

# PASADO, PRESENTE Y POSIBLE PORVENIR DEL PUERTO DE ALGECIRAS

Por PEDRO GAYTAN DE AYALA  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

*Escribí este artículo en diciembre de 1957; en mayo de 1958 obtuve mi nombramiento para Ingeniero Jefe de Logroño. Por entonces no fué publicado por el Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas, para el que lo escribí. En el voluminoso informe del Banco Internacional sobre Obras Públicas en España, se aconseja el abandono de todo plan de obras en el puerto de Algeciras. Este consejo me parece desacertado, y me cuesta trabajo creer que, con conocimiento de causa un organismo internacional de la talla del Banco aconseje a una nación independiente que deje para siempre improductivo el riquísimo venero de muchos bienes y de prestigio internacional, que será el puerto de Algeciras si se pone en valor, con criterio racional y nacional, para explotar todas sus posibilidades. Con un plan de desarrollo que, sin perder ni abandonar cosa de lo poco ya hecho, llegue a ser, en plazo más o menos largo, un puerto funcional completo. Creo que el tema no carece de interés para los Ingenieros de Caminos españoles, y como le tengo cariño porque plasma mi labor durante los diez últimos y menos infelices años de mi carrera portuaria, me decido a enviarlo a la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS suplicando su inserción.*

El puerto de Algeciras está en embrión todavía; sus obras se ejecutaron a impulso de la necesidad de transportar a África tropas y material de guerra para las que España sostuvo en Marruecos: 1860, 1909, 1912, 1921 que fueron las principales.

Algo semejante ocurrió con Ceuta, si bien este puerto supo y puede desarrollarse más completamente por explotar bien y con eficacia su situación en el Estrecho de Gibraltar, en el pingüe tráfico de abastecimiento de barcos — extranjeros en su gran mayoría — en combustible, agua, víveres, pertrechos, etc. Por eso es Ceuta hoy un puerto que puede considerarse terminado; y aunque resulta chico para su gran tráfico de abastecimiento, porque le falta línea de atraque, no parece prudente invertir más dinero español en él, a menos — cosa que no parece fácil — que en Marruecos un Gobierno efectivamente responsable y dueño del país, concierte con España algún tratado, válido en el campo internacional, que la asegure para siempre la soberanía sobre la plaza y el puerto.

Algeciras, quizá a causa de la sombra de "manzanillo" que sobre todo el campo proyecta Gibraltar desde hace siglos (Tratado de Utrecht y lo que siguió) no ha podido aún aprovechar su situación en el Estrecho, como instrumento del interés y el prestigio de España, para dedicar el puerto a todas las actividades que esa situación, el abrigo natural casi completo de que goza, la extensión y calado de su bahía, navegable sin olas perturbadoras, ni bajos ni otro obstáculo alguno en toda su extensión, y con tenebreros excelentes le brindan.

Los pasos marítimos entre mares: Panamá, Estrecho de Gibraltar, Suez, Aden, Singapoore, etc., se caracterizan por tener puertos dedicados a abastecimiento de buques como actividad típica, que les proporciona su situación geográfica en puntos de paso

obligados en las rutas ordinarias de muchas Compañías de Navegación.

Entre todos estos pasos que hay por el mundo, es el Estrecho de Gibraltar, con muy grande diferencia, el más concurrido; en él existen cuatro puertos, de los cuales dos: Algeciras y Ceuta, españoles; Gibraltar, que aunque en territorio de España pertenece a Inglaterra, y Tánger internacional, aunque económicamente es el capital francés privado el dueño mayoritario de las obras del puerto.

Tánger, hasta la fecha, a causa del régimen político especial de su zona internacional, complicado recientemente con la independencia de Marruecos, no se ha desarrollado como puerto comercial ni de abastecimiento, y su importancia es escasa; aunque no debe subestimarse el riesgo de que, puesto en otras manos se desarrolle muy rápidamente haciendo no poca sombra a sus vecinos. Sus condiciones naturales no son comparables a las de Ceuta y menos a las de Gibraltar y Algeciras.

Sus actividades principales como puerto son: el tráfico con Algeciras, con línea regular servida por "Trasmediterránea" con uno de los dos magníficos *ferry-boats* construido por la Unión Naval de Levante en Valencia, capaces para cien coches grandes cada uno y también para vehículos de todas clases y tamaños, incluyendo vagones de ferrocarril; los transbordadores hasta el presente trabajan en régimen de un viaje diario (ida y vuelta) en invierno y dos viajes diarios en verano. Por esta vía transita todo el pasaje de Marruecos a España y viceversa, y también — naturalmente el de Marruecos a Francia y regreso —, que carga mucho durante la época veraniega de vacaciones. Este tráfico, pese a todos los racionales augurios que se hicieron el año 1956 al ser Marruecos declarado independiente, lejos de disminuir ha aumentado, como se verá por el resumen estadístico que se

insertará más adelante. Aparte este tráfico, el de Tánger es muy variado y... singular; aunque de poco volumen, alcanzándolo sólo muy escaso en abastecimiento de barcos para el que no posee condiciones, y en los demás; si bien es grande el valor de la mercancía que mueve... incluyendo las divisas. En Tánger se ha practicado siempre y en abundancia el contrabando, a merced de su calidad de puerto franco e internacional.

Cuando Algeciras tenga terminado su muelle para transbordadores con acceso ferroviario y estación marítima, podrán vagones procedentes de cualquier

nes, S. A." se estableció, poco después que "Ibarrola", para suministrar carbón; más adelante, fué la "CEPSA" quien construyó y explota otra gran factoría para el suministro de petróleos.

Y en breve va a ser puesta en servicio otra factoría de la "Compañía General de Carbones", también para suministrar a barcos extranjeros de combustible líquido.

Esta actividad, el suministro de barcos extranjeros, completada con la de agua, víveres y pertrechos, es la que ha dado y da vida intensísima a Ceuta y a su puerto y es fuente caudalosa de divisas; si bien



Esta vista del puerto de Algeciras, en un momento de aparente tranquilidad, es, sin embargo, índice de su extraordinaria actividad como punto de partida y de llegada de distintos puertos del globo. En el conjunto se han reunido, a la derecha, los barcos *Aline* y *Alcántara*, que realizan servicios Gibraltar y a Inglaterra, respectivamente; al fondo, el *Independence*, que cubre el servicio con América, y, a la izquierda, uno de los transbordadores que unen a la Península con Tánger. Los dos trenes son el ascendente y el descendente de Madrid, y el apenas visible en la foto, el *Castellano Exprés*.

punto de Europa ser transbordados a Tánger sobre vías del Tánger-Fez que los hagan circular por toda la red de Marruecos de ancho de vía internacional.

*Ceuta*, que como Algeciras, inició sus obras y sus actividades portuarias con el tráfico militar debido a las guerras, adquirió pronto las ventajas de puerto franco, y a merced de ellas vió, en el año 1927, a S. M. el Rey D. Alfonso XIII inaugurar oficialmente la Factoría de "Ibarrola, S. A." con magníficos depósitos de combustible líquido e instalaciones para recibirlo y para suministrarlo a los barcos; poco después amplió su actividad con la de suministro de carbón extranjero; la "Compañía General de Carbo-

hubiera sido mucho más caudalosa si las tarifas no se hubieran mantenido demasiado bajas, en absoluto y en relación con las que rigen en puertos extranjeros de análogas actividades.

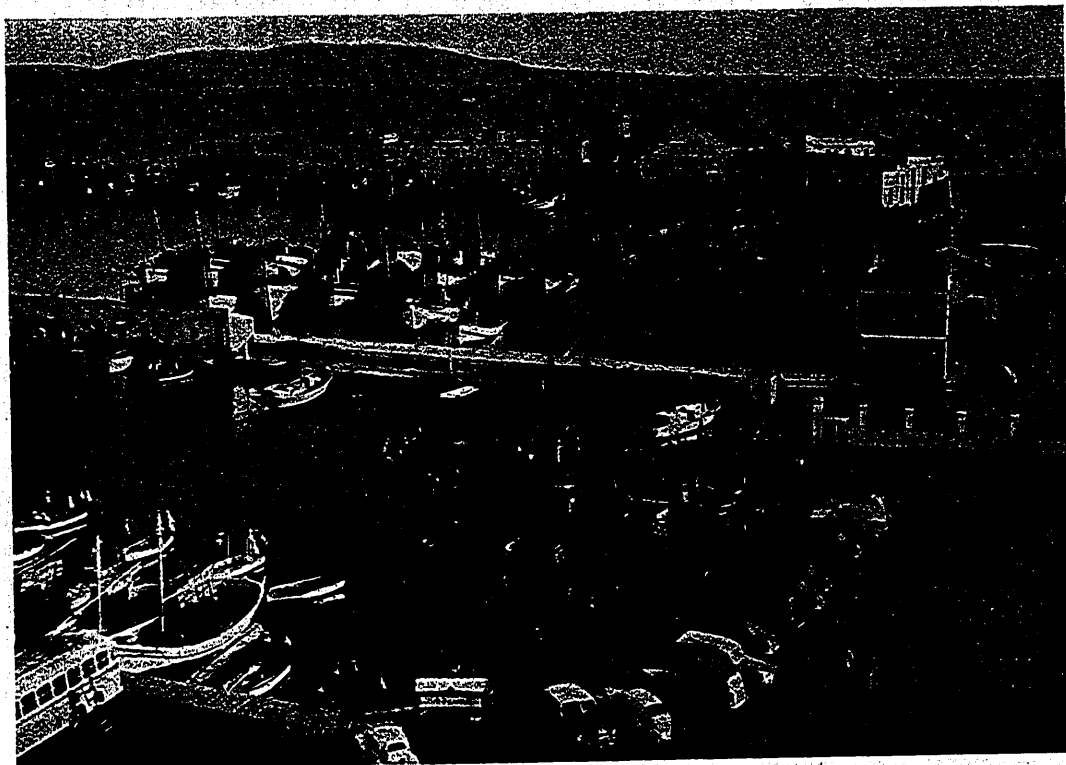
Esto aparte, el tráfico comercial de Ceuta no es importante y se limita al de personal y materiales militares y al abastecimiento de lo que fué Marruecos español.

Mas merece especial mención el servicio regular, por la "Trasmediterránea", entre Ceuta y Algeciras, igual que el que se ha descrito al tratar de Tánger; este tráfico, de pasajeros y correo principalmente, es menos intenso que el de Tánger con Algeciras, y por

no contar Ceuta con ferrocarril de vía de ancho internacional no puede enlazar con la red que se puede llamar Red Francesa; mas sería conveniente, en su día, esto es, para cuando en Algeciras pueda servirse al transbordo de vagones, habilitar una vía en el muelle para recibirlos, para ahorrar operaciones de carga y descarga, reduciéndolas al 50 por 100, como en el 100 por 100 se ahorrarán entre Tánger y Algeciras.

*Gibraltar* es, ante todo, un puerto militar con diques secos capaces para mayores unidades navales y

dores españoles, sino a su "importación" en España, naturalmente clandestina? Otros tabacos, también actualmente de mucho consumo en España se venden en Gibraltar y también en ciudades españolas no muy próximas a esta costa, a precios inferiores a los de Inglaterra, a causa de que gozan de primas a la exportación y no pagan los gravísimos impuestos de lujo y otros que en Inglaterra se pagan; otro tanto ocurre con el whisky y otras bebidas alcohólicas de fabricación británica, y algo parecido con el café, las especias y muchos productos de la industria del área de



con magnífico arsenal y parques militares muy completos; como puerto comercial no alcanza importancia grande y no está habilitado para serlo, pues carece de muelles comerciales capaces de tráfico de mediano volumen. Su número de habitantes no llega normalmente a 25.000, incluyendo la guarnición, bastante numerosa; este dato demográfico es elocuente como índice de que el volumen total del comercio caldense no puede ser comparado con los de la mayoría de los puertos, v. gr., españoles, y no de los de más categoría.

Pero el "género" de ese comercio es singular y quizá único en el mundo. Algunos datos, que en el Campo de Gibraltar son del dominio público, existen en el Peñón: no una sino unas cuantas fábricas o fabriquillas de tabaco de picadura, negro, que ningún inglés del Peñón o de otra parte fuma; ¿a qué se dedica ese tabaco, predilecto de la mayoría de los fuma-

la libra o que como tales han adquirido naturaleza.

Tan evidente es esto y tan del dominio público desde siempre, que en el Diccionario se hallan las palabras "Jarampa" y "Jarampero", a saber: Jarampa, nombre que dan en Algeciras los contrabandistas a la pacotilla comprada en Gibraltar, y Jarampero, bote muy pequeño usado por los contrabandistas de Algeciras para transportar la jarampa.

Y es muy de notar que esta defraudación, que en los últimos tiempos parece se ha reducido bastante, perjudica a España y a su erario, pero tributa religiosamente a la Administración británica; ejemplo de ello es que su "Almacén del Rey" (denominación equivalente a la muestra de "Depósito Franco") produce una renta equivalente a doce o catorce millones de pesetas, sólo por ocupación de superficie en un local no mayor ni más lujoso que los más corrientes en puertos españoles; y eso que los géneros, comprados

en el almacén mismo, cosa que puede hacerse y se hace, como sea para exportación por mar o por tierra, se adquieren a precios extraordinariamente baratos, como se ha dicho en el párrafo anterior.

Aparte este tráfico peculiarísimo cuenta Gibraltar con el muy importante de abastecimiento de barcos de todas las naciones que pasan por el Estrecho, en combustible sólido y líquido, en víveres y pertrechos y en agua... cuando la hay, que no es siempre, y que se suministra a precio equivalente a *más de cien pesetas la tonelada*.

Pero el abastecimiento se efectúa en malas condiciones, pues no hay atraque para los barcos y el combustible líquido se recibe y se da en pontones fondeados, por cierto en aguas que se consideran en España como españolas, de acuerdo con el Tratado de Utrecht. El carbón para la navegación ha desaparecido casi totalmente del mercado, y el agua se da por medio de aljibes flotantes de pequeña capacidad al tiempo de tomar el petróleo o en otro momento, según los casos.

Y otro tráfico típico de Gibraltar, de mucha importancia económica, es el de los transatlánticos de pasajeros, en gran parte los que hacen los viajes entre América y el Mediterráneo, con terminales en Italia o más allá o en viajes de crucero de turismo.

De estos barcos, la mayoría — casi la totalidad —, los pasajeros no desembarcan en Gibraltar, donde lo hacen únicamente los que por allí entran en España.

Ya los transatlánticos *Constitution* e *Independence* de 30 000 toneladas, de la "American Export Lines" abandonaron su escala en Gibraltar, y desde enero de 1956 la hacen regularmente en Algeciras.

### El presente y el porvenir del puerto de Algeciras.

En Algeciras se encuentran las rutas de las tres Américas y de Canarias y toda el Africa Occidental al Mediterráneo, con la gran corriente — casi toda de pasajeros y vehículos — de Marruecos a España, por Tánger y Ceuta.

Como puerto de pesca, Algeciras está clasificado desde hace años como el tercero o el cuarto de España, con mayor cantidad de pescado que sus vecinos, Huelva, Cádiz, Barbate, Tarifa, Málaga, y que todos los demás del Mediterráneo del Sur y de Levante. Está, a pesar de que casi carece de obras e instalaciones para esta industria.

Con estos datos fundamentales y lo que se aprecia en las fotografías panorámicas que ilustran estas líneas, se traza el Anteproyecto General de Obras a ejecutar en el puerto para explotar integralmente todas sus posibilidades en el futuro próximo y en el remoto.

Se determinan, en primer lugar, las funciones que puede y debe ejercer el puerto, deducidas de lo expuesto en párrafos anteriores.

*Escala de transatlánticos.* — Ya se ha iniciado que

a partir de enero de 1956 esta modalidad del tráfico de transatlánticos de pasajeros de gran tonelaje, con los dos barcos de la "American Export Lines" — que dejaron Gibraltar por Algeciras, con otros dos de "Ibarra" (Buenos Aires-Nápoles) y con el *Alcántara* de bandera inglesa, que ha hecho algunos cruceros de turismo con escala en Algeciras. Todos estos barcos hallan grandes ventajas en escalar en Algeciras: a merced de las facilidades y comodidades, tales como supresión de una Aduana; de la necesidad de trasladarse de Gibraltar a Algeciras por tierra o por mar para tomar el tren (perdiendo una fecha) o para continuar viaje por España; contar con el magnífico Expreso Castellano, combinado con los barcos, etc., etcétera. Y en consecuencia es más que probable que transatlánticos de otras Compañías, nacionales y extranjeras, modifiquen sus itinerarios para aprovechar las excepcionales ventajas que Algeciras ofrece en relación, no sólo con Gibraltar, sino con cualquiera otro puerto de los vecinos, que les forzarían a desviar de sus rutas naturales, alargando sus recorridos, como ocurriría, v. gr., en relación con Cádiz, que alargaría el recorrido en 25 Km. para América del Norte y en 90 Km. para América del Sur o Africa Occidental o Canarias.

Hasta ahora, el servicio, aunque muy satisfactoriamente y con mayor rapidez y facilidades que en Gibraltar, se hace provisionalmente, embarcando y desembarcando a los pasajeros con un tender de los que se utilizan de ordinario para la comunicación con el Peñón, y los automóviles y equipajes con una embarcación "ad hoc" adquirida expresamente por el Ministerio de Obras Públicas para la Junta de Obras del Puerto, autopropulsora (660 HP.) y capaz para quince a veinte coches de una vez; muy superior a los elementos similares ingleses, que con barcas no autopropulsoras y capaces sólo de llevar un par de coches cada vez.

Pero no sólo es interesante este negocio de la escala de transatlánticos de pasajeros, sino que más interesante y provechoso ha de ser, a la larga, el tráfico de mercancías organizado a base de la racional explotación por la Junta de Obras de "Depósitos Francos" por fin concedidos, para toda la jurisdicción del puerto, después de laborísima y perseverante gestión.

Es de esperar que el mundo, más pronto o más tarde, vuelva a conocer tiempos de paz y de libertad de comercio; y, si es así, la situación geográfica de Algeciras brinda con todas las condiciones deseables para:

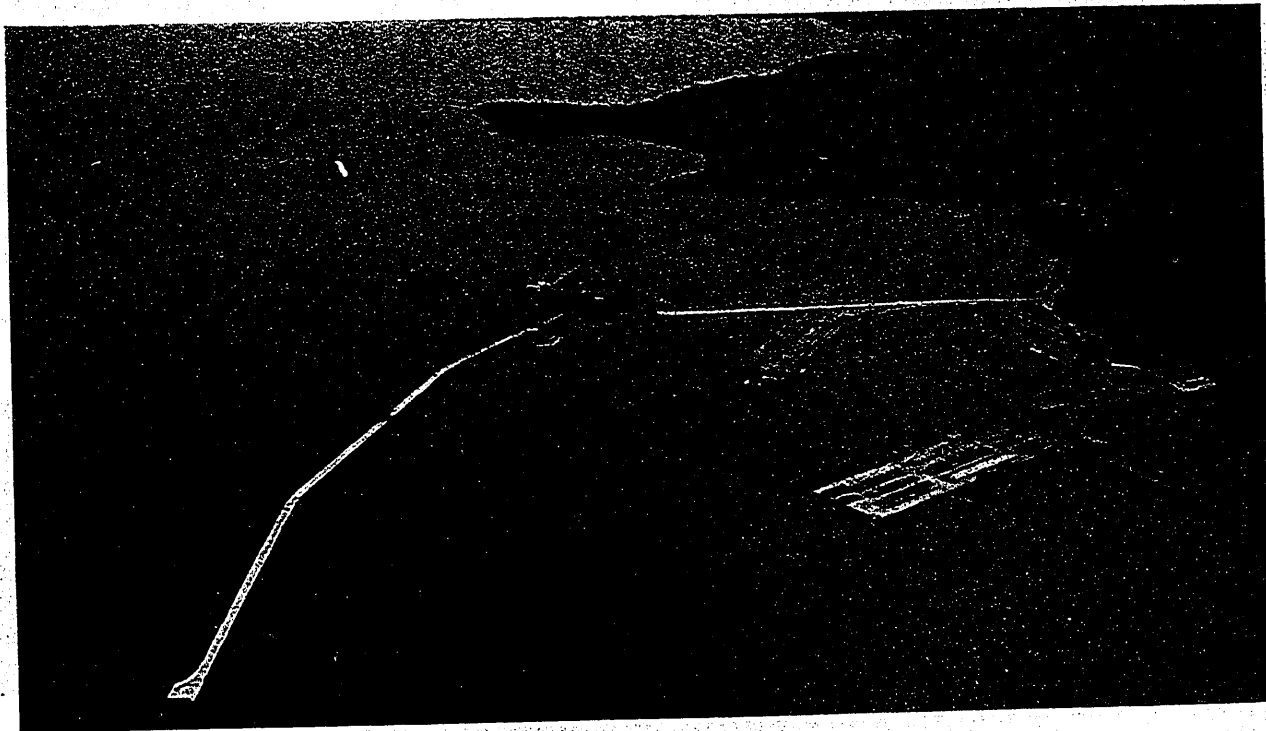
a) Recibir transatlánticos procedentes de las tres Américas y del Africa Occidental que es el Continente del porvenir, que descarguen la totalidad de sus cargamentos y reciben los de retorno, sin pagar derechos de aduana hasta tanto que las mercancías hayan de ser importadas en España; y nunca, si se destinan a la reexportación.

b) Distribuir, en cabotaje y gran cabotaje, las

partes de esas mercancías destinadas definitivamente a otros puertos del Mediterráneo y del Norte de España y aun más allá tal vez. Y recibir en la misma forma los cargamentos de retorno de larga singladura.

c) Tomar petróleo, agua, viveres y pertrechos, siempre con las ventajas de Depósito Franco, en sus atraques, simultáneamente con sus operaciones de carga y descarga.

*Tráfico ordinario de mercancías.* — Es la única modalidad portuaria que prácticamente no ha experimentado variación; así lo acusa la estadística. Se efectúa por el muelle de La Galera o de Alfonso XIII, que es actualmente mixto de mercancías y pasajeros, con todos los inconvenientes que de ello resulta; es, como toda la zona de servicio, susceptible de que en él se establezcan Depósitos Francos y, en efecto, en



d) Efectuar las reparaciones de máquinas, etc., que no requieran la varada de los barcos.

Con esta disposición, es evidente que todos los barcos interesados, los transatlánticos como los de cabotaje y gran cabotaje, verían sus gastos y su tiempo reducidos al mínimo, y su rendimiento al máximo; porque muchos transatlánticos de carga, especialmente homogénea, que la van dejando por partes de puerto en puerto podrían dejarla de una vez en su primera escala en Algeciras y volver a sus terminales de allende sin perder minuto ni moneda.

*Líneas regulares con Tánger y Ceuta.* — No es discutible que sea otro puerto que Algeciras el apropiado para este tráfico; actualmente se efectúa por medio de los magníficos transbordadores "Victoria" y "Virgen de África", gemelos, de 4.000 toneladas, con vías férreas de tres carriles (para vía española y vía internacional); pero el muelle es provisional, y aunque el servicio es satisfactorio, mucho más completo, rápido y eficaz lo será en el futuro. Por la estadística que se inserta más adelante, se comprobará cuán grande y rápido viene siendo el incremento de este tráfico a partir de hace unos diez años.

él se establecerá el primer almacén — bien en breve — para iniciar esta actividad, que es de esperar aumente pronto el volumen del tráfico mercantil.

*Pesca.* — El resumen estadístico acusa una gran prosperidad en este aspecto, colocándose Algeciras a la cabeza de los puertos pesqueros españoles en cuanto a cantidad de pescado. Los servicios, en la actualidad, son deficientísimos, pues prácticamente no existen obras adecuadas para servir a la industria pesquera.

Seguidamente se tratará del Plan de Obras, y de las que en él se prevén para el ejercicio de las diversas funciones del puerto que se han enumerado.

#### **Obras que integran el anteproyecto general.**

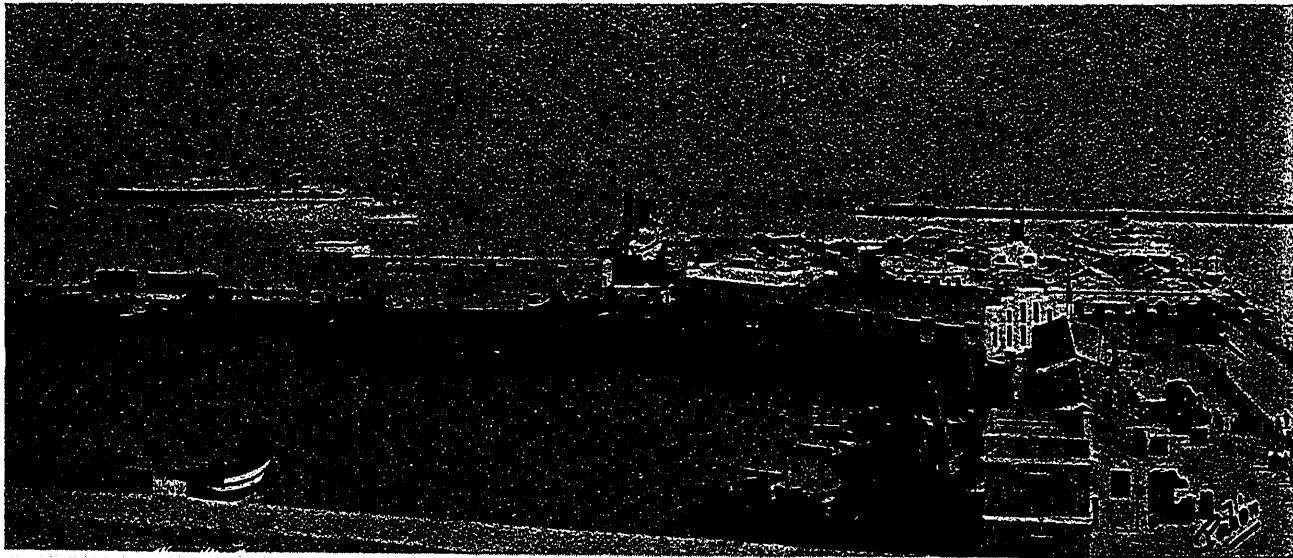
En párrafos anteriores se han examinado sucintamente las actividades de los cuatro puertos existentes en el Estrecho, y la manera en que tales actividades se desenvuelven.

Se han señalado más marcadamente las deficiencias — el gran retraso pudiéramos decir — del puerto de Algeciras.

Atendiendo a lo cual, se redactó años atrás un

Anteproyecto General, que fué aprobado por la Superioridad en 8 de abril de 1953, que, por diversas circunstancias, se estudia como modificado y va a ser en breve sometido también a la Superioridad.

En la perspectiva en fotocopia que ilustra este trabajo se ofrece el conjunto del puerto en futuro, a desarrollar en tres etapas, de las cuales la más importante es la primera. Para más facilidad, se han numerado los grupos principales de obras, cada uno con función propia y determinada, y formando entre todos el conjunto orgánico y funcional que debe ser un puerto.



*Grupo número 1.* — Lo integran el dique actual Norte, válido ya para suministro de agua y petróleo, pero no para tráfico comercial ni para escala de transatlánticos; se proyecta su ensanche y su prolongación en mil metros conservando el tipo vertical que ha dado muy buen resultado; el dique-muelle resultante, con calados de diez y once metros, se destinará a escala de transatlánticos de pasajeros, construyendo en el tramo correspondiente la estación marítima adecuada, y a abastecimiento de éstos en agua, petróleo, víveres y pertrechos; al mismo objeto para todos los demás barcos y a tráfico comercial transatlántico y de retorno y distribución en grande y pequeño cabotaje en régimen de Depósito Franco; el ancho será de cien metros, y los almacenes en dos series, con doble vía férrea delante y detrás y la completa habilitación y armamento; tanto los almacenes, como las del incremento de las necesidades de los servicios.

*Grupo número 2.* — Complementario del anterior; lo forman la Isla Verde y su ampliación y se destinan a depósitos de combustible líquido, para lo cual ya la "Campsá" está construyendo una factoría con capacidad para 30.000 Tn., en terrenos de concesión

de Obras Públicas. Ganando terreno al mar, lo que puede lograrse en buenas condiciones técnicas y económicas, tanto por el interior como por el exterior, hay espacio para nuevas concesiones a Compañías petrolíferas que se dediquen al abastecimiento de barcos extranjeros en régimen de Depósito Franco.

*Grupo número 3.* — Acceso a la Isla Verde y al dique Norte y al muelle para transbordadores a Ceuta y Tánger y para pasajeros de cercanías, con estación de cambio de ejes de vagones, estación marítima y acceso por ferrocarril a dicho muelle.

De este grupo está terminada la infraestructura

del acceso a la isla, y casi terminada la del nuevo muelle.

A merced de estas obras, el tráfico de transbordadores y de cercanías, que hoy perturban enormemente el de mercancías del muelle de la Galera y hasta el de la pesca, además de servirse con perfección, eliminará por completo tan grave defecto del puerto.

El acceso ferroviario es obra costosa y que debe ser acometido juntamente con la desviación, saneamiento y relleno del río de la Miel — obra urbana y portuaria esta última sumamente necesaria y también costosa — para aprovechar los productos de sus túneles necesarios en el relleno, cuyo volumen casi completan con la siguiente economía en el total de los gastos. (La obra del río no se representa en la fotocopia).

*Grupo número 4.* — En la explanada (4) existen la Administración de la Aduana, la Dirección de Sanidad Exterior, y, en construcción, la Comandancia de Marina; se prevén ampliación de las oficinas y otros servicios de la Junta de Obras, para ser instalados en la misma explanada, y dejando entre los edificios zonas de jardín.

*Grupo número 5.* — Lo forma una pequeña dár-

sena para embarcaciones de la Junta de Obras y para refugio de balandros deportivos y otras embarcaciones menores. Es obra casi terminada y de pequeña importancia.

*Grupo número 6.*— Lo forman el muelle de la Galera, actualmente mixto y de acceso separado al muelle pesquero; en su día será exclusivamente comercial, y completado con más almacenes, alguno

y secaderos y tinteros de redes; en su día, después del dragado necesario, estos servicios auxiliares pasarían al muelle de costa que completará la dársena, y el muelle en construcción, de noventa metros de ancho, ensanchándolo algo más, serviría, separado del pesquero, para muelle comercial y para almacenes comerciales las que ahora son casetas de armadores.

Una vez prolongado el muelle pesquero en cons-



1. Dique. Muelle Norte: agua, depósitos francos, transatlánticos, pasajeros y estación marítima.— 2. Isla Verde y su ampliación: depósitos francos de combustibles líquidos.— 3. Acceso a la Isla Verde. Estación de cambio de ejes, muelle y estación marítima para transbordadores.— 4. Zona de oficinas y jardines.— 5. Dársena para embarcaciones menores.— 6. Muelle comercial, en parte depósito franco.— 7. Muelle pesquero y dársena de pescadores.— 8. Dársena y muelles comerciales.— 9. Varaderos.

de los cuales se destina ya a iniciar el tráfico en régimen de franquicia. Mediante un pequeño dragado en su banda Norte, este muelle puede servir para que en él atraquen los transatlánticos de 30.000 toneladas, lo que les afrecherà grandes ventajas y economías, haciendo posible, además, que los viajeros de paso desembarcarán durante unas tres horas para visitar la Ciudad y efectuar en ella compras, con muy sensibles beneficios y producción de dólares.

*Grupo número 7.*— Lo integra la futura dársena de pescadores; cuando esté completa, según la traza que se aprecia en la fotocopia. Muelle pesquero completo, con lonjas y suministros de combustibles; fábrica de hielo en el extremo, con cámaras de conservación de hielo y de pescado, y casetas para armadores

trucción, podrá ser terminado el relleno de la pequeña dársena de Villanueva, hoy al servicio de los botes para las luces, que podrán guarecerse al abrigo del muelle pesquero, y dar así mayor espacio al intensísimo tráfico de peatones, coches, camiones y autobuses, que congestionan la llamada Plaza de la Marina.

*Grupo número 8.*— Integran este grupo el contradique, atracable por el interior con actividad de muelle comercial que, además de completar el abrigo del puerto, haciéndolo perfecto respecto a todos los vientos, formará con el muelle comercial e industrial de costa y con otro de igual carácter y de doble atraque, una dársena doble para la futura expansión del puerto, que se completará con una gran zona in-

dustrial adyacente al muelle de costa; todos estos muelles y zonas de servicios podrán beneficiar en todo o por partes del régimen de franquicia, puesto que la concesión de Depósitos Franco a la Junta de Obras del Puerto, se ha otorgado para toda la jurisdicción del Puerto, que comprende todos sus muelles y zonas de servicio (terrenos adquiridos por adquisición, ganándolos al mar o por expropiación).

OTRAS OBRAS. — Está ya construída y en servicio la traída y distribución de agua al puerto, con estación de depuración bacteriológica; el agua se toma directamente del río de la Miel, y actualmente gran parte del caudal derivado se da al Ayuntamiento para abastecer a la Ciudad. Como consecuencia de grandes desprendimientos de tierras ocurridos en el invierno anterior, se estudia una estación de clarificación.

En construcción se hallan las obras de pavimentación de accesos al puerto, y el varadero en la isla Verde, como complementaria ésta del muelle pesquero; y en estudio el dragado adyacente al muelle pesquero en su prolongación, para asegurar el atraque de los barcos de altura con seguridad y facilidad y para hacer posible la construcción de la dársena de pescadores completa, esto es, con muelle de costa y, en él, las casetas para armadores y los tinteros y secadores de redes y otros servicios auxiliares; y también para fábricas de conservas, para cuya finalidad podrán servir también en su día los locales en los que actualmente se vende y prepara la pesca, que para esto son inadecuados y deficientísimos.

Se incluye también en el anteproyecto, el armamento, que debe ser tratado con alguna persimonia, porque es material caro, no tanto por el coste de adquisición, sino por el de conservación y explotación; pues si el tráfico no lo sufraga es ruinoso para la economía del puerto; aprobado está un proyecto de adquisición de dos grúas móviles de torre, que se estiman las más convenientes para un puerto que ve todavía muy limitado su tráfico mercantil; y parece que ese tipo es el que debe utilizarse, por su agilidad, hasta tanto el tráfico en muelles determinados aconsejen el establecimiento en ellos, por razones de economía de explotación, grúas eléctricas de pórtico.

En el armamento se incluyen también carretillas y otros elementos de trabajo portuario, que aumentan el rendimiento de los muelles comerciales y pesqueros.

Y se prevé la necesidad, a más o menos corto plazo, de una central térmica para producción de energía eléctrica para asegurar los servicios portuarios.

Finalmente, se incluyen el alumbrado y redes de energía subterráneas, y otras obras, de ornato, que parece deban ser las últimas.

El avance del presupuesto total de las obras a ejecutar excede de los 1.500.000.000; el de las obras comprendidas en lo que ha de ser primera etapa es del orden de 850.000.000. Más claro está que la ejecución del Plan puede atemperarse a las posibilidades financieras de la Nación.

A este propósito, no estará de más decir que es tópicamente difundido: el de que en España hay demasiados puertos y no es posible atender a todos en sus necesidades o pretensiones; dado que esto sea cierto, de ello parece deducirse, que en buena política conviene hacer una selección previa con carácter objetivo y prescindiendo de circunstancias ajenas al interés nacional; y dedicar luego los recursos, con toda la preferencia necesaria, a los puertos que resulten elegidos; advitiendo que una clasificación, quizás original de ellos, sería: Puertos que fueron, puertos que fueron y son y deben ser, y puertos que no han sido ni son, pero que *pueden y deben* ser grandes puertos, por útiles y rentables.

Es muy de notar que, dadas las funciones propias del puerto de Algeciras, si se construye y acondiciona para desempeñarlas bien, entre otros objetivos se logrará el muy interesante, desde el punto de vista español, de que en Algeciras se concentrarán los tráficó de aprovisionamiento de barcos, de escala de transatlánticos de pasajeros y mucho comercio transatlántico de ida y retorno.

Sin quitar a puerto español alguno tráfico propio suyo, sino únicamente a expensas de Gibraltar, cuya importancia comercial quedará reducida a cero.

Prueba de que esto no va descaminado: las enérgicas y reiteradas protestas inglesas, en la prensa de Gibraltar y de Inglaterra, y hasta en el Parlamento, cuando los americanos, tras muy laboriosas gestiones en Madrid, en Washington y New York, con fuerte oposición diplomática inglesa, decidieron que el *Constitution* y el *Independence* abandonaran la escala de Gibraltar por la de Algeciras; cuando se publicó en el *Boletín Oficial* la concesión a la Junta de Obras del Puerto, de Depósitos Francos; y hasta cuando circuló el rumor — que aún no ha pasado de tal — de que las compañías italianas iban a seguir el ejemplo de la "American Export Lines".

Y es también muy de notar que conviene mucho a España establecerse sólida y eficazmente en el Estrecho con un puerto netamente español, que lo sea siempre; porque servirá para descongestionar a Ceuta, supliendo ventajosamente a su congestión en cuanto en él se nota falta de línea de atraque, mientras Ceuta sea de España ¡ojalá lo sea siempre!; y reemplazándolo por completo, si así conviene, para que, en todo caso y en todo tiempo, España triunfe comercialmente en el Estrecho contra toda competencia extranjera.

Y, para dar idea de la vida presente del puerto y de cuánto es agradecido a lo poco que ya se ha hecho en él, vaya el siguiente resumen estadístico: advirtiéndose que los ingresos totales de la Junta, en 1956, hubieran excedido de la cifra apuntada en unos tres millones de pesetas si no fuese por ciertas bonificaciones injustificadas que conviene suprimir, no sólo en Algeciras, sino en todos los puertos españoles, cuyas tarifas son, en general, bajas y ruinosas; en absoluto y en relación con las de puertos extranjeros.

AÑOS	BUQUES		IMPOR-TACION		EXPOR-TACION		P E S C A		PASAJEROS		A U T O M O V I L E S			
	Número	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Kilogramos	Pesetas	Número	Tánger	Ceuta	Trans.	Totales		
1947	1 134	473 404	53 094	35 946	23 529 160	633 355,23	1 137 084	—	—	—	—	—		
1948	905	512 428	49 754	32 662	21 183 300	598 629,25	1 218 899	2 956	1 972	—	—	4 928		
1949	2 749	1 366 552	44 329	40 091	20 638 310	1 276 760,56	1 211 620	5 309	4 060	—	—	9 369		
1950	2 713	1 676 158	33 297	35 124	22 730 060	1 668 739,98	1 258 668	5 688	4 710	—	—	10 398		
1951	3 221	1 829 801	34 315	36 937	26 597 112	1 860 097,72	1 315 249	10 471	6 433	—	—	16 904		
1952	4 975	2 809 565	40 506	37 722	27 023 110	1 871 417,30	1 474 657	12 362	13 569	—	—	25 931		
1953	7 378	3 419 701	46 197	50 469	25 179 340	1 785 591,42	1 719 070	11 358	25 249	—	—	36 607		
1954	7 048	3 952 846	45 895	54 600	24 091 970	1 812 628,86	1 714 795	21 532	14 444	—	—	35 976		
1955	5 001	4 106 119	42 788	60 192	27 886 140	2 351 356,24	1 738 586	23 019	15 185	—	—	38 204		
1956	7 178	6 105 584	53 908	59 886	25 053 450	2 538 902,79	1 787 718	28 780	15 617	208	—	44 605		

### RESUMEN

AÑOS	INGRESOS		TOTALES	
	Años	Pesetas		
1947	1 979 582,88	1 809 897,39	3 474 023,21	3 929 789,47
1948	1 809 897,39	3 474 023,21	4 526 017,17	4 962 965,62
1949	3 474 023,21	3 929 789,47	5 230 292,42	5 611 875,49
1950	3 929 789,47	4 526 017,17	4 962 965,62	5 230 292,42
1951	4 526 017,17	4 962 965,62	5 611 875,49	6 510 483,50
1952	4 962 965,62	5 230 292,42	6 510 483,50	8 078 950,37
1953	5 230 292,42	5 611 875,49	6 510 483,50	8 078 950,37
1954	5 611 875,49	6 510 483,50	8 078 950,37	
1955	6 510 483,50	8 078 950,37		
1956	8 078 950,37			