

mediante el cual ambas comunidades tendían a concentrarse en determinadas zonas, agudizándose con ello la segregación residencial entre musulmanes y no-musulmanes en una dinámica en la que el factor demográfico ha desempeñado un importante papel porque la comunidad musulmana ha crecido rápidamente y pronto se comenzó a producir en Ceuta un nuevo fenómeno: a medida que este grupo étnico se asentaba en una zona y su presencia aumentaba, los españoles de origen peninsular la abandonaban para establecerse en otros lugares donde todavía eran mayoría, produciéndose un movimiento migratorio intra-urbano que revela la segregación que existe entre ambos colectivos” (Jorge Luis Loureiro Souto 2015).

Según Rontomé, el mencionado reparto de los espacios urbanos, ha hecho que la ciudad tenga un carácter dual: por un lado estaría la zona centro de la ciudad, ocupada por los ceutíes de origen peninsular, donde se encuentra el núcleo comercial y administrativo, contando esta zona con las mejores infraestructuras y los indicadores sociales más elevados; mientras que el resto de las áreas periféricas, compuesta por los ceutíes de origen musulmán, cuyo epicentro es el conocido Barrio del Príncipe Alfonso, próximo a la frontera con Marruecos, constituye una zona degradada en la que proliferan las viviendas irregulares, tiene graves carencias infraestructurales, desempleo en un porcentaje muy superior a la media de la ciudad y todos los problemas derivados de la venta de drogas.

Tratar el tema de la segregación social que existe en Ceuta no es fácil, pues por un lado desde el gobierno de la ciudad se suele proyectar una visión simplista de este conflicto, hablando sencillamente de marginalidad, pero de lo que no se habla es de cuáles son las causas de esa marginalidad, de por qué solo afecta a los barrios donde predomina la comunidad musulmana, de si hay posibilidades de erradicar esa marginalidad y de si realmente le conviene al gobierno erradicarla. La segregación social que existe en Ceuta, no se puede asemejar a la de cualquier barrio europeo, ya que Ceuta no es una ciudad europea más, es una ciudad que presenta unas singularidades por su ubicación, por su historia, por sus habitantes, etc...por otro lado, hay cierta permisividad desde las administraciones de la ciudad hacia las actividades delictivas, presentes principalmente en el Barrio del Príncipe, lo cual complica sobremanera abordar este tema desde un punto de vista consecuente.

“En último término, el porvenir de Ceuta depende en buena medida de lo que hagan las próximas generaciones y de su capacidad para superar las diferencias culturales y religiosas que han enfrentado a sus antepasados” (Jorge Luis Loureiro Souto 2015).

2.3 MEDIO FÍSICO, SITUACIÓN ESTRATÉGICA Y DESARROLLO ECONÓMICO

Medio físico

Ceuta, como hemos podido ver, es un lugar de encrucijadas en su ubicación y también lo es en su morfología física, pues está asentada sobre la complicada geología del arco Bético-Rifeño, zona de confluencia de las placas tectónicas euroasiática y africana, donde existen diferentes unidades estructurales entre las que dominan las de origen metamórfico. De esta manera la ciudad está conformado por tres espacios de distinta topografía: el Istmo, la Península de Almina y el Campo Exterior. (Chamorro y Nieto, 1989).

El territorio de la ciudad, como hemos dicho, está conformado por la Península de Almina unida por un estrecho istmo a la zona continental, conocida como Campo Exterior. Los elementos físicos que configuran la ciudad son las dos elevaciones ubicadas en los extremos oriental y occidental, el Monte Hacho y Monte Anyera, siendo este último es el que presenta las mayores elevaciones con 349 metros de altitud. La prolongación del Monte Anyera hacia el este va generando un conjunto de lomas con altitudes que van disminuyendo hasta alcanzar el núcleo urbano, que conforma el Istmo y representa en su conjunto la zona más deprimida. En el extremo oriental se eleva el Monte Hacho con 204 metros sobre el nivel del mar. Se trata de un conjunto de colinas con pendientes suaves hacia el norte y un brusco acantilado hacia el sur. (Figura 2.8)

El litoral norte de la ciudad es de carácter accidentado, con numerosos entrantes y salientes de escasas dimensiones, con el predominio de acantilados o fuertes inclinaciones hacia el mar. El litoral mediterráneo ceutí está representado por playas de textura grosera, estrechas y de corto recorrido, que continúan hacia el territorio marroquí ampliando su longitud y anchura.

“El clima de Ceuta es mediterráneo, con veranos calurosos e inviernos cortos y suaves. La temperatura media anual es de 16,6 °C. Las precipitaciones muestran la irregularidad anual e interanual típica del clima mediterráneo, aunque la influencia atlántica se hace patente en la mayor cantidad de precipitación recibida, superando los 835 mm/año. Los valores máximos se dan en invierno y los mínimos en julio y agosto, en los que las lluvias son prácticamente nulas” (The Weather Channel Interactive, 2009).

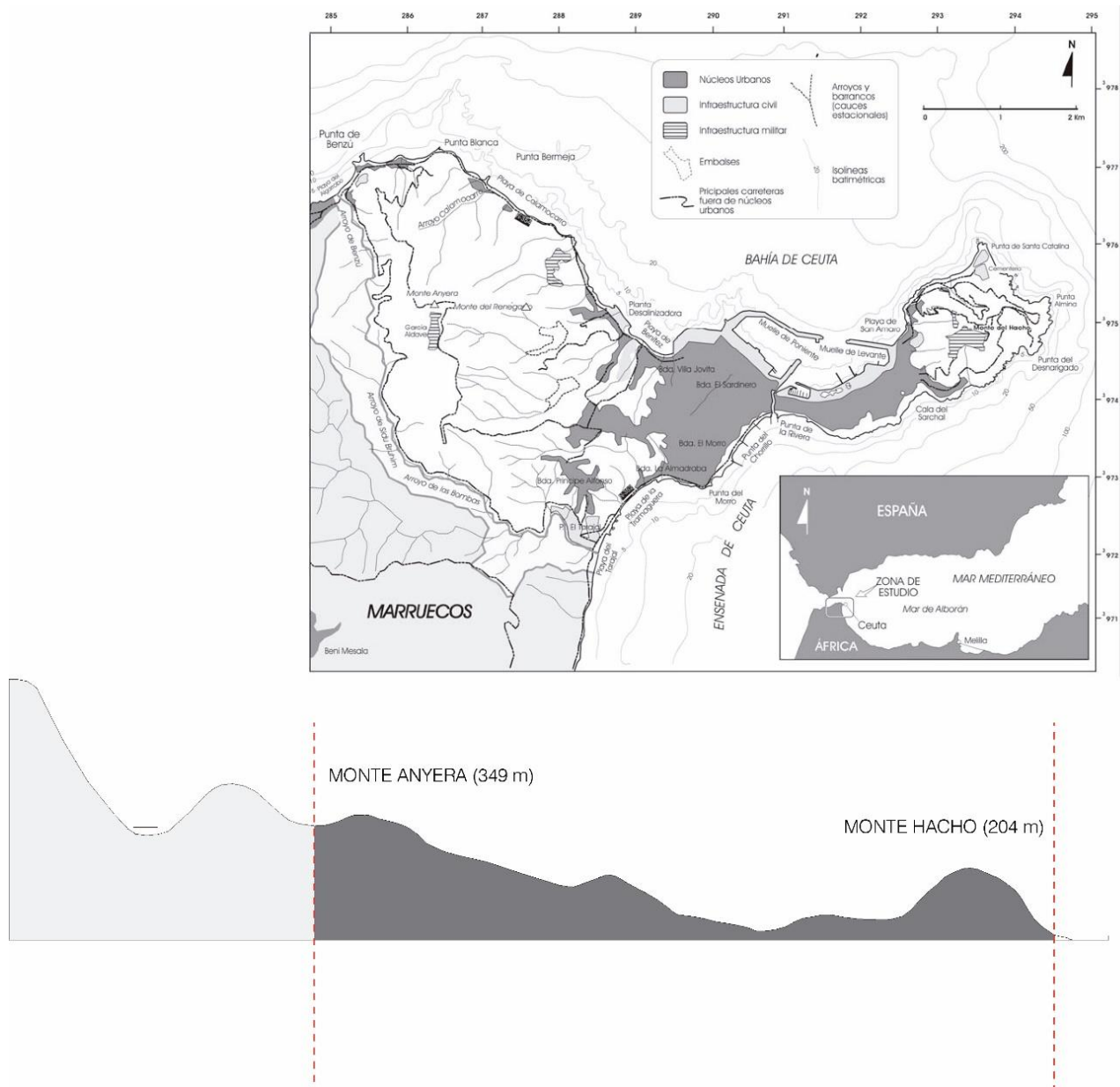


Figura 2.8. Plano de la ciudad con los principales núcleos urbanos e infraestructuras civiles y militares. Fuente plano: Revista de la Sociedad Geológica de España 23.

Fuente sección: Elaboración propia a partir de Google Earth

Situación estratégica y desarrollo económico

“La Ciudad de Ceuta presenta un conjunto de singularidades propio, que impiden aplicar modelos más o menos estandarizados para tratar sus problemas. Desde su situación geográfica y política, a sus especiales condiciones fiscales o el peso de la propia historia, todos los elementos configuran una realidad peculiar” (Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Ceuta 2008).

El carácter insular de Ceuta unido al escaso territorio del que dispone, hacen que la ciudad tenga muy pocas posibilidades de expansión y desarrollo económico. Es por ello, que la economía de Ceuta es esencialmente dependiente de su entorno. Por un lado, tiene una dependencia directa de las ayudas que le llegan de España y de la CEE y por otro, depende del intercambio comercial con el vecino Marruecos. De esta manera, la economía de Ceuta ha evolucionado en sintonía con lo que sucediente a nivel nacional, aunque con salvedades importantes derivadas de su específica orientación económica y productiva. Es importante mencionar que ha habido un cambio de rumbo en la dinámica de la economía local tras la incorporación de España a la CEE en 1986, pues a partir de este momento Ceuta comenzó a recibir una serie de ayudas de procedencia europea. Antes de esta incorporación la economía de la ciudad se sustentaba en una intensa actividad comercial, derivada de su especial singularidad fiscal. Con ello, el comercio de productos de importación, en su mayoría procedentes de países europeos, constituía un atractivo comercial de la ciudad, por la diferencia de precios existente con la península. Un atractivo que, poco a poco, conforme al proceso de integración española se ha ido produciendo, va dejando de serlo hasta desaparecer en la práctica años más tarde.

Desde los años ochenta la economía de Ceuta, como hemos dicho, tendrá un devenir paralelo al de la economía nacional, con ciertos repuntes en los que la economía local creció más que la nacional, entre finales de los años ochenta y principios de los noventa. Esto hizo que la economía de la ciudad iniciara un proceso de reorientación de su actividad comercial, desapareciendo las ventajas económicas del comercio local. Es en este momento, cuando se intensifica el comercio atípico con el vecino Marruecos.

Entre todo, el principal foco de ocupación de la población de Ceuta es la administración pública. Alrededor del cincuenta por ciento de los trabajadores son empleados públicos, que disfrutan de una posición relativamente acomodada porque perciben una indemnización por residencia que incrementa sus retribuciones, mientras que un tercio de la población de la ciudad se encuentra sumida en la pobreza o incluso en riesgo de exclusión social.

La economía de la ciudad se asienta desde hace cerca de tres décadas en el sector servicios, sobre todo en el comercio y el transporte dentro de los cuales, como hemos visto, la presencia del sector público es hegemónica. El segundo sector en importancia, aunque muy de lejos es la industria, que tiene una aportación de menos del diez por ciento a la economía local. Quedaron atrás, aquellos tiempos en los que la ciudad fue una plaza con industrias de cierta entidad, como fue el caso de las factorías de conservas de pescado, que hoy en día apenas mantiene una pequeña base industrial dedicada al abastecimiento del mercado local y con escasas oportunidades y posibilidades de desarrollo.

En lo que respecta al sector primario, su impacto en la economía local es prácticamente inexistente, asentándose sólo en la escasa pesca. En la ciudad se puede afirmar que no existe más que testimonialmente, actividad agrícola o ganadera, en tanto que la pesca es esencialmente de bajura, con artes tradicionales y con una muy clara limitación ante la escasa extensión de las aguas territoriales de la ciudad.

2.4 IMPLANTACIÓN PUERTO DE CEUTA

La situación estratégica de Ceuta ha hecho de la ciudad y de su puerto, elementos claves en el devenir de la historia de España, norte de África y del entorno inmediato del Mar Mediterráneo.

Aunque la infraestructura actual del Puerto de Ceuta se inauguró en 1942, el recinto portuario de la ciudad ha sido utilizado como tal desde hace varios milenios, por distintos pueblos antiguos dedicados al comercio como los fenicios, griegos o cartagineses que utilizaron el puerto como base y escala en sus rutas comerciales.

Los romanos denominaron al puerto como “Septem Frates” por las siete colinas que conformaban la ciudad, denominación que acabó derivando al nombre actual de la ciudad Septa o Ceuta. Bizantinos, visigodos y árabes potenciaron mucho más el significado cultural y comercial del Puerto de Ceuta, erigiéndose como uno de los puertos claves del Mediterráneo ya que marcaba el final de este mar. Tras la conquista de la ciudad por los portugueses el puerto se convirtió en base naval para las numerosas expediciones hacia las Indias. Los primeros astilleros del puerto y la dársena del foso de la Almina se construyeron en 1670 al inicio de la dominación española. Los continuos enfrentamientos con Marruecos hicieron que se abandonase parte de estas instalaciones portuarias pues lindaban con el límite fronterizo de aquella época, lo cual complicaba su utilización. El foso de la Almina se convirtió en el principal y único puerto artificial de Ceuta así como el punto de unión de la península hasta bien entrado del siglo XX.

Tras la finalización de la Guerra de África en 1860 Ceuta adquiere una importancia como enclave militar y comercial y por tanto se hizo imprescindible la construcción de un puerto que facilitase la llegada y el desembarque de tropas, municiones, víveres y material que llegaban a la ciudad. De esta manera, se puso en marcha la redacción del proyecto del Puerto de Ceuta que en aquella época tan solo contaba con dos espigones. Al igual que en el caso de Algeciras el proceso de construcción del puerto se prolongará durante varias décadas, durante las cuales se harán varios proyectos de reforma.

Durante la época del Protectorado Español en Marruecos (1913-1956) se dará un fuerte impulso a las obras del puerto, por la entrada masiva de mercancías. Será durante este periodo, en 1942 concretamente, cuando se empezó a gestar la conformación actual del puerto. En los más de cuarenta años que duró el protectorado, el Puerto de Ceuta vivió sus décadas más álgidas como puerto clave del Mediterráneo. Los años posteriores a la finalización del protectorado marcarán un periodo de crisis con un descenso del tráfico portuario, derivado de la inestabilidad política y social en los países del Mediterráneo. El Puerto de Ceuta no volvería a

recuperar su posición clave dentro del tráfico en el Mediterráneo por diversos motivos: tras la libración del mercado del combustible derivada del ingreso de España en la Unión Europea, el puerto de Ceuta no podía competir con los puertos próximos al carecer de refinería próxima, la pérdida de los tráficos tradicionales también influyeron en la pérdida del hinterland del puerto de la ciudad. El masivo desarrollo del Puerto de Algeciras gracias a las inversiones en infraestructuras e instalaciones, unido a la competencia con Gibraltar, fueron determinantes en este proceso.

A partir de 1996 cuando Ceuta se conforma como ciudad autónoma, se reorienta la gestión del puerto, buscando nuevas posibilidades comerciales dirigidas principalmente al transporte de pasajeros. Esta nueva dirección en la gestión trajo consigo una notable mejora de las instalaciones del puerto destinadas a pasajeros, vehículos, cruceros e incluso el inicio de la ejecución de las obras de la primera fase de la ampliación del Puerto de Ceuta. (Figura 2.9)



Figura 2.9. Vista Puerto de Ceuta. Fuente: <http://www.elmundoenmimaleta.com>

En este breve recorrido sobre el devenir histórico que ha tenido el Puerto de Ceuta podemos vislumbrar las razones por las cuales este puerto no ha adquirido las dimensiones e importancia del Puerto de Algeciras. Las limitadas posibilidades de expansión y la escasa dimensión de la bahía de la ciudad imposibilitaron el crecimiento del Puerto de Ceuta como punto clave en las transacciones comerciales en el Estrecho de Gibraltar.

Estas limitaciones que tenía el puerto ceutí para crecer y competir con los puertos próximos, hicieron que se redirigiera su uso hacía una función de terminal de pasajeros, lo cual permitió una mejor fusión del puerto con la ciudad pues este empezó a ser concebido como un equipamiento más de la ciudad. De esta manera se hizo posible que el puerto tuviese, en buena medida, una mejor integración con el desarrollo urbano que en el caso de haberse convertido en un puerto comercial.

En el plano de usos del puerto (Figura 2.10) podemos ver como el ala este tiene un alto grado de permeabilidad con la ciudad, pues tanto el Parque Marítimo del Mediterráneo, denominado como puerto-ciudad, como el Club deportivo y la zona pesquera, son espacios concebidos como equipamientos para la ciudad. El ala oeste del puerto está más vedada a la ciudad, pues aquí es donde se encuentra la terminal de pasajeros y la pequeña zona de contenedores. Aun así, los continuos accesos que tiene el puerto en este sector hacen que el ciudadano perciba mucho menos la barrera que impone el puerto en esta zona.

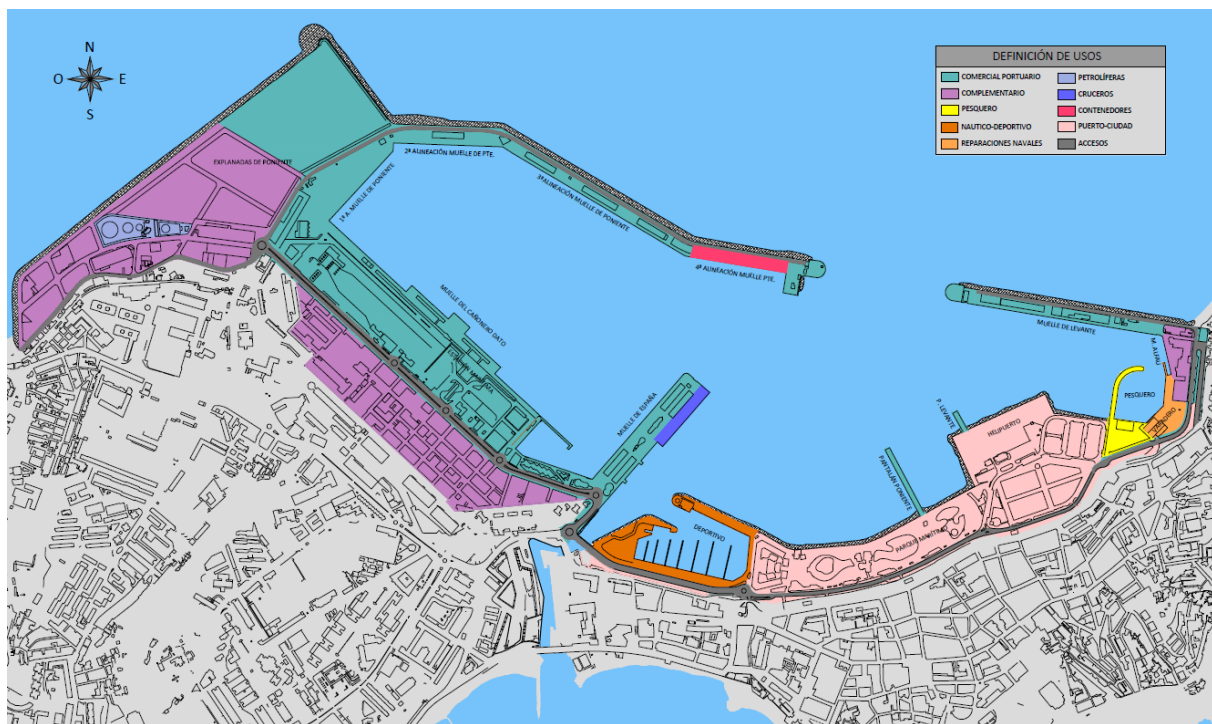


Figura 2.10. Plano de usos del Puerto de Ceuta. Fuente: <http://www.puertodeceuta.com>.

2.5 ANÁLISIS DE LA INTERACCIÓN DE LAS UNIDADES TERRITORIALES CON EL LITORAL

En la morfología física del litoral de Ceuta tienen cabida multitud de espacios de distinta configuración, al igual que en la de Algeciras. Se desarrolla en una longitud de 20 kilómetros donde podemos diferenciar tres zonas: la Bahía Norte desde Benzú hasta la Barriada de Benítez, es un área de entrantes rocosos de pendiente media, con multitud de entrantes y salientes. Son las zonas conocidas como Calamocarro, Punta Blanca y Punta Bermeja, entre otras. Por otro lado, el sector del Monte Hacho se caracteriza por cortados rocosos de difícil acceso, teniendo esta zona un litoral con mucha más pendiente y peligrosidad, comprendiendo las áreas de San Amaro, Santa Catalina, La Sirena, Punta Almina, El Desnarigado y la Barriada del Sarchal. El resto de la Bahía Norte está ocupada en parte por las instalaciones portuarias. La Bahía Sur de la ciudad, se caracteriza por tener un litoral de pendientes medias estando ocupado por playas accesibles, entre las que están Playa La Ribera, El Chorrillo, Juan XXIII, Almadraba y Tarajal (Figura 2.11)

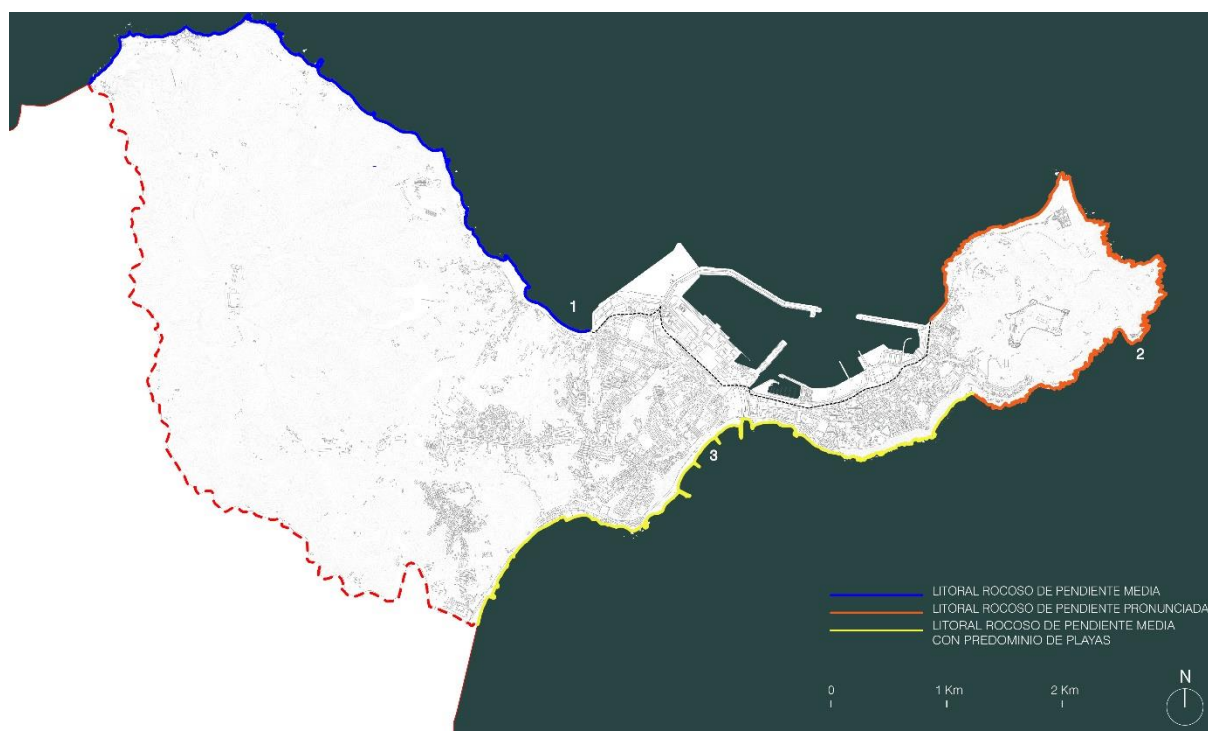


Figura 2.11. Plano morfología litoral. Fuente: Elaboración propia

“La experiencia demuestra la vulnerabilidad de las playas no solo ante temporales en el mar sino también ante avenidas, que acarream gran cantidad de residuos sólidos y restos vegetales, originadas por lluvias intensas que desbordan los cauces de arroyos y torrentes. Son susceptibles de daños producidos por temporales, por su cercanía al

mar, las carreteras que enlazan con Benzú (Bahía Norte) y la que une con la frontera del Tarajal (Bahía Sur)” (Plan Especial de Inundaciones, Ciudad Autónoma de Ceuta 2010).



Imagen 1. Imagen Playa del Calamocarro



Imagen 2. Imagen Punta del Desnarigado



Imagen 3. Imagen Playa del Chorrillo

Fuente Imágenes 1, 2 y 3: <https://en.wikipedia.org>

Una vez conocida la morfología del litoral de la ciudad de Ceuta, al igual que en el caso de Algeciras, vamos a sectorizar la ciudad en unidades territoriales para poder analizar como interacciona cada una de estas unidades con el litoral. (Figura 2.12)

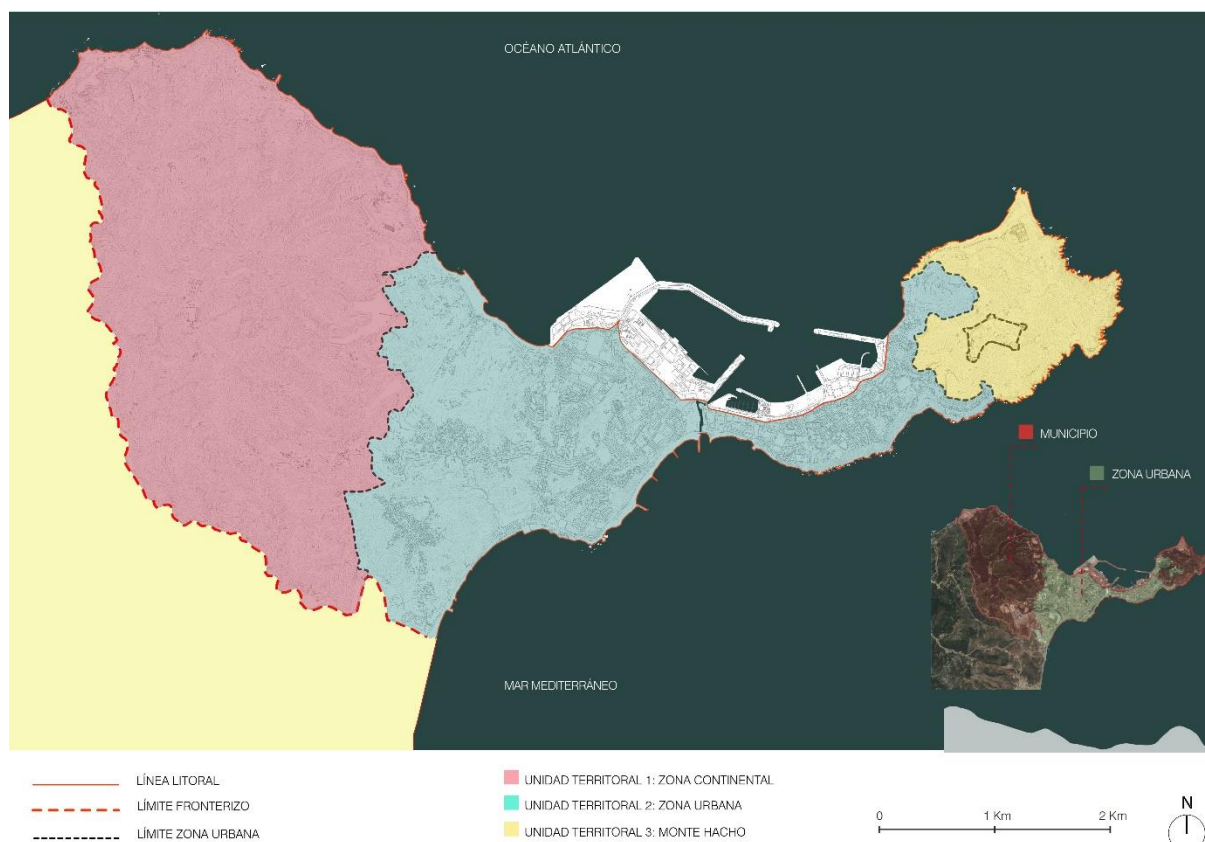


Figura 2.12. Plano unidades territoriales Ceuta. Fuente: Elaboración propia

Unidad territorial 1

Esta unidad territorial corresponde a la zona continental de la ciudad, es un espacio de carácter natural y el que tiene las mayores elevaciones de Ceuta. Se trata de una zona protegida por la presencia de hábitat naturales de flora y fauna silvestre, estando catalogado este ámbito como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y también Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Calamocarro-Benzú. Este sector fue anexionado a Ceuta tras la Guerra de África en 1860, por lo que al ser una zona fronteriza y con una orografía complicada, no ha sido incorporada al desarrollo urbano. A diferencia de las otras dos unidades territoriales que analizaremos a continuación, esta unidad solo tiene frente al Océano Atlántico. Exceptuando la zona continental fronteriza, todo el frente atlántico está bordeado por la carretera nacional de la ciudad, de tal manera que este sector tiene fachada al mar en todo su recorrido. Esta vía cuenta, cada cierta distancia, con puntos de accesos al litoral.

Las unidades de paisaje que tiene esta unidad son; en primer lugar la Barriada de Benzú que se encuentra limítrofe con la frontera marroquí. Se trata una barriada ubicada en el mismo litoral, estando dotada por tanto de un fuerte carácter paisajístico, la segunda unidad de paisaje es el área de pantanos ubicados en el interior de la unidad territorial, desde los cuales se abastece parcialmente a la ciudad y como última unidad de paisaje tenemos todo el sistema de cerros de las estribaciones del Monte Anyera.

Unidad territorial 2

Como segunda unidad territorial tenemos toda el área del istmo donde tiene lugar el desarrollo urbano. Se trata de la zona más baja de la ciudad y por tanto con las mejores conexiones con el litoral. Este sector tiene fachada al norte con el Océano Atlántico y al sur con el Mar Mediterráneo, dotándole esta situación de un fuerte carácter insular y por tanto marino. Esta unidad territorial tiene en su zona central, la unión entre la Ceuta continental y la Ceuta peninsular, la cual se materializa con el foso de San Felipe, situado en el baluarte militar y que es navegable. Este foso marca, por otro lado, el cambio en el carácter del puerto, ya que deja en la zona occidental el puerto con carácter más comercial y en la oriental el puerto más lúdico y vinculado a la ciudad, pues aquí se encuentra el Club Náutico y el Parque Marítimo del Mediterráneo, mientras que la otra zona del puerto, es donde está el acceso y embarque tanto a pasajeros como a mercancías, estando este sector del Puerto de Ceuta al igual que el de Algeciras, vedado al ciudadano. La zona norte al tener implantada toda la infraestructura portuaria tiene una interfaz ciudad-litoral interrumpida, lo cual no sucede en la zona sur donde la Calle Recinto Sur y la Avenida Martínez Catena crea la fachada al mar más potente de la ciudad.

Las unidades de paisaje que conforman esta unidad territorial son; en la bahía norte la infraestructura portuaria, la Playa Benítez en el extremo occidental del puerto, el conjunto edificado que configura la ciudad que tiene fachada a las dos bahías, y luego en la bahía sur, todo el litoral acantilado en la zona este de la unidad territorial y por último toda la franja de pequeñas playas que llegan hasta el límite fronterizo.

Unidad territorial 3

El Monte Hacho conforma la tercera unidad territorial que hemos establecido para el estudio del litoral de Ceuta y configura la zona más alta de la Península de Almina. Al igual que la zona continental de la ciudad, catalogada con la denominación LIC-ZEPA Calamocarro-Benzú, el ámbito del Monte Hacho también está protegido por la importancia ornítica de este lugar, debido a su estratégica ubicación, estando catalogado como ZEPA Acantilados del Monte Hacho. Esta área por su orografía ha sido utilizada como lugar de defensa militar, la fortaleza ubicada en el punto más elevado del Monte Hacho así lo atestigua. Como hemos podido ver en la zona continental, Ceuta desde su conformación territorial en 1860, siempre ha sido una ciudad que ha liberado de la ocupación urbana sus extremos occidental y oriental, ya sea por razones militares, orográficas o de protección natural, pero la cuestión es que esto ha permitido que haya una permeabilidad ciudad-litoral en estas áreas. Aunque en el último avance del PGOU se propone para absorber los nuevos crecimientos un sector del suelo del Monte Hacho que tradicionalmente había sido considerado no urbanizable por definición. Pero en esta unidad territorial no es solo la orografía la que permite este vínculo con el mar, sino que la infraestructura viaria que bordea el Monte Hacho sumado a su carácter insular permiten al ciudadano contemplar esta zona con unas visuales espectaculares.

Las unidades de paisaje que tenemos dentro del ámbito marcado son: las instalaciones funerarias ubicadas en la Punta Santa Catalina al norte, el Castillo del Desnarigado en la punta que lleva el mismo nombre, la Fortaleza del Monte Hacho en la zona más elevada del promontorio y por último todo el espacio natural protegido del Monte Hacho.

PARTE 3: ANÁLISIS COMPARATIVO DEL COMPORTAMIENTO QUE TIENEN CEUTA Y ALGECIRAS CON SU LITORAL DESDE LA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

3.1 PUESTA EN CONSONANCIA DE LA RELACIÓN CIUDAD-LITORAL EN ALGECIRAS Y CEUTA

Aunque en el caso de Algeciras haya sido la implantación del puerto la responsable en gran medida de la pérdida de vinculación de la ciudad con su mar, es importante mencionar que antes de que se produjese dicha implantación a mediados del siglo XX, la relación de Algeciras con su litoral no había sido la misma siempre, pues hasta finales del siglo XIX los algecireños habían vivido de espaldas al mar pues el espacio litoral no estaba integrado en el desarrollo de la ciudad, exceptuando las casas de los gibraltareños en la Villa Vieja. Esta relación de negación hacia el frente marítimo se debía a la vulnerabilidad de las construcciones si se ubicaban en el frente litoral, pues los fuertes temporales eran muy frecuentes. Tal quiebro existía entre la ciudad y el mar, que los ciudadanos ni siquiera se preocupaban por sanear la franja de terreno que lindaba con la bahía.

La ciudad histórica estaba a una altura considerable respecto del mar, existiendo un desnivel hacia el sur. La falta de valoración que tenía Algeciras hacia su litoral, cambió radicalmente desde la primera década del siglo XX, la presión urbanizadora ejercida desde el centro de la ciudad y las perspectivas económicas, hicieron que se rompiera ese secular desprecio por el frente marítimo. De esta manera, se fue antropizando todo el espacio litoral que anteriormente se encontraba en un estado natural. Por tanto, podemos ver como el afán de poner en valor el litoral algecireño y de impulsar el desarrollo de la ciudad llevado a cabo por las administraciones públicas, fue lo que en última instancia con la masiva construcción del puerto, terminó quebrando la interacción ciudad-mar en la zona más importante, la ciudad histórica. (Figura 3.1).



Figura 3.1. Borde litoral Algeciras en los años 40. Fuente: <http://patrijrijimenez.blogspot.com.es>

Ceuta a pesar de haber estado fortificada hasta principios del siglo XX, cuando se eliminó su carácter de presidio y gran parte del sistema defensivo para impulsar el desarrollo urbano, ha sido siempre una ciudad que tenido una intensa relación con el frente litoral. Ya sea por su configuración orográfica, por su carácter insular o por su ubicación estratégica, Ceuta ha sido una urbe que nunca ha perdido su vinculación con el mar, puesto que este se conforma como el espacio más importante de comunicación de la ciudad con el exterior, más cuando el otro límite de carácter continental es con Marruecos, el eterno enemigo. Históricamente la vinculación de Ceuta con el mar, se ha debido principalmente a razones de supervivencia y control militar, pues era del mar desde donde llegaban tanto las provisiones como los ataques en los momentos de enfrentamiento bélico, por lo que para Ceuta tener como frente y límite de la ciudad su litoral era y es de vital importancia. Incluso en la actualidad, Ceuta sigue dependiendo en gran medida del espacio marítimo, la entrada de mercancías y el tráfico de ferrys como un medio de transporte más, hacen que la ciudad no se permita perder un ápice de la vinculación que tiene con su mar.

En cambio Algeciras en los primeros momentos de su fundación sí que tenía una fuerte vinculación con el mar por las posibles incursiones tanto de las potencias europeas tras la conquista de Gibraltar como por los continuos asedios beréberes, perdiéndose esta relación cuando dejaron de solucionarse los problemas políticos a través de enfrentamientos bélicos. Como hemos mencionado al principio, tras perder Algeciras ese carácter de enclave estratégico, paralelamente comenzó a perder vinculación con

el espacio litoral, vinculación que no empezó a recuperarse hasta principios del siglo XX cuando se inició la revalorización del frente marítimo, pero ya no desde la perspectiva histórica del control militar, sino desde un nuevo entendimiento de la significación del espacio litoral, como lugar de recreo para el ciudadano y como estrategia de potenciación del turismo. La política desarrollista de los años sesenta del siglo pasado, llevada a cabo bajo el Plan Especial del Campo de Gibraltar de 1965, cuyas actuaciones estaban dirigidas hacia el crecimiento económico de la comarca, había tenido al Puerto de Algeciras como principal elemento de dinamizador económico de la comarca.

La diferente relación que tienen Ceuta y Algeciras con su litoral como hemos mencionado, depende en gran medida del diferente carácter geográfico que tiene cada ciudad. Algeciras al tener un fuerte carácter continental no ha volcado todas sus relaciones en el sector litoral sino que también tiene una fuerte vinculación con los municipios limítrofes, a diferencia de Ceuta que tiene en el espacio marítimo el único elemento de vinculación con el exterior. A pesar de que la ciudad vivió su último conflicto bélico hace cerca de dos siglos, sigue teniendo un fuerte carácter de plaza militar española y es por ello que los extremos oriental y occidental de la ciudad están exentos de la ocupación urbana, ya que siguen funcionando como lugares de control militar. (Figura 3.2)

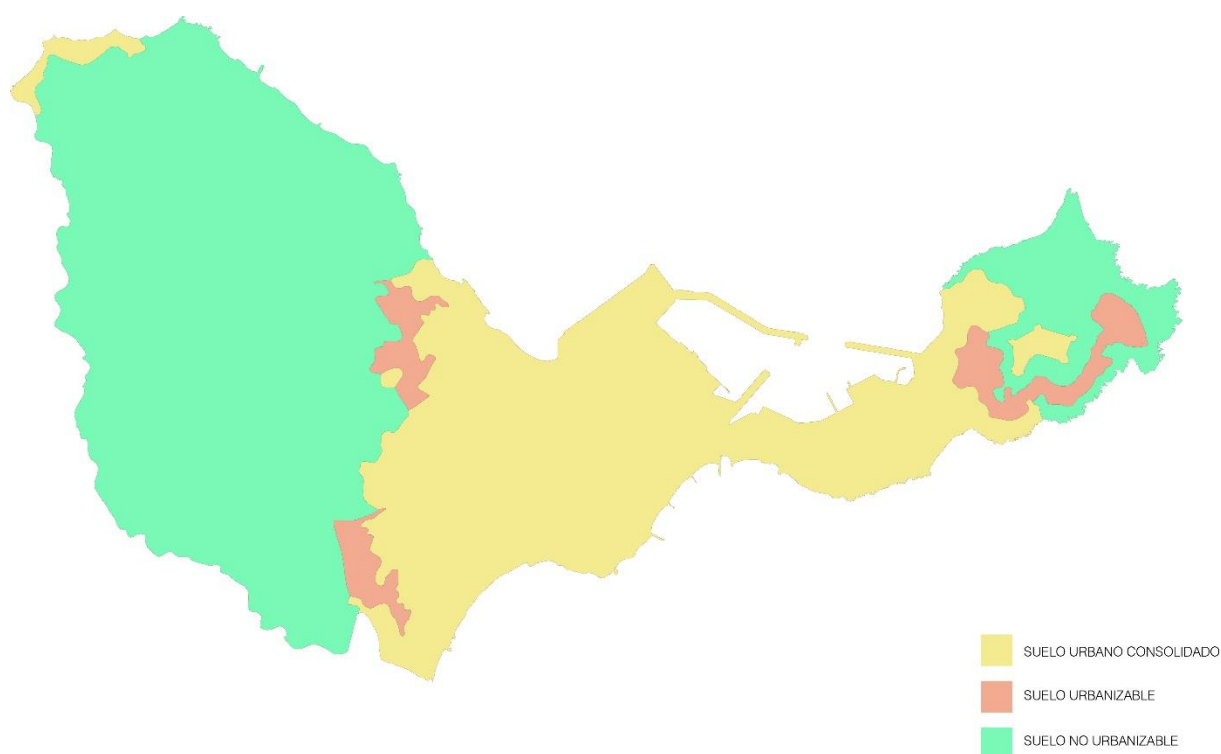


Figura 3.2. Plano calificación suelo. Fuente: Elaboración propia a partir del PGOU

3.2 ESTUDIO DEL GRADO DE VINCULACIÓN DE LA INTERFAZ CIUDAD-LITORAL EN ALGECIRAS Y CEUTA

Para entender cómo interacciona el límite de la ciudad con el borde litoral y con el puerto, analizaremos de manera gráfica en qué sectores se producen relaciones de vinculación y en cuáles relaciones de negación con el frente marítimo. Para este análisis gráfico hemos tenido en cuenta tres factores que resultan determinantes para analizar el grado de intensidad con el que se relaciona cada sector, estos son: la accesibilidad al borde, la permeabilidad visual y el carácter del espacio interfaz, pudiendo ser público o privado o natural o antropizado.

En el análisis del borde algecireño (Figura 3.3) podemos ver que la unidad territorial 3, que establecimos en el capítulo 1, en la cual se ubica la ciudad histórica y donde tiene lugar todo el desarrollo urbano, es el área que tiene más interrumpida su vinculación con el litoral, derivado esto de las instalaciones portuarias. A pesar de que en esta unidad territorial hay tres accesos hacia el puerto, esto no resta en absoluto la rigidez que implica para la ciudad la barrera del puerto. Aunque el contacto físico del puerto con el borde litoral solo se produce en la zona sur de esta unidad territorial podemos ver como las instalaciones deportivas de carácter privado ubicadas en el norte, no perteneciendo al puerto, monopolizan nuevamente este sector del borde de la ciudad. No obstante, a pesar del escaso contacto del puerto con la ciudad, sí que hay una serie de instalaciones ubicadas en el límite de la ciudad que sirven al puerto, como el gran aparcamiento señalado en el plano, que vuelve a crear una distancia de la ciudad con el litoral. Finalmente en la zona sur de la unidad territorial es donde se produce la relación más tensa de la ciudad con el puerto, pues es en esta zona donde hay un contacto más fuerte del puerto con la ciudad, puesto que es precisamente en esta área donde se encuentran dos de los tres accesos que tiene el puerto en todo su recorrido por el borde.

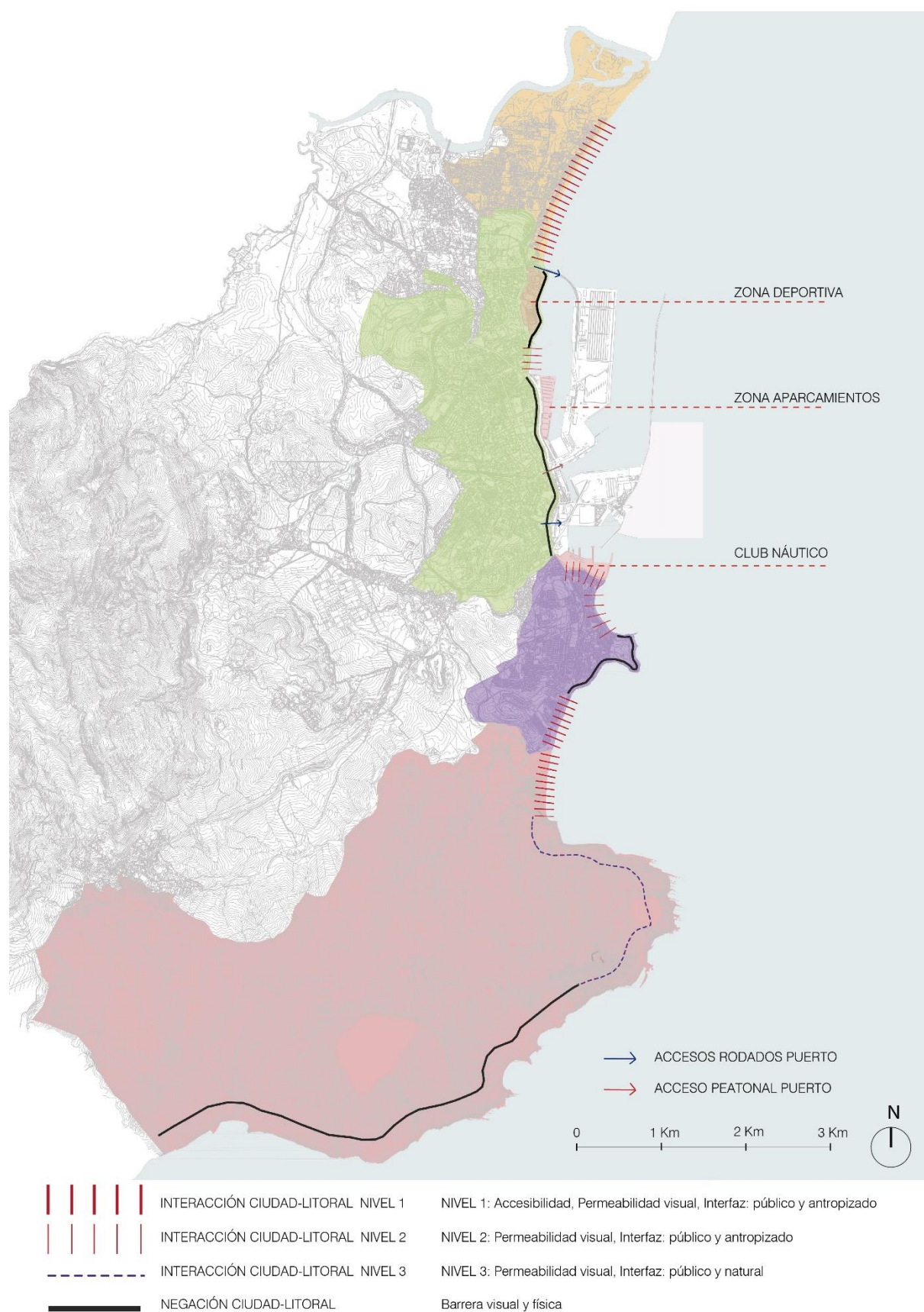


Figura 3.3. Plano estudio interfaz ciudad-litoral Algeciras. Fuente: elaboración propia

En las unidades territoriales 2 y 4, que corresponden con el límite urbano de la ciudad, hay una interacción ciudad-litoral importante, sobre todo en la unidad territorial 4, en la cual vemos que hay una relación continua, a pesar de que esta interacción con el mar por cuestiones de contaminación y de cercanía al puerto esta en proceso de decaimiento. En cambio en la unidad territorial 2, hay una zona donde se produce una ruptura con el litoral, en la Punta de San García, esto se debe a la orografía y a la altura que existe en este punto con respecto al nivel del mar. El área del puerto que tiene contacto con esta unidad territorial es una zona semi pública, se trata del Club Náutico del puerto, de tal manera que podemos decir que en esta zona la ciudad se apropia en parte del borde litoral, generando cierta interacción. Pero va a ser en el sur de la unidad territorial donde la vinculación con el mar va a ser más intensa, esta va a ser la zona de Getares, que se trata de una zona que paulatinamente va mejorando su relación con el mar con el aumento del recorrido del gran paseo que linda con el mar y la mejora de los accesos.

La unidad territorial 1, correspondiente al espacio protegido Frente Litoral Algeciras-Tarifa por su orografía y su carácter natural tiene una escasa relación con el borde litoral. Sólo en la vía que bordea Punta Carnero se genera una interacción visual con el litoral, con un carácter fuertemente paisajístico, pues desde esta vía secundaria se puede observar en los días de poniente el continente africano con mucha claridad.

En el análisis del límite litoral de Ceuta (Figura 3.4) podemos ver que a diferencia de Algeciras, las relaciones con el litoral son de continuidad, esto es, no se producen interrupciones en la vinculación o desvinculación de la ciudad con el litoral, como ocurría con Algeciras, sino que más bien se producen cambios en la dinámica de la interacción urbe-mar.

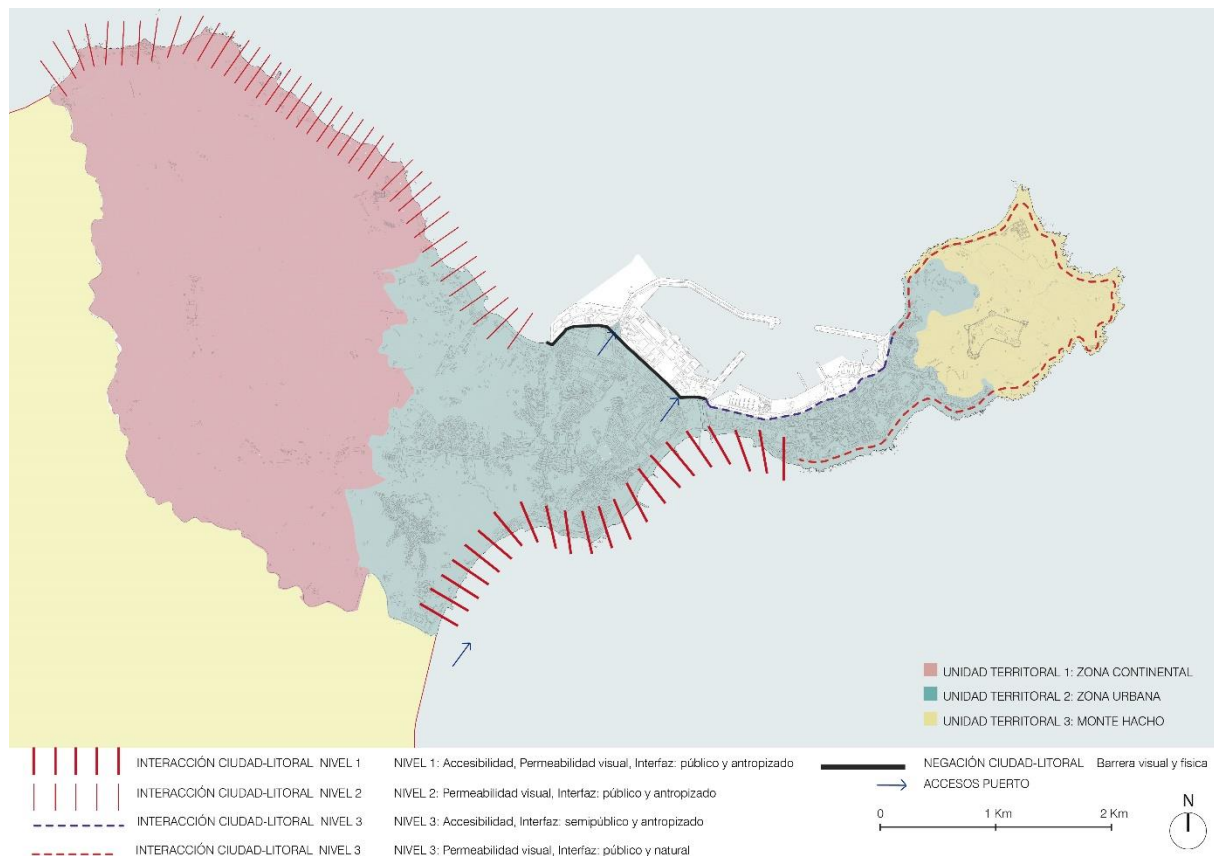


Figura 3.4. Plano estudio interfaz ciudad-litoral Ceuta. Fuente: elaboración propia

Como podemos ver en el plano en el sector occidental de la ciudad hay una fuerte y continua vinculación con el mar. En la bahía norte esta relación de continuidad se rompe con la implantación de la infraestructura portuaria, la cual se convierte en un punto de inflexión en cuanto a cómo se relaciona la ciudad con el litoral, pues en el extremo oriental del puerto, la relación de Ceuta con el litoral es más distante, tanto por la orografía como por el carácter de reserva natural que tiene el Monte Hacho. En la bahía sur vemos que su sector este al tener un perfil litoral escarpado, tiene una relativa vinculación con el mar, pues hay muy buena permeabilidad visual pero los accesos son difíciles y escasos. En cambio en la zona oeste, cuyo litoral está conformados por pequeñas playas, es la zona de la ciudad que más vinculada está al mar, pues toda esta zona está bordeada por una paseo que mira al mar en todo su recorrido.

3.3 LITORAL DE BARCELONA COMO EJEMPLO DE INTEGRACIÓN CIUDAD-PUERTO-LITORAL

Las actuaciones sobre el litoral de la ciudad de Barcelona y las relaciones del mismo con el desarrollo urbano pueden arrojar al presente estudio luces sobre las posibles estrategias que se podrían llevar a cabo para mejorar la integración ciudad-litoral a través del puerto, sin que este último suponga una barrera. A pesar de la diferente escala y categoría territorial de Barcelona con Algeciras y Ceuta, sí que podemos aplicar en ciertos aspectos el proceso que se ha llevado a cabo en las últimas décadas en Barcelona para integrar la ciudad con su litoral. Las actuaciones realizadas en el litoral y el puerto de Barcelona no han estado exentas de críticas por parte de algunos colectivos ciudadanos, pero incluso esta situación puede resultar reveladora de cómo dirigir actuaciones en las ciudades estudiadas en vistas para mejorar la interacción del sector urbano con el litoral.

Al igual que Algeciras y Ceuta, la historia de Barcelona desde sus orígenes ha estado íntimamente relacionada con el mar, su puerto y los barrios portuarios. De esta manera el frente marítimo era el lugar donde se producían los intercambios comerciales que hacían posible el desarrollo de la vida en la ciudad, pues el puerto de Barcelona era y sigue siendo un puerto clave en la dinámica de las transacciones comerciales en el Mediterráneo.

La relación urbana de la ciudad con el mar ya estaba claramente consolidada en el siglo XIV, prueba de ello es el trazado urbano que llegaba a sus orillas. El frente marítimo de Barcelona en este siglo era un lugar de intensa actividad entre comerciantes, marinos y pescadores. En el siglo XVIII se ordenó la construcción de la Ciudadelá para lo cual se tuvo que destruir una parte importante del sector histórico de la ciudad relacionado con el puerto: El Born. En el siglo XIX (Figura 3.5) con los inicios de la revolución industrial se mantuvo con la misma intensidad la actividad comercial en el puerto a pesar de las deficiencias infraestructurales que tenía el puerto para las actividades que allí se realizaban.

Barcelona como ciudad española de primera línea absorbió las nuevas ideas que se estaban gestando en Europa en cuanto al rol central que tuvieron los puertos en la planificación de la ciudad y en los proyectos de reforma urbana. De hecho el Plan Cerdá tenía como uno de sus objetivos el nuevo crecimiento con el puerto, para lo cual se diseñó la Via Laietana, que conectaba la zona del ensanche con el litoral.

En este sentido, vemos como Barcelona desde hace ya varios siglos viene reconociendo la importancia de su litoral, manteniendo su conexión con la ciudad histórica e integrándolo en la dinámica de los nuevos desarrollos urbanos. Esta situación de reconocimiento e integración del litoral sólo se ha producido en momentos puntuales en el caso de Algeciras, en la primera mitad del siglo XX, y en el caso de

Ceuta aunque la integración es mayor, la ciudad sigue estando en un proceso de mejora del frente marítimo.



Figura 3.5. Grabado del puerto y de la ciudad de Barcelona. 1853. Alfred Guesdon. Fuente: <https://cuatrotipos.files.wordpress.com>

El cambio de la dinámica de los intercambios comerciales que se produjo en la segunda mitad del siglo XIX, debido a la posición hegemónica de las navieras de países como Inglaterra y Francia, a las nuevas posibilidades que ofrecía el ferrocarril para el transporte de mercancías y por último a la introducción de nuevas tecnologías que permitieron aumentar el volumen de carga que los navíos podían transportar, hizo que los pequeños puertos urbanos fueran insuficientes para albergar la nueva escala de las actividades de intercambio comercial.

El siglo XX, por tanto, se caracterizó por el traslado de los puertos históricos hacia sectores de la ciudad que permitiesen cumplir sin mucho impacto los nuevos requerimientos de las actividades de intercambio, transporte y almacenaje de mercancías. En Barcelona este proceso llevado a cabo a partir de 1960, hizo que se trasladara el puerto al sur de la ciudad. Esta situación resulta verdaderamente reveladora para el caso de Algeciras en cuanto a la posibilidad que tuvo la ciudad en los años sesenta del pasado siglo para replantear la ubicación del puerto cuando este cambió radicalmente su escala para adaptarse a las nuevas dinámicas del intercambio comercial. En el caso de Ceuta, esta situación no sería aplicable pues su puerto está más dedicado al transporte de pasajeros que al de mercancías.

Esta escisión entre puerto histórico y ciudad en Barcelona, hizo que se tuviese que rediseñar el frente marítimo que anteriormente había estado ocupado por el puerto. Esta reforma se inició en los años ochenta pero fue impulsada con mayor fuerza para los Juegos Olímpicos de 1992. Uno de los objetivos de esta intervención fue la recuperación de los espacios portuarios en los barrios del centro histórico, para que no se perdiera la significación histórica que había tenido el puerto en la ciudad de Barcelona (Figura 3.6).



Figura 3.6. Vista panorámica del puerto histórico de Barcelona. Fuente: Borja Bouza

En cambio en la nueva zona portuaria, la actuación fue diferente. *“Su intervención se basaba en recuperar el mar para la ciudad, bajo el argumento del uso obsoleto del puerto o revitalización”* (Mari Carmen Tapia Gómez 2014, El impacto sociocultural de las transformaciones en el puerto de Barcelona). En este aspecto, vemos como tan sólo un par de décadas después de la reubicación del puerto de Barcelona, se comenzó a pensar en llevar a cabo estrategias que evitasen que el nuevo puerto monopolizase el espacio litoral que ocupa.

Aunque sea diferente la orientación de las actuaciones en el sector histórico de la ciudad que ocupada anteriormente por el puerto y el nuevo espacio dedicado a las actividades portuarias, sí que podemos ver una constante en estas intervenciones, que es la conciencia de la importancia del litoral como espacio límite entre la ciudad y el mar, y la preocupación de no perder vinculación con el mar.

Las actuaciones en el puerto de Barcelona, para la recuperación del frente litoral, se pudieron llevar a cabo gracias a un acuerdo entre el Ayuntamiento de la ciudad y la Autoridad Portuaria. De esta manera, se puso en marcha la apertura del puerto a la ciudad con la implantación de espacios comerciales y áreas abiertas en un suelo que pertenecía a la autoridad portuaria. A pesar de la oposición de ciertos sectores de la ciudad a estas intervenciones por el carácter fundamentalmente privado de los espacios ubicados en el puerto, podemos ver como un acuerdo entre ayuntamientos y autoridades portuarias podrían cambiar la falta de vinculación de las ciudades con el litoral causadas por la infraestructura portuaria. Aun así habría que regular ciertos aspectos sin resolver derivados de este posible acuerdo, por un lado los instrumentos de planificación aplicables a suelo urbano no tienen potestad para regular los espacios construidos en suelos pertenecientes al puerto, por lo cual sería necesaria la creación de una nueva normativa aplicable a espacios urbanos construidos en suelo portuario y por otro lado, regular la presencia de espacios privados en los sectores del puerto compartidos con la ciudad para hacer efectiva la vinculación con el mar.

PARTE 4: CONCLUSIONES

En las relaciones de Ceuta y Algeciras con su litoral, como hemos podido ver, son muchos los actores que determinan esta interacción. En Algeciras su fuerte carácter continental y su posición clave dentro de los municipios de la Comarca del Campo de Gibraltar han posicionado la balanza hacia el lado del desarrollo económico e industrial, con la implantación del puerto, dejando de lado la significación paisajística que tiene para los ciudadanos una buena vinculación con el litoral. Quizás Algeciras como municipio motor de las actividades económicas de la comarca y de las transacciones comerciales por vía marítima, haya tenido sobre sus espaldas una obligación implícita de priorizar el fomento económico de los municipios de la comarca por encima de promover y mejorar la relación ciudad-litoral que venía teniendo la ciudad desde principios del siglo XX.

En la posición opuesta, Ceuta como ciudad europea en el continente africano, su fuerte carácter insular unido a su escaso espacio territorial han limitado el posible desarrollo de su infraestructura portuaria como punto de intercambio comercial del Mediterráneo. Esto ha permitido que la ciudad mantuviese la permeabilidad visual de todo su territorio, que venía teniendo siglos atrás. También hay que tener en cuenta que el funcionamiento de la ciudad, es muy asimilable al de una isla, y por tanto las vías más importantes de la ciudad se encuentran bordeándola. De esta manera, siempre se va a propiciar una buena vinculación con el litoral. A pesar de ello, en determinados sectores del litoral de la ciudad hay un impacto paisajístico causado por algunas edificaciones ilegales, al que aún no se le ha encontrado solución.

Perspectivas futuras

La condición de Algeciras como gran ciudad portuaria es innegable e irreversible, pero ello no implica que la interacción del puerto con la ciudad y con los sectores norte y sur deba ser una relación de negación. Como hemos podido ver, en el caso de Barcelona, es posible encontrar puntos de entendimiento entre el funcionamiento del organismo del puerto y el de la ciudad, para limar las fricciones existentes entre ambos. En primer lugar, habría que plantearse hasta qué punto conviene que las autoridades portuarias dependan del gobierno central y que el ayuntamiento no tenga ningún tipo de potestad de acción sobre el espacio que estos organismos gestionan, porque en definitiva, el puerto es un ente que limita el funcionamiento y desarrollo de la ciudad, llegando incluso a recluirla, por lo que, para que en cualquier ciudad portuaria pueda existir un entendimiento y diálogo entre lo urbano y lo industrial, resulta imprescindible permitir a la ciudad avanzar y apoderarse de espacios que pertenecen al puerto cuando así lo necesite y retrotraerse cuando el puerto lo precise. De esta manera ciudad y puerto funcionarían como único organismo vivo. Finalmente, una vez asimilado en cierto

modo, la necesidad de que el puerto monopolice ciertos espacios del litoral, habría que potenciar todos esos sectores del mismo que no están ocupados por el puerto, impidiendo la implantación de espacios privados en el resto del frente marítimo, como ocurre con la zona deportiva ubicada en el norte de la ciudad, que vuelve a provocar una barrera entre el litoral y la ciudad. Por ello, una de las estrategias que podrían mitigar la barrera que impone el puerto es la de favorecer el diseño de espacios plenamente públicos sin ningún tipo de concesión.

El funcionamiento de Ceuta como una isla, por un lado resulta positivo para la interacción con el mar, pero por otro, esta situación puede ser delicada. El impacto visual y paisajístico que tiene construir cerca del litoral tiene una gran repercusión en el entorno inmediato, por tanto habría que intervenir con mucha sensibilidad en los espacios que lindan con el frente marítimo, pues cualquier intervención que se haga en su litoral se puede observar tanto desde la península en los días de poniente como desde las costas de Marruecos. Como hemos podido ver en el estudio de la interfaz ciudad-litoral, en Ceuta la interacción con el mar es buena, pero habría que mejorar e igualar las condiciones de los espacios urbanos que lindan con el litoral, ya que hay zonas muy intervenidas y otras a las cuales casi ni se mira. Podría resultar enriquecedor para el paisaje de la ciudad, plantear un proyecto de intervención urbana en todo el frente litoral, que crease un recorrido con distintos tipos de espacios, dependiendo del punto del litoral en el que nos encontremos. De esta manera, se podría recorrer la ciudad a través de su litoral viendo el diferente comportamiento que tiene el frente marítimo en la bahía atlántica y en la mediterránea.

Analizar y estudiar el comportamiento de dos ciudades como son Algeciras y Ceuta con su frente marítimo, ciudades con una fuerte vinculación histórica, buscando claves comunes y diferencias, aplicando una metodología, hacen de este trabajo una oportunidad a la hora de poder afrontar el análisis de espacios límite, como es el litoral, desde una perspectiva más amplia, ya que contraponer el análisis en dos ciudades estudiadas paralelamente puede resultar muy productivo en cuanto a los resultados obtenidos.

BIBLIOGRAFÍA

Sobre Algeciras

Libros:

ARANDA BERNAL A.M., QUILES GARCÍA F., (1999). *Historia Urbana de Algeciras*. Sevilla (España). Junta de Andalucía

Artículos:

Acosta Seró M., Coronado Guerrero, Cerbán Jiménez, López Ortega et al. (2007). "El proceso de contenerización en el Puerto Bahía de Algeciras. Tendencias globales e impacto económico regional". *Revista de Estudios Regionales*, nº 84, pp. 167-201

Barragán Muñoz J. M., (1989). "El papel de Puerto de Algeciras en los impactos recientes del Campo de Gibraltar: Prototipo de un modelo de ocupación desarrollista del espacio litoral", *Revista de Estudios Andaluces*, nº 13, pp. 183-196

Caravaca Barroso I., González-Romero G., López Lara P., (2014). "Crisis y desarrollo territorial en las ciudades de Andalucía". *Revista de Estudios Regionales*, nº 100, pp. 47-82

Del Castillo Navarro, L.A., (2014). "Algeciras 1989-2014: Reflexiones sobre un cuarto de siglo". *Revista de estudios fronterizos del Estrecho de Gibraltar*, Refeg 1/2014. ISSN: 1698-1006

Fernández Cacho, S., (1995). "Las industrias derivadas de la pesca romana de la Bética: la alfarería de El Rinconcillo (Algeciras, Cádiz)". *SPL*, nº 4, pp. 173-214

Tesis doctoral:

Estrada Llaquet J.L., (2007). "Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral". Universidad Politécnica de Madrid

Páginas web:

<http://www.apba.es/> (consulta 28/06/2016)

<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/menuitem.7e1cf46ddf59bb227a9ebe205510e1ca/?vgnnextoid=c9458337acdf9010VgnVCM1000000624e50aRCD&vgnnextchannel=d8d64e5bf01f4310VgnVCM1000001325e50aRCD> (consulta 28/06/2016)

http://rodin.uca.es/xmlui/bitstream/handle/10498/15284/188_200.pdf?sequence=1&isAllowed=y (consulta 28/06/2016)

Documentos del PGOU:

Memoria General. Plan General Municipal de Ordenación. Algeciras, (2001). Ayuntamiento de Algeciras

Sobre Ceuta

Libros:

GARRIDO OLIVER E., (2007). *Santiago Sanguinetti, arquitecto en las ciudades de Ronda y Ceuta*. Ronda (España). Editorial La Serranía

VILAR J.B., VILAR M.J., (2002). *Límites, fortificaciones y evolución urbana de Ceuta (siglos XV-XX)*. Ceuta (España). Consejería de Educación y Cultura. Ciudad Autónoma de Ceuta

VILAR M.J., (2002). *Ceuta en el siglo XIX. A través de su cartografía histórica y fuentes inéditas*. Murcia (España). Universidad de Murcia

Artículos:

Abad M., Cáceres, Chamorro, Delgado, López-González, Rodríguez-Vidal, Ruiz et al. (2010). "Análisis y cartografía de peligrosidad geológica en el litoral de Ceuta". *Revista de la Sociedad Geológica de España*, nº 23, pp. 1-2

Tesis doctoral:

Loureiro Souto J.L., (2015). "Los conflictos por Ceuta y Melilla: 600 años de controversias". Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Páginas web:

<http://mural.uv.es/macimar/historia.html> (consulta 28/06/2016)

<http://www.puertodeceuta.com/autoridad-portuaria/autoridad-portuaria-de-ceuta/historia> (consulta 28/06/2016)

<http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/destrucci-n-a-toda-costa-en-ce/> (consulta 28/06/2016)

<http://www.ceuta.es/arce/documentos/INUNCE.pdf>

Documentos del PGOU:

Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Ceuta, (2008). Ayuntamiento de Ceuta

Sobre la relación ciudad-litoral

Artículos:

Ginés de la Nuez C., Hernández Torres S., (2006). "El espacio litoral y la ciudad. Relaciones territoriales en las Palmas de Gran Canaria". *Investigaciones geográficas*, nº 41, pp. 105-119

Tapia Gómez M.C., (2015). "El impacto sociocultural de las transformaciones en el Puerto de Barcelona". *Revista Transporte y Territorio*, nº 12, pp. 16-20

Páginas web:

<http://urbanismoytransporte.com/relacion-puerto-ciudad/> (consulta 28/06/2016)

ANEXO 1 (Ampliación del estudio del proceso de construcción del puerto de Algeciras)

Durante los primeros años del siglo XVIII se utilizó como puerto de la ciudad de Algeciras el abrigo natural de la playa situada junto a la desembocadura del río de la Miel (ocupado hoy por la acera de la Marina). En este lugar, donde debían quedar restos del puerto medieval, varaban las embarcaciones de quilla reducida cobijadas por las baterías de la isla Verde, mientras que las de mayor envergadura fondeaban en frente. De 1740 ya existen referencias topográficas sobre el “antiguo muelle junto a la Marina”, lo que explica la permanencia de alguna forma de atraque. Este muelle, sin duda utilizado por los barcos militares, se vería más frecuentado a partir de 1742, al legislarse la exención de impuestos para las mercancías que entraran en el puerto de la nueva población de Algeciras. Aunque los servicios de aduanas desaparecieron seis años después, en 1758 una nueva norma trajo cierta prosperidad al puerto y el consiguiente beneficio económico a la localidad. Así, el comercio se benefició, pese al estado de guerra continuo con la vecina Gibraltar, del uso del puerto. Algeciras, como otras ciudades de la costa mediterránea, estableció una peculiar línea de intercambios con la colonia, colocándose los barcos españoles bajo la bandera británica. De todas formas, el desarrollo del puerto no fue mucho más allá, eso sí, sirvió de fondeadero a los barcos que practicaban el corso en las aguas cercanas.

A lo largo del siglo XIX las instalaciones del puerto no mejoraron. Siguiendo la tradición, un buen número de pescaderos vivían de la captura en la Bahía y amarraban sus embarcaciones en el muelle. El comercio por vía marítima seguía suponiendo para la ciudad una fuente de ingresos sustanciosa ya que el puerto algecireño era la salida natural de los productos locales y del resto de la comarca, así como de otros centros de la serranía de Ronda y aún de lugares más lejanos en las provincias de Sevilla, Málaga y Granada. Por último, pronto se comprobó en Algeciras que era más fructífero el contrabando con Gibraltar que la agricultura y la pesca, de modo que fueron numerosos los individuos que se dedicaron a él, sumándose esta actividad a las que ya precisaban del puerto. A pesar de esto en 1892, después de todo un siglo de trámites, planes, proyectos y reparaciones, se describe el puerto de Algeciras, éste se reduce a un “pequeño muelle de piedra” que virtualmente no es otra cosa que una prolongación del espigón del lado norte del río de la Miel, mejorado con alguna anchura y escalinata, y a cuyo extremo no pueden llegar más que pequeños botes de poquísimos calados, porque en la bajamar sólo hay treinta metros de agua. De hecho, se consideraba la desembocadura del río de la Miel como el “único fondeadero seguro con que cuentan las embarcaciones de la matrícula de Algeciras”.

Los proyectos de construcción del puerto que requería la ciudad habían comenzado casi un siglo atrás. Desde principios del siglo XIX se discutía el tema por encontrarse en tal estado de abandono que se corría el peligro de perderlo definitivamente. El interés estratégico y el carácter militar del mismo también requerían su saneamiento,

por lo que en 1810 se reclama al Gobierno central apoyo para realizar las obras pertinentes. No obstante, la Guerra de Independencia retrasó la renovación de las instalaciones y, a su término, ni siquiera una orden para “reparar los puertos militares que hay en la costa dentro del territorio de esta ciudad”, facilitó posteriores intervenciones, entre otras cosas porque el Ayuntamiento nunca dispuso de suficientes recursos para ello. De esta manera, se podría comenzar un largo relato de gestiones para conseguir un nuevo puerto, casi todas frustradas, de las que destacaremos las más significativas.

En 1820, con el argumento de la “prosperidad y el fomento” traería a Algeciras, el Ayuntamiento acudió incluso a las Cortes. Y en los años siguientes, el asunto se convirtió en un tema recurrente entre los vecinos, que se consideraban marginados por no recibir las ayudas oficiales necesarias. Durante los años cuarenta y cincuenta numerosas memorias se remitieron al Gobierno, pero las respuestas no pasaron del interés por la situación estratégica de la población. Estas actuaciones incluyeron, en el verano de 1854, movilizaciones ciudadanas con objetivo de impulsar definitivamente un proyecto elaborado en 1851. En los años sesenta el asunto se volvió a tratarse en las Cortes, pero las difíciles condiciones que vivía el país continuaron demorando las obras del puerto.

En 1878 se pedía, al menos, la conservación de los muelles abandonados aceptando que la Hacienda Pública no estaba en condiciones de patrocinar la construcción. El muelle lo componía, en esta fecha, un macizo de mampostería sobre escolleras, revestido de muros de sillería. Se encontraba con graves desprendimientos de sillares y mortero; la cabeza, más introducida en el mar, había sido destruida por los temporales. El único abrigo de la flota ante las inclemencias del tiempo era el antiguo y pequeño dique de escollera situado en la margen izquierda del río de la Miel, que también perdió su punta. El Municipio había intentado solventar el problema construyendo, en el extremo del muelle, un macizo de mampostería sobre la escollera. A pesar de la situación descrita, por el momento no había medida más eficaz que los trabajos anuales de mantenimiento. Sin embargo, un cambio en la gestión del puerto hace pensar a los algecireños, en 1878, que por fin va a salir adelante la construcción. Hasta entonces su responsable era el Ayuntamiento, como propietario de todo lo perteneciente a la ciudad, pero ya sabemos que sus presupuestos resultaban siempre cortos. En la fecha citada se desprendió de esta tutela en favor del Gobierno central. Sin embargo, el panorama no varió sustancialmente, a pesar de la decidida voluntad que se demostró por dar curso a los proyectos. En cambio, en 1892 sí salió adelante la construcción de un muelle provisional, que serviría dos años después como embarcadero de pasajeros y mercancías. El siglo concluyó con unas instalaciones precarias: un espigón en la margen izquierda del río, y perpendicular a él, un pequeño muelle llamado de la Marina o Comercial. A ello hay que añadir un segundo muelle al otro lado del río, propiedad de la Compañía de Ferrocarriles. El resto de las obras de lo

que hoy constituye el puerto debieron esperar hasta el siglo XX para ser realizadas. Verdaderamente será en esta centuria cuando el puerto de Algeciras alcance la envergadura de la que goza actualmente.

La situación en cuanto a la ampliación del puerto continuará en la misma línea, en proceso de tramitación, hasta que en 1906, cuando el estado autoriza la constitución de la Junta de Obras del Puerto, que supuestamente agilizaría las actuaciones. Desde entonces los proyectos y las obras se centraron en dos aspectos fundamentales: la construcción de un rompeolas que, partiendo de la Isla Verde, abrigase el puerto, de manera que los barcos no tuviesen que resguardarse en la desembocadura del río, de poco calado, y la creación de zonas de atraque. El rompeolas debía dibujar un suave arco que, desde la Isla Verde, se dirigía hacia el norte. Aunque el proyecto fue aprobado en 1910, se realiza a partir de 1916. Una vez solucionado el riesgo de fondear en mar abierto gracias al rompeolas, se haría necesario contar con diversas zonas de embarque. Para ello se ideó, en primer lugar, la ampliación del antiguo muelle que existía en la margen norte del río de la Miel, y que pasó a denominarse muelle de la Galera o de Alfonso XIII. En los años siguientes este muelle, verdadero germen del puerto actual, fue incrementándose con el paso del tiempo. Al muelle de la Galera le siguió el de Villanueva, un pequeño malecón perpendicular al primero que corría paralelo a la Marina en dirección norte, y que salía a alojar embarcaciones pequeñas. Este muelle sufrió diversos desperfectos a causa de los temporales. Más tarde, en 1933, se ideó la construcción de un muelle pesquero para que los barcos pudieran abandonar definitivamente el fondeadero del río de la Miel. Este último muelle, un muro de atraque en la dársena, también partiría perpendicularmente del de la Galera.

Entre las numerosas dependencias, más o menos provisionales, que fueron levantándose durante estos años en el puerto, destaca la Estación Marítima, inaugurada en 1928. En realidad se trataba de la mejora y ornamentación de unas antiguas instalaciones ubicadas en el muelle de la Galera: dos naves con tejados a dos aguas y una marquesina prolongada. (*Historia Urbana de Algeciras*, 1999).

ANEXO 2 (Descripción de los impactos que ha tenido el Puerto de Algeciras sobre la ciudad)

El modelo de desarrollo llevado a cabo deriva de una serie de factores, que podrían agruparse por su naturaleza en: Desarrollo Regional, Políticos y Locacionales.

A continuación se van a describir los impactos directos y efectos indirectos, muestra del precio que los ciudadanos aquí residentes han tenido que pagar por un incremento frustrado de incorporarse al tan deseado y necesitado desarrollo.

Impactos directos:

Como es lógico suponer los impactos directos pueden agruparse a su vez en los distintos subsistemas territoriales clásicos: físico-natural, económico-productivo y urbano-relacional.

Dentro del subsistema físico-natural se observan una serie de impactos producidos claramente por el puerto entre los que cuenta, en primer lugar, el más básico: el hecho de que la administración portuaria pase a ser propietaria de todo el perímetro costero de la Bahía homónima; desde Punta Carnero, en un extremo del arco ribereño, hasta casi la misma frontera con Gibraltar, en el otro.

Otro de los aspectos más relevantes que aparece es el impacto producido en el medio natural por la construcción del puerto. El modelo más repetido de obra de ingeniería portuaria en España ha sido conseguir las superficies necesarias a costa de ganarle terreno al mar. El endurecimiento y degradación del paisaje, la alteración de las corrientes marinas por diques o espigones, etc. Son algunos de los impactos más directos que se pueden enumerar. El puerto de Algeciras es el principal agente generador de espacio físico. La observación del plano de las instalaciones no permite dudas. Casi toda la superficie terrestre ha sido creada artificialmente.

En el subsistema económico-productivo el impacto de la construcción y funcionamiento de un puerto es mucho menor, como veremos más adelante, que si consideramos las consecuencias de las propias funciones portuarias.

El subsistema urbano-relacional se ve afectado de una forma directa y contundente ya que, en primer lugar, el puerto posee una estructura polinuclear, repartiendo su incidencia por todos y cada uno de los núcleos urbanos costeros de la comarca, en unos con mayor incidencia que otros. El segundo lugar, el puerto forma parte de las ciudades, claramente en los casos de Algeciras y Tarifa; es decir, son puertos urbanos

o ciudades portuarias, según se mire. Los impactos derivados en estas dos ciudades son:

Efecto barrera, al dificultar o impedir al ciudadano el acceso directo, el disfrute, al mar. La infraestructura portuaria constituye una barrea, supuestamente, infranqueable para la población ajena a las actividades portuarias.

El efecto pantalla se produce cuando entre el mar y las posibilidades de observación aparezca una infraestructura portuaria que no sólo degrade o endurezca el paisaje sino que incluso impida verlo. Es el caso de Algeciras y Tarifa cuando los diques, terminal de contenedores o estación de ferrys impiden ver el paisaje marítimo (Figura A 1)



Figura A 1. Vista aérea de la plataforma de contenedores del puerto.

Fuente: www.andaluciaeconomia.com

Impactos indirectos:

Los efectos indirectos son los causados por las propias funciones portuarias: comercial, industrial, pesquera, etc. Cronológicamente son posteriores al hecho de la construcción de la infraestructura portuaria propiamente dicha. Igual que con los impactos directos se pueden agrupar en los distintos subsistemas que configuren el territorio. La importancia de éstas suele ser mayor incluso que las generadas por la misma infraestructura.

Dentro del subsistema físico-natural los efectos básicos de la existencia de una serie de funciones portuarias, donde destaca la industrial, son sentidos con toda crudeza en el Campo de Gibraltar. Polución del aire, contaminación de las aguas, ruidos, etc. Son algunos de los efectos más generalizados en la zona. Puede afirmarse que la mayor parte de la contaminación del litoral está relacionada con el puerto y las industrias portuarias.

La degradación del medio ambiente se manifiesta de muy diversas formas: desaparece la pesca en la Bahía de Algeciras, se incrementan los niveles de ciertas enfermedades, etc...

En el subsistema económico-productivo es donde se concentran los efectos más beneficiosos de las funciones portuarias industriales, aunque también, si llevamos a cabo un análisis más riguroso, las deficiencias estructurales más preocupantes.

Es necesario señalar que todas las grandes empresas son portuarias y dependen del transporte marítimo para importar las materias primas, exportar los productos manufacturados o ambas cosas a la vez.

La estructura del empleo industrial está casi modelada por la existencia del puerto y sus respectivas funciones, ya que a ellas se debe más del noventa por ciento del total.

Subsistema urbano-relacional; si de una forma breve tuviéramos que resumir la situación respecto a este apartado podría afirmarse que las funciones portuarias son las actividades que causan los mayores problemas a la ciudad.