



# PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS

Un siglo de vivencias



PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS  
Un siglo de vivencias



# PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS

## Un siglo de vivencias

© 2007 Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras  
© 2007 Lunweg Editores  
© de los textos: Sandra Balvín, José María Bejarano Delgado y Alberto Galán  
© de las fotografías: sus autores y legítimos propietarios / Dossier final Juan Jesús Huelva

Idea y proyecto: Colectivo Fotográfico UFCA

Coordinación editorial APBA: Gerardo Landaluce e Irene Jiménez  
Coordinación editorial Lunweg Editores: Marta Vila  
Coordinación del proyecto: Alberto Galán y José María Bejarano  
Colaboración literaria: Federico Fuentes  
Colaboración gráfica: Víctor Román

Tratamiento digital de las imágenes: Juan Manuel Castro Prieto y Félix Carpio

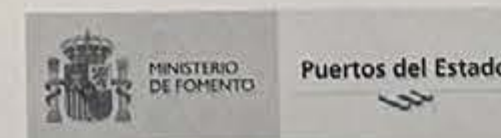
Diseño y maquetación: Maguel Ángel Pallero  
Traducción: Richard Rees

ISBN: 978-84-9785-423-8  
Depósito legal: B-50522-2007


Creación, diseño y realización de Lunweg Editores.  
Reservados todos los derechos de esta edición.  
Prohibida la reproducción total o parcial sin la debida autorización.

LUNWEG EDITORES  
BARCELONA: Beethoven, 12 - 08021 Barcelona - Tel. 93 201 59 33 - Fax 93 201 15 87  
MADRID: Luchana, 27 - 28010 Madrid - Tel. 91 593 00 58 - Fax 91 593 00 70  
MÉXICO: Callejón de la Rosa, 23 - Tlacopac, San Ángel - 28004 México, D.F. - Tel./Fax (52-55) 5662 5746  
E-mail: lunweg@lunweg.com

Impreso en España







**A**l comparar las imágenes del Puerto Bahía de Algeciras en 1906, año de la creación de la Junta de Obras del Puerto, con las del puerto actual, el observador no avisado difícilmente las identificaría como pertenecientes a un mismo espacio físico y funcional. Desde unas infraestructuras que se reducían a un pequeño muelle de mampostería de unos 70 metros de longitud por apenas 10 metros de anchura, y un estrecho muelle de madera de la Compañía de Ferrocarril Bobadilla Algeciras, que contaba con unos medios de manipulación escasos y rudimentarios, al gran puerto transoceánico actual, con modernas infraestructuras dotadas de los elementos de manipulación de mercancías más avanzados, el Puerto Bahía de Algeciras se ha convertido, en cuanto a volumen de tráfico se refiere, en el más importante de España y en líder de todo el Mediterráneo en contenedores.

La consolidación de esta envidiable situación es el objetivo estratégico del Puerto Bahía de Algeciras, y en ese sentido se está trabajando en los desarrollos de Isla Verde Exterior, Campamento, Tarifa y la Zona de Actividades Logísticas.

Pero las modernas infraestructuras y adecuados medios no son suficiente para los clientes del puerto y deben completarse, cada vez de modo más exigente, con una oferta de servicios de la más alta calidad y fiabilidad, ajustados en el coste, seguros, flexibles y de alto rendimiento.

Estos servicios los prestan organismos y empresas, públicos y privados, concretados en personas, hombres y mujeres que, a lo largo de la historia del Puerto Bahía de Algeciras, han hecho posible su evolución histórica hasta la excelente situación actual.

Estas actividades y oficios han ido desarrollándose en el tiempo, adaptándose a las necesidades del mercado unas, desapareciendo otras una vez cumplido su ciclo vital, pero aportando todas ellas su esfuerzo para que el Puerto Bahía de Algeciras sea lo que es hoy.


Pero la situación actual del comercio marítimo y su previsible evolución, junto con la cada vez mayor competencia de puertos alternativos, hace que no se deba bajar la guardia en ningún momento y para ello el verdadero elemento crítico de competitividad, dada por supuesta la oferta infraestructural adecuada, radica en los servicios que, de forma integral, oferta el puerto.

Por este motivo vuelve a ser otra vez el factor humano, del que con su buen hacer y profesionalidad depende ese plus diferenciador, quien siga haciendo del Puerto Bahía de Algeciras un referente mundial, ni tan siquiera soñado hace 100 años.

Esa es la gran tarea y responsabilidad de los profesionales portuarios para el futuro inmediato, y estoy plenamente convencido que sabrán hacerse dignos de la historia del puerto.

MARIANO NAVAS GUTIÉRREZ  
*Presidente del Organismo Público Puertos del Estado*





En el año 2005, en vísperas del centenario de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras y de la Conferencia Internacional de Algeciras sobre Marruecos, iniciamos una serie de publicaciones que han servido para dar a conocer nuestros archivos fotográficos y, a través de ellos, la historia del puerto y, por extensión, la de la ciudad. Desde entonces nos ha perseguido la idea de completar las distintas visiones que hemos ido ofreciendo del puerto en nuestros libros con un nuevo volumen que, como ingrediente principal, recopilara aquello que distintos profesionales nos narrasen de estos cien años en los que se ha levantado, en muchos casos con su colaboración directa, el que hoy puede considerarse uno de los principales puertos de Europa.

Me complace poder decirles que el libro que imaginamos entonces tiene un grandísimo parecido con el que presentamos ahora. Durante meses, un equipo de profesionales ha conversado largamente con numerosos representantes de distintos oficios relacionados con la actividad portuaria, los ha retratado y, literalmente, ha abierto los baúles y las cajas de cartón que ellos y muchos otros ciudadanos conservan en los rincones de sus casas para hacer recuento de unos recuerdos, de unas vivencias, que también constituyen la historia de nuestro puerto. Sin duda, estas vivencias merecían una obra detallista y esmerada como las que anteriormente se dedicaron al estudio del desarrollo de las infraestructuras y de los tráficos, o los cambios acontecidos en nuestras instalaciones y en la ciudad durante los últimos cien años.

Deseo aprovechar la ocasión para agradecer la generosidad de los protagonistas de este libro, que cedieron parcelas muy íntimas de su memoria para la elaboración


de los textos, así como la de las personas que han prestado imágenes procedentes de sus archivos particulares, hayan sido o no seleccionadas en el diseño último del volumen. Como en cualquier proyecto de índole similar, las limitaciones de espacio no permiten que todo el material disponible sea utilizado, ni todas las anécdotas relatadas, ni todos los oficios mencionados. Sin embargo, creo sinceramente que esta obra ha logrado crear una atmósfera que resultará familiar a muchos, muchos de sus lectores. Confío en que las semblanzas de la que fuera telefonista de la Autoridad Portuaria, de nuestro ordenanza, de un carpintero de ribera, de un veterano marino y de un pescador, de un empresario cuyos vapores surcaban en otro tiempo la bahía, de los propietarios de un astillero o de los que aún hoy mueven por ésta sus gabarras o remolcadores, del jefe de máquinas de un *fast-ferry*, de un estibador, de un responsable de formación de la terminal de APM en Algeciras, de un práctico, del dueño de un hotel, de un ingeniero o del fotógrafo que tantas veces y para tantos medios disparó su cámara y escribió sobre la ciudad, harán disfrutar de veras a quienes los conocen y a quienes, en algunos casos, los han sobrevivido. Al hablar de ellos, me parece que algo se está diciendo de todos nosotros.

Finalmente, deseo también aprovechar este momento para agradecer a todos aquellos que, silenciosamente, continúan trabajando cada día en el Puerto Bahía de Algeciras, cuya posición en los diversos *rankings* es precisamente en este momento más destacada de lo que ha sido nunca. Los profesionales, que siempre constituyen un capital de enorme valía, adquieren una importancia vital en épocas de tanta competencia como la que estamos viviendo.

Para todos ellos, este sentido reconocimiento.

MANUEL MORÓN LEDRO  
*Presidente de la Autoridad Portuaria  
de la Bahía de Algeciras*





## Introducción

Vivir es mucho más que dejar que los años caigan por su propio peso. La vida, cuando es mucho el tiempo transcurrido, va mucho más allá de lo que se puede contar con los números y las palabras. La experiencia supone haber estado y haber visto, la vivencia significa haber estado, haber visto y haber sentido. No habría sido justo que este libro se llamara "Experiencias" porque las personas que aportan sus testimonios no han sido meros testigos del nacimiento del puerto, sino responsables directos de que se haya convertido en lo que es hoy.

No están todos, es imposible. Es difícil encontrar un rincón de Algeciras en el que no haya alguien que trabajara en una empresa cuyo progreso quedaba fuera de los límites de la imaginación, o alguien que lleve en su memoria recuerdos de otros que fueron tan importantes como el que más. Los protagonistas de *Vivencias* lo son por lo vivido, pero también por las circunstancias, y por representar a sectores cuya contribución en dicho progreso ha quedado demostrada después.

Los textos aquí reunidos intentan dar cabida, aunque sea bajo la tímida forma de un mote o un apellido, a todas aquellas personas cuyo nombre surgió durante las conversaciones mantenidas con los entrevistados. Rico; Pepe, *El Furia*; Manuel Orellana; Perucho; Pedro Gaitán; Martín, el cocinero; *El Rasque*; Miguel Gallego, padre; Francisco Vicente Montero Riera; Miguel Lloret; Juan Morrison; Pedro Almodóvar, y los músicos de la Acera de la Marina son sólo algunos ejemplos. No se trata de figurantes ni de actores secundarios, sino de intérpretes de primera fila que, de haber sido otras las circunstancias, habrían tenido su propia historia.

Las historias se entrecruzan. Mariano Vargas y Manuel Rodríguez Barrientos estaban en Cádiz cuando se produjo la explosión del 47, y ambos estuvieron en el rodaje de una película en la bahía, uno de extra y el otro oculto en un lugar en el que no debía estar. Miguel Gallego, que da voz al hotel Marina Victoria, manejó en numerosas ocasiones

el timón del *Punta Umbría* subido a una caja de cerveza cuando José Méndez Goas era el patrón del barco. Pepita, la telefonista, compartió bromas, confidencias y malos momentos con el padre de Luis Miguel, el conserje, y con otros compañeros de la Junta de Obras del Puerto. Juan Cárdenas contempla con frecuencia la playa de Getares desde la terraza de Los Remigios, en cuyos astilleros dieron sus primeros pasos futuros maestros carpinteros de Ribera como Ramón Bernal, y muchos recuerdan a los Roquetas cuando escuchan el nombre de Nicolás Hernández.

Sólo hay una mujer en el libro porque era otro momento. Sin embargo, las páginas de *Vivencias* dan cabida, sin nombrarlas, a mujeres como Rafaela, Juana, Pepita, María Teresa, Lucía, Marisol, Paquita, Pepi y muchas otras que fueron madres, padres, amigas pacientes y brújulas en los temporales. Ni el puerto ni Algeciras habrían crecido fuertes sin las compañeras que fueron los cimientos de los hogares de los marinos. Ellas aparecen entre las cerca de 100.000 palabras de las entrevistas realizadas. Las campanadas de los relojes de pared, las sirenas de los barcos, la caída del sol y el olor de la comida sobre la lumbre marcaban el avance de las horas en conversaciones que parecían transcurrir en unos minutos. Las letras y los dígitos, no obstante, se hacían escasos, por lo que las imágenes resultaban imprescindibles.

Las imágenes son, en realidad, la razón de ser de *Vivencias*. Muestran el puerto desde las primeras piedras hasta las grandes obras de infraestructuras, como la que se ultima en Isla Verde Exterior, pasando por las diversas etapas de la OPE. Una imagen tiene lugar para muchas más personas que cualquier texto. La ropa, las herramientas, las miradas y las posiciones de los barcos son elocuentes y certeras. Algunas fotografías proceden del archivo de la APBA, otras han sido cedidas amablemente por la familia de Antonio Gómez Pabón o por los personajes que aparecen en el libro. Al principio eran decenas y terminaron



siendo cientos, para volver a reducirse después de un proceso de escaneado, clasificación y selección a una cantidad que cupiera entre las páginas de un libro.

Era precisa, además, una mirada actual. El fotógrafo Juan Jesús Huelva muestra el puerto desde la perspectiva única de su objetivo. Los dibujos realizados por las olas y el óxido en los barcos, la capa que cubre las defensas de los remolcadores, los norayes cubiertos por la lluvia o las cajas convertidas en vestigios mudos de la lonja de pescado escapan a la manera habitual de retratar un puerto. El puerto se convierte, como dice el escritor Federico Fuentes en el texto que acompaña a las imágenes de Juan Jesús Huelva, en un limbo en el que todo y todos están suspendidos entre dos mundos.

Se trata, en general, de un homenaje, siempre tan insuficiente como un abrazo en el que no caben todos los seres queridos. Los protagonistas de estas páginas no son ro-

cas erosionadas por los envites del tiempo, sino montañas construidas con los sedimentos que ha dejado en ellos cada uno de los momentos de su vida. Aunque se han olvidado las comillas, salvo excepciones, son sus expresiones las que aparecen en los retratos que acompañan a los textos. Los retratos reflejan rostros hermosos, unos son jóvenes, representantes de los nuevos rumbos del puerto, y otros son mayores, en los que la vejez deja de ser sinónimo de mal fatídico para convertirse en símbolo del resultado natural de haber vivido. Algunas expresiones delatan que los más veteranos no son un anacronismo molesto, sino viajeros que proceden de otro lugar llamado "pasado" en el que ya ocurrieron muchas de las cosas que ahora se consideran nuevas. Aunque Vicente Marcet diga que la experiencia sólo sirve para los recuerdos, quizá las vivencias de todos los que levantaron el puerto sean de utilidad para fortalecer las bases de lo que está por llegar.

COLECTIVO FOTOGRÁFICO UFCA



## Sumario

El ferrocarril .....	16	La estación marítima y el paso del Estrecho .....	152
Vivencias: Mariano Vargas .....	26	Vivencias: Ramón Bernal .....	158
La Galera .....	28	Los trasatlánticos .....	160
Vivencias: Carlos de las Rivas .....	48	Vivencias: Antonio Gómez Pabón .....	166
Los vapores de Gibraltar .....	50	La <i>Caracola</i> .....	168
Vivencias: Miguel Gallego Naranjo .....	58	Vivencias: Nicolás Hernández Ávila .....	170
La Marina .....	60	Las playas .....	172
Vivencias: Castor Rodríguez del Valle y Quintanilla ..	68	El turismo .....	176
El dique de Isla Verde y la Titán .....	70	Vivencias: Juan Cárdenas .....	178
Vivencias: Luis Miguel .....	88	Tráfico de mercancías .....	180
La cantera y el puente de Isla Verde .....	90	Vivencias: José Manuel Ruiz Irizarri «El Curruco» .....	188
Vivencias: Vicente Marcet .....	98	La llegada del contenedor .....	190
Medios mecánicos de la época .....	100	Vivencias: Josefa Orellana Marín .....	204
Vivencias: Rafael Montoya .....	104	Album de familia .....	208
La pesca .....	106	L · I · M · B · O .....	217
Vivencias: Los Remigios .....	114	Bibliografía consultada .....	237
La factoría ballenera de Getares .....	116	Fotografías .....	
Vivencias: Manuel Rodríguez Barrientos .....	122	Agradecimientos .....	
Buques .....	124	Listado personal fijo APBA 2007 .....	239
Vivencias: José Méndez Goas .....	130	Listado personal fijo SESTIBALSA 2007 .....	240
De Algeciras a La Línea cruzando la bahía .....	132	English Translation .....	245
Las líneas del Estrecho .....	134		
Vivencias: Rafael Vargas .....	150		





↳ Vista general del muelle de La Galera en 1931. (Archivo APBA)

Overall view of the La Galera quay in 1931. (APBA Archives)



## El ferrocarril

La importancia de la llegada del ferrocarril a la ciudad fue trascendental para su futuro. El proyecto de sir Alexander Henderson fue decisivo para el desarrollo de la actividad portuaria, pues el viejo muelle de madera sobre pontones, que se construyó para dar servicio a los vapores de la Compañía del Ferrocarril, fue el que se utilizó para la llegada de los materiales que conformaron la infraestructura del primer tramo entre Algeciras y Jimena, inaugurado el 13 de diciembre de 1890. El 7 de septiembre de 1891 se inauguró un segundo tramo entre Bobadilla y Ronda, y el 17 de noviembre de 1892 se completó el recorrido con el tramo entre Jimena y Ronda, el de más difícil ejecución debido a la orografía del terreno.

En su primera época, el ferrocarril llegaba por el margen derecho del río, y algunos de sus vagones se acercaban hasta el propio embarcadero para facilitar el trasbordo de los viajeros de primera clase de Wagons Lits



↳ Sir Alexander Henderson, lord Faringdon, 1850-1934.

*Sir Alexander Henderson, Lord Faringdon, 1850-1934.*

que, procedentes de Gibraltar, embarcaban directamente desde los vapores.

Posteriormente, se construyó una nueva línea por el margen izquierdo que llegaba hasta el muelle de la Galera, que se construyó a partir de unos tinglados existentes, configurándose como la estación Algeciras-Puerto, inaugurada en el año 1928.

En 1965 se consideraba como algo poco frecuente en España que la terminal de los trenes de viajeros estuviera en el muelle y que estas dependencias dispusieran de todos los servicios propios de una estación de ferrocarril, a pesar de que la estación de la ciudad estuviera situada a sólo un kilómetro. En la década de los ochenta, los trenes de pasajeros dejaron de llegar hasta el puerto debido principalmente a la construcción de una nueva estación en la ciudad y al colapso que ocasionaban en el tráfico rodado los convoyes en su trayecto hasta el muelle.



↳ Muelle del ferrocarril, hacia 1900. Tras el grupo de personas, a la izquierda de la imagen, se puede apreciar la Piedra de La Galera sobre la que años después se construyó el muelle del mismo nombre. (Colección José Luis de los Ríos)

*The railway quay around 1900. To the left, behind the group of people, stands the La Galera rock, on which the quay of the same name would be built years later. (José Luis de los Ríos Collection)*

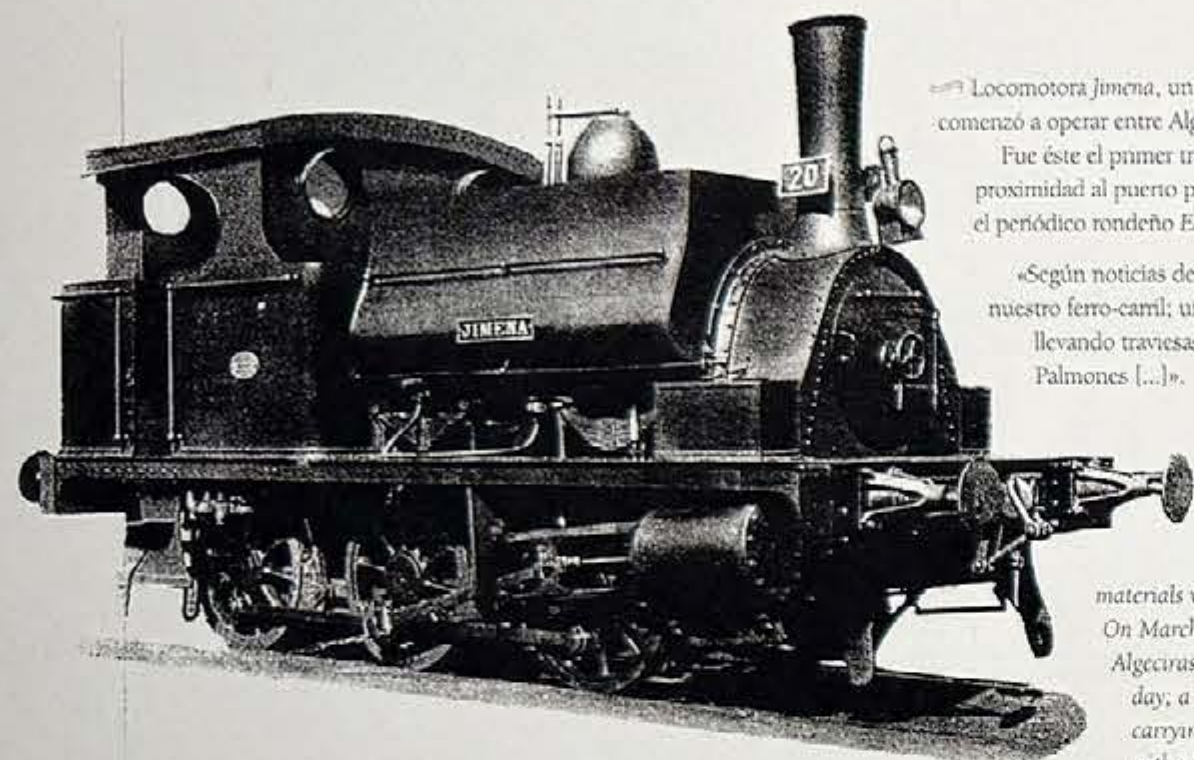




← La salida de un convoy de Los Andaluces, compañía que operó en estas líneas, entre 1913 y 1936. Año 1929. (Archivo APBA)

← Departure of a convoy of Los Andaluces, the company which operated these lines between 1913 and 1936. 1929. (APBA Archives)





Locomotora Jimena, una de las siete con las que, en 1890, la Algeciras-Gibraltar Railway Company comenzó a operar entre Algeciras y Jimena.

Fue éste el primer tramo en abrirse, tanto por las facilidades que ofrecía el terreno como por la proximidad al puerto por el cual llegaron los materiales necesarios. Con fecha 3 de marzo de 1888 el periódico rondeño *El Tajo* informaba:

«Según noticias de Algeciras, los trabajadores van aumentando de día en día en las obras de nuestro ferro-cami; una locomotora recorre el trayecto desde Guadarranque hasta La Almorama, llevando traviesas y rail y se espera el material de hierro para los puentes de Guadarranque y Palmones [...]».

*The locomotive 'Jimena', one of the seven with which the Algeciras-Gibraltar Railway Company began to operate in 1890 between Algeciras and Jimena.*

*This was the first section to be opened by virtue both of the facilities the terrain offered and of proximity to the port at which the necessary materials were unloaded.*

*On March 3 1888 the Ronda daily El Tajo informed its readers that '... we learn from Algeciras that the number of workers employed on our railway is increasing day by day; a locomotive covers the stretch between Guadarranque and La Almorama, carrying sleepers and rails. In the meantime, we are waiting for the iron to arrive with which to build the Guadarranque and Palmones bridges...'*



Tren de mercancías en el muelle de La Galera. Año 1929. (Archivo APBA)

*Freight train at the La Galera quay, 1929. (APBA Archives)*

Locomotoras junto al cantil del muelle. Año 1929. (Archivo APBA)

*Locomotives on the quay esplanade, 1929. (APBA Archives)*







↳ Traslado de vagones-cisterna realizado con tracción animal, desde los muelles a la estación de la ciudad. Año 1932. (Archivo APBA)

*Mules transferring a tank wagon from the quays to the city station. 1932. (APBA Archives)*



↳ Llegada de un convoy de pasajeros a la estación del Puerto. Año 1929. (Archivo APBA)

*Arrival at the station of a passenger convoy. 1929. (APBA Archives)*





Quiosco instalado junto al andén de la estación del Puerto, que regentaba doña Josefa Aranao Florín. Año 1930. (Colección De Vicente-Ojeda)  
Kiosk beside the port station platform, run by Doña Josefa Aranao Florín, 1930. (De Vicente-Ojeda Collection)



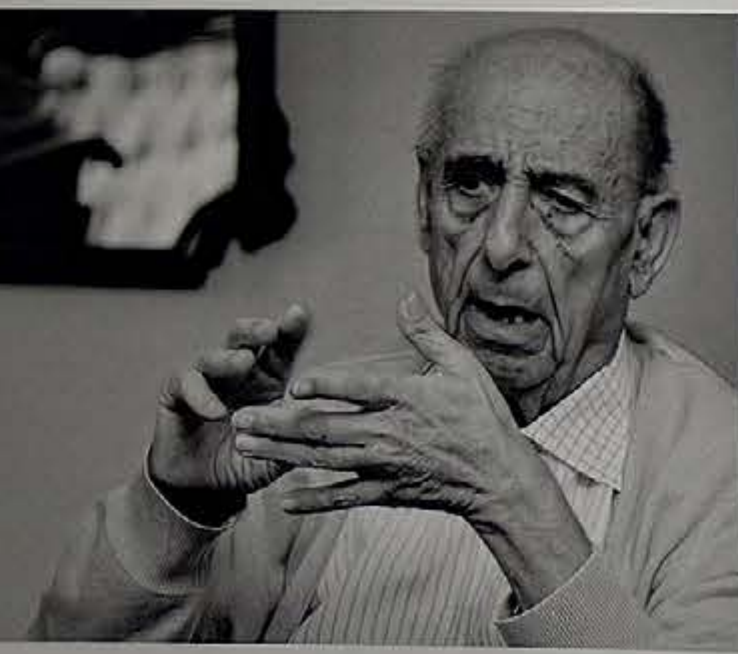
El muelle de La Galera se utilizó como terminal de pasajeros del ferrocarril hasta bien entrados los años ochenta. Cuando el tren expreso, cuya longitud superaba los 300 metros, recorría el tramo entre las dos estaciones de Algeciras, se cerraban los pasos a nivel, lo que ocasionaba grandes mastornos en el tráfico. (Archivo APBA)

The La Galera quay served as a railway passenger terminal until well into the 1980s, by which time it had come to considerably hinder traffic flow due to the length of the express train of over 300 metres, which led to the closure of the level crossings between the two stations. (APBA Archives)



## Mariano Vargas

Algeciras, 1928



Fotografía Víctor Román

Desde pequeño Mariano Vargas quiso ser un viejo lobo de mar. Lo primero sólo era cuestión de tiempo, lo segundo resultaba un poco más complicado para alguien nacido en la calle Panadería de padres de tierra adentro. Pasó la infancia en la casa de la Fuentenueva, a la que llegó a los dos años con un caballito de cartón bajo el brazo. Al volver del colegio iba de la mano de Atanasio, el botones que trabajaba en el banco de su padre, a escoger un juguete en La Pesetera. Un día era un camión, otro día un caballo y otro más un toro, pero desde que cumplió los siete años sus juguetes favoritos fueron las maquetas de barcos que él mismo construía con restos de corcho y una flota inglesa traída, buque a buque, desde Gibraltar. Aunque nadie en la casa de la Fuentenueva le hablaba de la mar, Mariano soñaba con averiguar qué había en las tierras lejanas a las que iban a parar los barcos. Quería saber qué había más allá de Gibraltar y de El Bujeo, hasta llegar a Escandinavia, a Rusia o a otros lugares cuyo nombre aún no había llegado a sus oídos de niño inquieto.

Su afición al mar no era un secreto. Tampoco era una bandera que enarbolara a la primera de cambio. Era simplemente un ansia interna tan inseparable de él como su aliento. Iba al río de la Miel para contemplar los motoveleros que atracaban en él cuando la marea estaba alta. Allí se enamoró del *Margarita* y después del *Aline*. Acudía a su cita casi a diario para contemplar el *Aline*, hasta que el capitán, Miguel Lloret, le invitó a subir a bordo. Paseó por el puente, escuchó las máquinas y, finalmente, una mañana se puso al timón rumbo a Gibraltar. Sintió entonces el fluir del océano entre sus manos y decidió hacer de su vida una travesía sin fin.

Unos años más tarde, cuando el padre le presentó los programas del examen de perito agrónomo, Mariano respondió respetuoso, pero firme, que quería ser marino. Pero no un señorito de la mar, sino un hombre de mar, e incluso más, un viejo lobo de mar. Su voluntad era tan firme que a los 14 años reservó un dormitorio en una pensión de Cádiz regentada por una pariente leja-

na para estudiar Náutica. Terminó la carrera y volvió a su casa a la espera de que llegara el momento de embarcar. Como el embarque se retrasaba, le pidió a su padre unas pesetas para buscar una naviera que le permitiera realizar los 250 días de prácticas prescritos. Quería un barco, aunque fuera de papel. No hubo suerte, pero de regreso en casa recibió un telegrama: «Si quieres embarcar vente para Avilés abrazos José Mari». Mariano puso una conferencia a José Mari, amigo de su hermano Pepe, para decirle que esa misma noche salía en tren. Hizo la maleta y a las diez de la mañana del día siguiente estaba en Avilés.

Como en los cuentos antiguos, le dieron a escoger entre un barco muy bueno, pero con un capitán avieso, y un barco muy malo, pero capitaneado por un buen hombre. Escogió el segundo, *Nuestra señora del Carmen*, el barco más feo que se podía ver, bajo el mando de don Manuel Nazario Goicoechea. El sueldo era de veinte duros más las guardias como agregado en el navío, que transportaba carbón. Fue su primer viaje como marino.

Realizó varias campañas a bordo de mercantes. Recuerda la singladura que le llevó a Guinea, Costa de Marfil, Nigeria y Bata en la época en la que la máquina de vapor estaba a punto de dejar su puesto a los motores diésel y las turbinas. Navegó más de 6.000 millas en una travesía en la que la falta de hielo obligó a los 33 tripulantes del *Cabo Silleiro* a mantenerse a base de legumbres, bacalao y ciruelas pasas. Su oportunidad de capitanear un barco le llegó, a través de una llamada telefónica, con el ofrecimiento del mando del ballenero *Antoñito Vera*, el barco de la Compañía Ballenera del Estrecho que sustituyó al desaparecido *Pepe Luis*.

Así comenzó el capitán Mariano Vargas, con apenas 23 años, una campaña que le llevó en 1955 a presenciar el fin de una etapa: la caza de ballenas en el Estrecho. Para ello contaba con una tripulación de diez hombres —con Rico, el arponero, como su mano derecha— y un ballenero de 250 toneladas de registro bruto. Fueron once meses de miedos y buenos momentos compartidos en los que el joven capitán contempló amancebros que nada tenían que ver con los de tie-

ra firme. Vio de cerca las dos caras del océano, la del amigo y la de la fuerza que borraba vidas a su antojo para después volver a adquirir una falsa apariencia de ingenuidad. La caza era escasa, pero el *Antoñito Vera* surcó las aguas del Estrecho con ballenas abarloadas a sus costados de cuando en cuando. El balance final se cerró con 19 ballenas y 20 cachalotes capturados. No era una gran cifra para las cuentas de la empresa, pero Mariano nunca olvidó el primer barco en que había trabajado como capitán.

Dos años después, a las doce de la noche de un día de enero, nuestro marino zarpó en el barco panameño *María G* de Ceuta rumbo a Calais con una carga de fosfato mineral. A bordo de este buque, navegó hasta Amberes, Sagunto, Trieste, Constanza, Turquía, Iraq, la colonia de Goa en la India y, tras superar un monzón, fue de nuevo a Trieste y, por último, a Génova. Durante la singladura pasó de ser tercer oficial a primero debido a que el capitán, un español oriundo de Teruán, tenía poco de capitán y menos aun de marino. Fue Mariano quien hizo los cálculos para la carga y quien determinó cuál era la situación del barco después de que, cerca de Estambul, los trazos del capitán hubiesen indicado que el barco se encontraba en la iglesia de Santa Sofía.

Al salir de Goa, la tripulación del *María G* superó un monzón que partió el costado de estribor y desvió la nave a Sudán. Fue un temporal en el que todo se volvió negro, capaz de hacer que las tablas del buque saltaran una por una como las teclas arrancadas de un piano. Los marineros aprendieron que cuando un barco se parte es como si se le abrieran las cames de miedo y estupor, pero la rápida decisión de recoger madera para enjaretar el costado dañado les salvó la vida.

Hubo otros momentos tensos durante los nueve meses que Mariano pasó en el buque pa-

nameño, como la noche en la que les despertó el ruido de disparos de ametralladoras. Iban rumbo a Constanza, pero un error de cálculo les llevó más allá del telón de acero. La equivocación quedó en un susto y el barco prosiguió su singladura sin mayores contratiempos. Pasados los nueve meses, Mariano Vargas regresó a Algeciras. No estuvo demasiado tiempo inactivo.

Ibarrola le ofreció el puesto de capitán de una flotilla de remolcadores en Ceuta, y Mariano, aficionado a la pintura, diseñó el logotipo de la compañía en ciernes. Servicios de Puertos S. A., o lo que es lo mismo, Sertosa. Eran remolcadores de máquina alternativa de vapor con fuel oil que no tenían suficientes botes de salvamento, ni cocina, ni un lugar para dormir. El trabajo en Sertosa fue para Mariano una escuela en la que aprendió todo lo que no se calcula con un calibrador ni con un metro, sino con el razonamiento y la experiencia. En aquella época se casó y dirigió su carrera a poner los primeros cimientos de una vida en tierra para la familia que fue su ancla y su norte. Se preparó a fondo para hacerse capitán de la Marina Mercante y a partir de 1964 ocupó la Comandancia de Marina, como segundo y como comandante de su ciudad natal. Alternó esta tarea con otras de juez, jefe de pesca, inspector de seguridad marítima, compensador oficial y, durante seis años espaciados en el tiempo, comandante de Marina de La Línea de la Concepción.

En ese intervalo de tiempo ya había ascendido a teniente de navío y, como tal, mandó tres lanchas de patrulla hasta que se puso al frente de *El Aljibe Al*, que abastecía de agua a los peñones de Vélez, Alhucema y Chafarinas. Ascendió a capitán de fragata, lo máximo a lo que podía aspirar dentro del cuerpo de patentes, y posteriormente fue comandante interino hasta que pasó a la reserva y se retiró a la edad de 68 años.



La historia de Mariano nunca acaba. En cada conversación aparecen rincones inéditos. De pronto, recuerda que durante 1947, 1948 y 1949 hizo el servicio militar, tres meses por año, en la Marina de Guerra, o un nombre o una escala pasada por alto. No obstante, no son las fechas lo que hacen que Mariano detenga el tiempo gracias a un hallazgo repentino de la memoria. Sentado sobre una sola pierna y con la mirada nublada por el resto de alguna tormenta, extiende la mano y comienza a dibujar en el aire lugares con los que muchos, la mayoría, mueren sin haberse atrevido a soñar. Entonces, quien le escucha ve la mar como un pergamino azul grisáceo de matices negros con la luna al fondo. La luna ilumina las curvas exóticas de la flora africana, cuyo perfume intenso aturde por un instante. También hay puestas de sol violáceas y camareros negros vestidos de blanco que recorren los bares de Lagos con los pies descalzos.

Mariano Vargas ya no está en el salón de su casa atado a una silla por la edad y las secuelas de las penurias que sufren los marinos. Las idas y venidas de sus manos continúan esbozando un mapa poblado por las 365 islas del mar Egeo, el Mármara y las construcciones magníficas de Estambul. Las 15 banderas nacionales de los 15 países visitados que adornan el despacho de su casa de la Fuentenueva y las 233.137 millas recorridas son números desnudos que apenas reflejan unas vivencias que calan tan hondo como el aroma de una flor salvaje o las olas de un temporal sobre cubierta. Uno siempre sabe cuándo hace algo por primera vez, pero siempre ignora cuándo será la última. Mariano Vargas es ahora un viejo lobo de mar que eligió vivir cada singladura como si fuese a un tiempo la primera y la última de su vida... Por si acaso.



## La Galera

Este primer muelle de sillares se construyó partiendo de un pequeño promontorio llamado muelle Viejo, que era sencillamente el muro de la margen izquierda de la desembocadura del río de la Miel que se prolongaba unos metros en el mar, en paralelo al antiguo muelle de madera del ferrocarril. La obra comenzó enfilando hacia el este hasta la piedra de los Patronos, con una explanada en la roca de La Galera que le dio su nombre. Este muelle ha sido la columna vertebral del desarrollo portuario, cuyas sucesivas ampliaciones han conformado buena parte de la estructura portuaria que hoy conocemos.

Las obras, que se iniciaron en 1911, fueron seguidas pocos años después por las del rompeolas de Isla Verde, y ambas se culminaron en 1932.

Este muelle, también llamado de Alfonso XIII, siempre en constante transformación, ha sido todo un referente para la ciudad pues en él se concentraba una muy importante actividad humana. De sus instalaciones partían los vapores, los trenes, los autobuses, los primeros taxis que compartieron parada con las antiguas calesas; era lugar de paseo para los algecireños que lo frecuentaban para ver el ir y venir a los barcos, para saber de novedades, para recibir a autoridades y famosos y, por supuesto, para ganarse la vida.

Buzo de la compañía holandesa BOCH. Obras del muelle de La Galera, Año 1917. (Archivo APBA)

*Diver employed by the Dutch company BOCH. Works on the La Galera quay, 1917. (APBA Archives)*

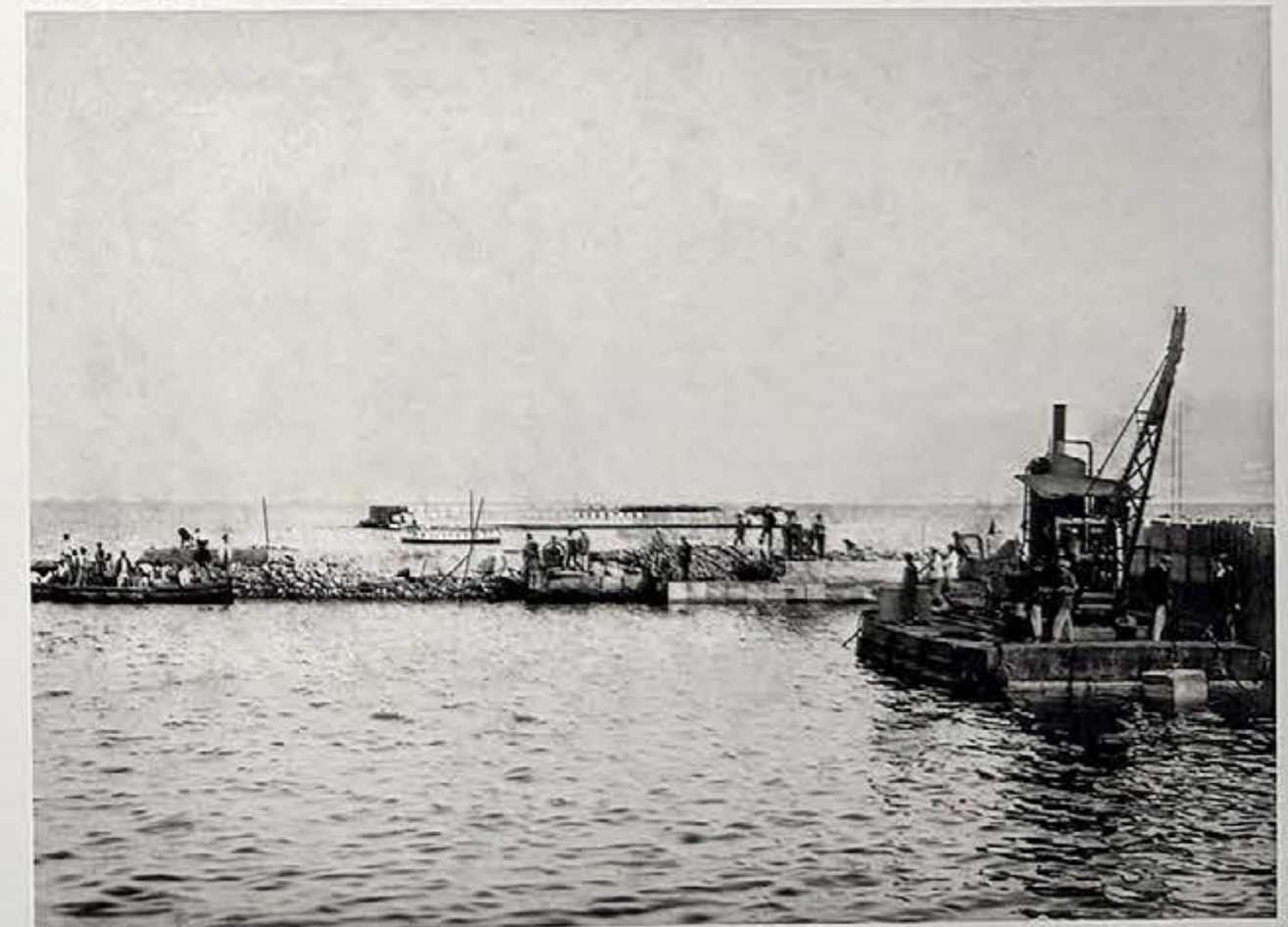






↳ Construcción de bloques en la acera de La Marina destinados al muelle de Villanueva. Año 1915. (Archivo APBA)

Construction of blocks on the Acera de La Marina for the Villanueva quay. 1915. (APBA Archives)



↳ Inicio de la construcción del muelle de Villanueva en 1915. En la fotografía inferior, tomada en 1924, se aprecian los trabajos de ampliación del muelle aprovechando la piedra de La Galera. (Archivo APBA)

Construction of the Villanueva quay begins in 1915. The photograph below, taken in 1924, shows extension works to the quay using the stone La Galera. (APBA Archives)





Transporte de escolleras desde la «plancha» de El Saladillo hasta las obras del muelle de Villanueva. Año 1917. (Archivo APBA)

*Transport of breakwaters from the El Saladillo 'slab' to the Villanueva quay works. 1917. (APBA Archives.)*

Trabajos de ampliación del muelle de La Galera. Año 1924. (Archivo APBA)

*Extension work to the La Galera quay, 1924 (APBA Archives)*







↳ Vista panorámica del muelle de La Galera. Año 1939. (Archivo APBA)

↳ Panoramic view of the La Galera quay. 1939. (APBA Archives)





Trabajos de ampliación del muelle de La Galera en 1924 y bloques dispuestos para pasar las pruebas de resistencia en 1928. (Archivo APBA)

Extension work to the La Galera quay in 1924 and blocks ready to undergo resistance tests in 1928 (APBA Archives)





Vista de los muelles en octubre de 1929. (Archivo APBA)

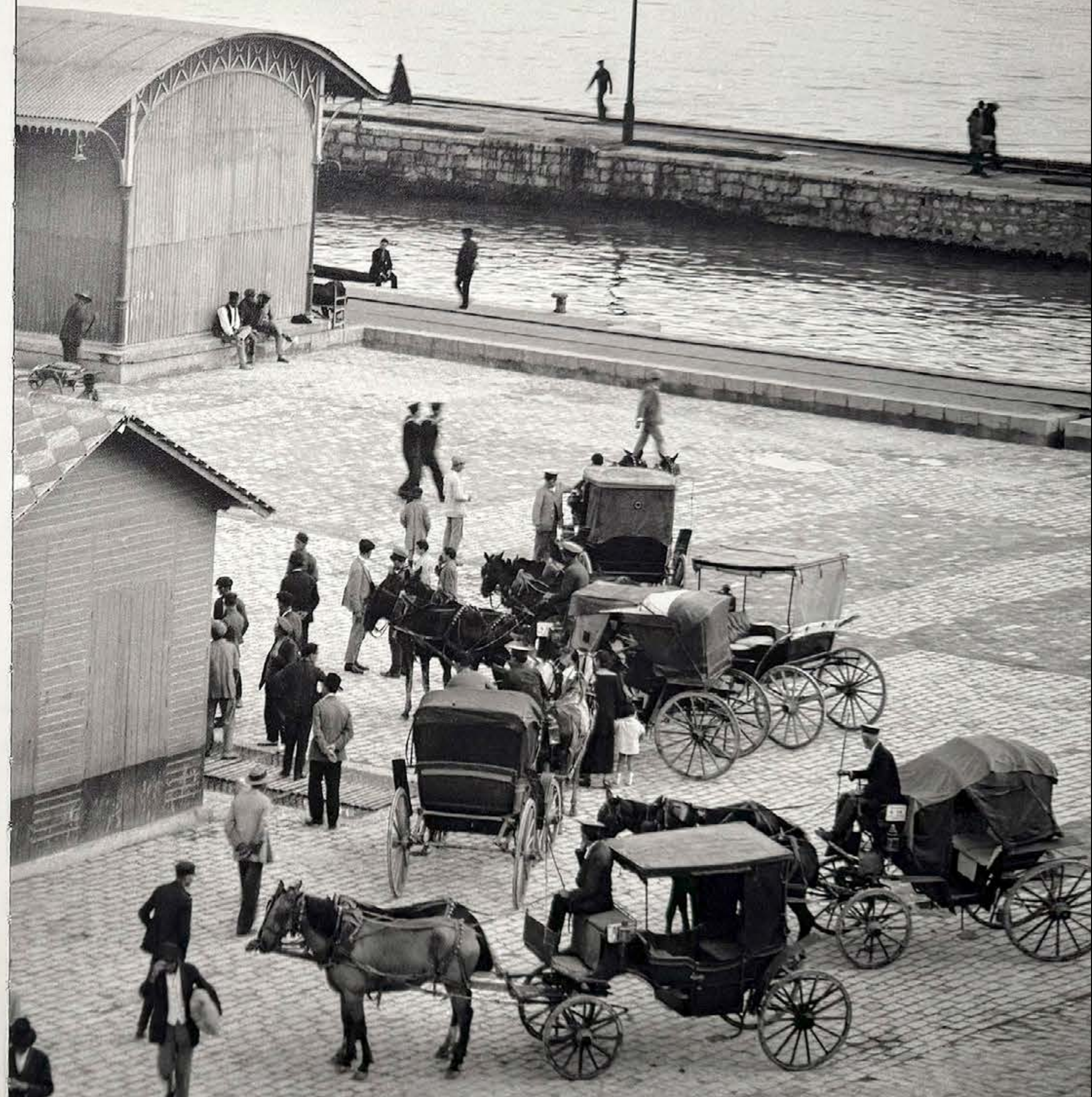
View of the quays in October 1929. (APBA Archives)





Las imágenes de esta página son reencuadres de fotografías generales en las que han quedado registradas de forma casual escenas cotidianas de especial singularidad y en las que, por lo tanto, el fotógrafo y sus protagonistas son actores involuntarios. (Archivo APBA)

*Close-ups of general photographs that capture everyday scenes in which both the photographer and the subjects are involuntary actors. (APBA Archives)*







➤ Obras de ensanche del muelle de La Galera. Año 1963. (Archivo APBA)

Extension works to the La Galera quay. 1963. (APBA Archives)





 Evolución del muelle de La Galera en los años 1969, 1970, 1974 (Archivo APBA) y 2007 (Fotografía de Víctor Román).  
 Evolution of the La Galera quay in 1969, 1970, 1974 (APBA Archive) and 2007 (Photo: Víctor Román).





Ampliación de los atraques para ferries en 1970. Para su construcción se utilizaron pilotes y tableros de hormigón. (Archivo APBA)

*Extension to the ferry docking berths in 1970. Work was carried out using concrete pillars and slabs. (APBA Archives)*



## Carlos de las Rivas

Algeciras, 1936



Fotografía Víctor Román

Todo indicaba que Carlos de las Rivas se dedicaría, de una manera u otra, a los barcos. Aprendió a llevar el timón a los 14 años, cuando aún era posible poner rumbo al campanario de La Palma. Su padre le enroló como marinero con la esperanza de que se hiciese cargo en el futuro del negocio familiar que él había regentado durante 40 años, primero como arrendatario y, posteriormente, como propietario. Pero las cosas ocurrieron de otro modo. Aunque el hijo estudió Derecho, siguiendo así los pasos de cierto antepasado llegado desde Santander, no se alejó demasiado del mar: su trabajo como jurista siempre estuvo relacionado con asuntos marítimos y, lo que no es menos importante, custodia los recuerdos que ayudan a reconstruir la época en la que el *Aline* y el *Punta Europa* unían Algeciras y Gibraltar a diario. Carlos se remonta a finales del siglo XIX para rememorar el origen de la compañía.

La historia comienza con cuatro siluetas que recorren la serranía de Ronda a caballo. Eran Francisco Vicente Montero Riera, bisabuelo de Carlos y primer presidente del puerto, los ingenieros Alexander Henderson y Juan Morrison, y un empleado de la Junta de Obras del Puerto natural de San Roque. Hicieron la primera parada en un caserío que Francisco Montero tenía en Castellar, y la segunda en la finca El Requejo de los Ángeles, en Jimena. Luego, prosiguieron hasta Gaucín. Inspeccionaban sobre el terreno el trazado del ferrocarril, que había realizado Carlos Lamiable. Aunque Henderson pretendía prolongar la vía hasta San Roque y La Línea. Al final sólo se concedió una ampliación de 800 metros respecto al proyecto inicial para que llegara hasta el muelle de madera. La idea de que el ferrocarril llegase hasta Gibraltar quedaba desechada, pero quedaba otra alternativa: conectar Algeciras y la colonia británica por mar.

Fue así como la propietaria del tren, The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited, fundó una línea de vapores. El gobierno español autorizaba los billetes y el horario de los trenes, que tenían que coincidir con el horario de los barcos. Los primeros clientes eran pasajeros de los

trasatlánticos que viajaban de Oriente Medio a Inglaterra o viceversa. Los viajeros de los coches cama no pisaban el suelo gracias a la plataforma que unía sus vagones con el *Margarita* o el *Aline*, y sus equipajes no pasaban por la aduana. Casi dos décadas después se creó la Compañía de Vapores Sud España, independiente de la Railway Company, ya que el tráfico interior de bahía y puerto no podía estar en manos extranjeras. Poco después se vendió la flota a la Sociedad Anónima Punta de Europa, que mandó construir la motonave *Aline II* y el vapor de ruedas *Margarita II*.

Fue en 1939 cuando Carlos de las Rivas Montero entró en escena como arrendatario de la empresa, si bien Andrés Russo González también se hizo cargo de la compañía durante la guerra civil. Carlos de las Rivas Montero mandó preparar la motonave *Punta Europa* en los astilleros gaditanos de Matagorda y comenzó la época dorada de los buques que enlazaban Algeciras y Gibraltar.

El *Aline*, que no pudo llamarse *Aline II*, y el *Punta Europa* fueron los grandes protagonistas. Ambos hacían el mismo recorrido al principio, pero con la aparición de los grandes trasatlánticos, el *Aline* se ocupó de Gibraltar, mientras que el *Punta Europa* sirvió como gabarra a los trasatlánticos de la American Export Line —gracias a la intermediación del ministro del Comercio, Alberto Illastre—, de Ibarra y, posteriormente, a los procedentes de Italian Line, con el *Cristóforo Colombo*, el *Leonardo Da Vinci*, el *Raffaello* y el *Michelangelo*. Ocasionalmente viajaba a Ceuta y Tánger.

El *Aline* y el *Punta Europa* albergaban durante esta época modos de vida muy distintos. Desde mediados de los cincuenta el *Aline* transportaba trabajadores y personas que solían comprar en Gibraltar alimentos y otras mercancías que no se encontraban en los comercios locales. En su viaje de vuelta, los pasajeros solían traer leche condensada, azúcar, café, manteca y tabaco, y posteriormente pequeños objetos de lujo como jabones, cremas para la cara y conjuntos de última moda.

Los coches eran tan escasos que todos sabían que los tres o cuatro que había en Algeciras pertenecían al ginecólogo Manuel Romero, a An-

són el de la óptica y al sastre Julio Alonso. Quienes trabajaban en Gibraltar madrugaban para hacer el trayecto que separaba sus casas del puerto de la ciudad. Muchos, como el mecánico José González Bermúdez, se levantaban a las cuatro de la mañana para volver a las seis de la tarde a su casa de La Bajadilla. Soportaban las inclemencias del tiempo y regresaban tan agotados que a menudo se quedaban dormidos durante el viaje de vuelta. Los hijos de José recuerdan que, en cierta ocasión, los compañeros de viaje de su padre le pintaron las uñas mientras dormía, aprovechando el cansancio del mecánico y las compras realizadas durante su estancia en Gibraltar. Las bromas y las conversaciones se hacían imprescindibles para aligerar las continuas idas y venidas de los cientos de trabajadores que, como José, hicieron el mismo recorrido de lunes a viernes hasta que cerraron la verja.

La vida era muy distinta en el *Punta Europa*. Transportaba hasta el tren a pasajeros procedentes de países lejanos que vestían vestidos caros y llevaban joyas y dejaban un rastro de perfume. Hubo actrices, actores, directores de cine, monarcas, embajadores y princesas en ciernes. Su llegada suscitaba la curiosidad de todos los que trabajaban o paseaban por el puerto que, de vez en cuando, alcanzaban a ver algunos de los ros-

tros que sólo conocían a través de las películas, las revistas y el Nodo.

No hay barcos viejos mientras se les cambien las planchas y tengan buenos motores. El *Aline* y el *Punta Europa* perdieron su razón de ser en Algeciras cuando los trasatlánticos dejaron de hacer escala en el puerto. La consignataria de Italian Line, Hijos y Sucesores Delgado y Carrero, se quedó con el *Aline* para que hiciera los servicios mientras fueron requeridos. Después lo vendieron a una empresa de Las Palmas de Gran Canaria que se dedicaba a la pesca del marrajo para grupos turísticos. El *Punta Europa* está cerca del mar Adriático con un nombre nuevo: *Donald*.

Más de medio siglo después, todo parece un sueño. Ahora no son tantas las personas que trabajan en Gibraltar, y quienes lo hacen cruzan la verja a bordo de sus propios coches. Los trasatlánticos se fueron para no volver y, en su lugar, los cargueros y los petroleros surcan las aguas del Estrecho. Las historias sobre personajes de película subiendo y bajando pasarelas casi suenan a leyenda. Sin embargo, cuando las palabras no bastan para convencer a los incrédulos, Carlos de las Rivas pone sobre la mesa cartas, libros, documentos e incluso la etiqueta de una maleta del día en el que la reina Mercedes pasó por Algeciras que demuestran que el sueño fue real.





## Los vapores de Gibraltar

Las conexiones, en línea regular, con Gibraltar se remontan al año 1850, cuando eran cubiertas por *El Vencedor*, el *Calpe Foundry* y *Primero de Algeciras*.

En 1891, la compañía inglesa del ferrocarril, la Algeciras-Gibraltar Railway Company Ltd., disponía de una línea marítima para atender este servicio, que cubrían los vapores de ruedas de paletas *Ehira*, *Margarita* y *Aline*.

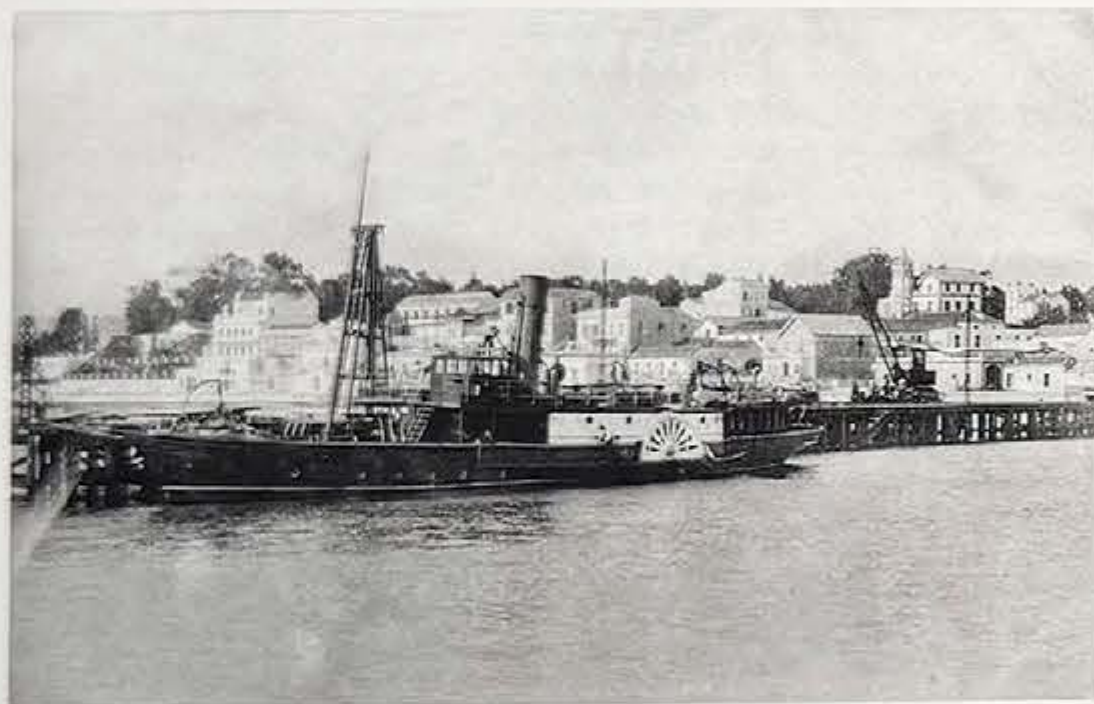
En 1926, la Sociedad Anónima de Vapores La Punta de Europa se hizo cargo de la línea renovando la flota con el *Margarita II*, de similares características a los anteriores, y encargando en 1934 la construcción del *Aline II*.

Durante la guerra civil española la línea estuvo arrendada a una compañía de Gibraltar hasta que, en 1939, ésta la traspasó a don Carlos de las Rivas Montero, quien la adquirió definitivamente en 1946, pasando a denominarse Vapores Punta de Europa.

Esta compañía encargó en 1950 la construcción de un nuevo buque, el *Punta Europa*, que realizó su viaje inaugural el 11 de septiembre de 1952.

Tras el cierre de la frontera con Gibraltar y la suspensión de comunicaciones con la colonia británica, estos barcos se dedicaron exclusivamente a servir de gabarra a los grandes trasatlánticos que fondeaban en la bahía.

En el año 1972, se vendió el *Punta Europa* a la Società Italiana Armamenti, S.R.L., que lo rebautizó con el nombre de *Pato Donald* continuando el *Aline* con el servicio de gabarra hasta que desaparecieron estas grandes líneas. En la actualidad, este último buque sigue en activo en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria realizando excursiones para turistas.



El vapor de paletas *Margarita* atracado en el antiguo muelle del ferrocarril. Hacia 1910. (Colección De Vicente-Ojeda)

The 'Margarita' paddle steamer docked at the former railway quay. Around 1910. (De Vicente-Ojeda Collection).

Maqueta del vapor *Punta Europa*, propiedad de la familia De las Rivas. Scale model of the steamship 'Punta Europa', property of the De las Rivas family.







Patente Real, propiedad de la familia De las Rivas.  
Royal patent, belonging to the De las Rivas family.

DON ALFONSO XIII,

POR LA GRACIA DE DIOS Y LA CONSTITUCIÓN, REY DE ESPAÑA,  
Y EN SU NOMBRE, Y DURANTE SU MENOR EDAD.

LA REINA REGENTE DEL REINO.

Por cuanto he concedido permiso a la Compañía concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras vecino y del comercio de Algeciras para que Vapor nombrado Margarita de su propiedad del folio 3. de la 5ª lista de embarcaciones de la inscripción del puerto de Algeciras de 38,40 metros de eslora, 6,6 de manga y 2,35 de puntal, pueda navegar y comerciar en los todos los mares y puertos del Globo.

Por tanto, ordeno que constando la pertenencia de la embarcación a la referida Compañía Concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras ó á otro súbdito español, el Comandante de Marina, sus subalternos, ó cualquiera otro funcionario a quien correspondiera, concurren a facilitarle lo que necesitase, así por lo respectivo a su armamento, como por lo que mira a su tripulación, de que deberá formarse lista, y obligarse al Capitán que mande dicho buque a cuidar de su conservación y responder de sus faltas, según previene las Ordenanzas de Marina, permitiéndole salir a navegar y comerciar bajo las reglas establecidas.

Y mando a los Oficiales, Generales o particulares Comandante de escuadra y bajeles, a los Capitanes Generales de los Departamentos de Marina y demás autoridades de ella, y otros cualesquiera Oficiales o dependientes de la Armadas, a los Capitanes y Comandantes Generales de distritos y provincias, a las autoridades civiles y judiciales de los puertos de estos dominios, y a todos los demás súbditos españoles a quienes correspondiere, no le pongan embarazo ni causen molestias o detención alguna, antes bien le auxilien o faciliten lo que hubiere menester para su regular navegación y legítimo comercio. Y a los súbditos de Reyes, Príncipes y Repúblicas amigas y aliadas, a los Jefes, Gobernadores o Comandantes de sus provincias, plazas, escuadras, y bajeles, recomiendo que asimismo no le pongan impedimento a su libre navegación, entrada, salida o detención en los puertos a los cuales deliberadamente o por accidente se condujere y le permitan ejercer en ellos su legítimo comercio, bastimentarse y proveerse de lo necesario para continuarla, a cuyo fin he mandado despachar esta Real Patente, la cual, firmada por Mí y refrendada por el Ministro de Marina, servirá y tendrá fuerza considerándose en toda circunstancia como exclusivamente inherente a Vapor Margarita interin este buque se halle bajo el pabellón Español y no varíe de capacidad y figura en el casco y aparejo.

Dado en San Sebastián a treinta y uno de agosto de 1891.

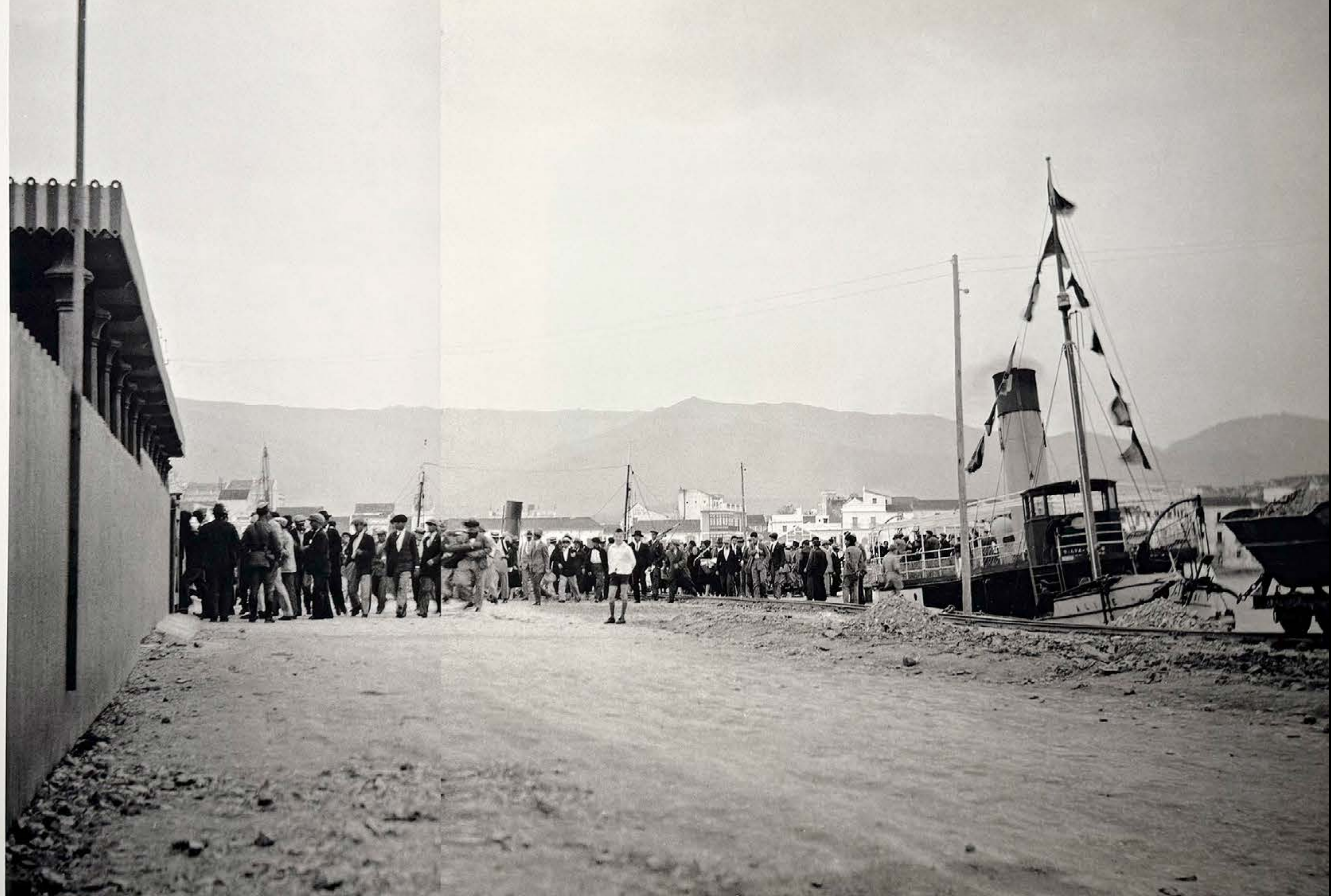
Yo la Reina Regente





Los pasajeros que viajaban entre el puerto de Algeciras y el de Gibraltar eran en su mayor parte empleados que acudían a diario a trabajar a la colonia. Esta línea marítima alcanzó su máximo volumen de pasajeros en el año 1961, en el que se contabilizaron más de un millón.

Passenger traffic between the port of Algeciras and Gibraltar consisted mostly of workers travelling daily to the neighbouring city. This line attained its maximum volume in 1961 with over one million passengers.



Llegada del vapor *Aline*, procedente de Gibraltar. Año 1929. (Archivo APBA)  
 Arrival from Gibraltar of the steamship 'Aline'. 1929. (APBA Archives)





↳ Vapor Punta Europa. Hacia 1960. (Cortesía de Carlos de las Rivas)

The 'Punta Europa' steamship around 1960. (Courtesy of Carlos de las Rivas)



↳ El vapor Punta Europa, utilizado como gabarra para el traslado de pasajeros de los transatlánticos fondeados en la bahía. Año 1967. (Archivo APBA)

The 'Punta Europa' steamship serving as a barge to carry passengers from the liners anchored in the Bay. 1967. (APBA Archives)



↳ El vapor Aline fue autorizado en varias ocasiones para llevar excursiones a la ciudad de Ceuta. Año 1974. (Archivo APBA)

The steamship 'Aline' was authorised on several occasions to carry trippers to Ceuta. 1974 (APBA Archives)



## Miguel Gallego Naranjo

Montejaque (Málaga), 1909 - Algeciras, 1981



Su primer propietario le puso al hotel el nombre de sus dos hijas, Marina y Victoria. El hotel Marina Victoria nació, a finales del siglo XIX, de las expectativas generadas por las nuevas líneas de ferrocarril. El tren prometía abrir las puertas de la ciudad a viajeros deseosos de perderse por las calles en las que se alzaban casas iluminadas por el sol de la bahía. Al primer dueño le siguieron otros dos hasta que, medio siglo después, el bombardeo de Algeciras hizo que el precio de las cosas, incluidas las construcciones, descendiera hasta ponerlas al alcance de algunos empresarios como Miguel Gallego Naranjo, quien lo convirtió en lo que ahora es, un hotel de cincuenta y cinco habitaciones que conserva el escudo con las iniciales entrelazadas de las jóvenes que le prestaron sus nombres y un gran espejo de marco dorado situado frente al mostrador. El hotel y quienes lo habitan a intervalos han sido, y son, testigos de las idas y las venidas de las personas, de los barcos y del puerto.

Miguel llegó desde Montejaque con su mujer, que vendía en La Malagueña, en Ronda, el pescado que su esposo le mandaba desde Algeciras. No en vano, frente al hotel, se extendían una lonja de pescado y un puerto pesquero cuajado de palangreros, traíñas y luceros que les arribaban la pesca.

Mientras tanto, el empresario se asoció con Francisco Acosta, y juntos compraron los cines Alegría, Avenida y España. Adquirió otros edificios, como el que conserva su apellido en la calle Ancha o el que aún custodia la esquina de Capitán Ontañón. Esta prosperidad económica y la cesión del vuelo de los edificios por parte del Ayuntamiento le permitió reformar el hotel a principios de los sesenta. Las fotografías de la época muestran a paseantes que caminan delante de la férrea estructura de la construcción que comenzaba así a destacar en la acera de La Marina.

Por aquel entonces, frente al hotel, en lugar de la playa, que había sido rellenada, la acera de la Marina era el regazo en el que los marinos mercantes y pescadores descansaban de los vaivenes de la vida de la mar junto a sus familias. Muchos

pasaban cuentas en las mesas de los bares, donde las monedas se separaban en pilas que crecían en consonancia con el cargo de su destinatario.

El hotel se erigía entre Las Delicias y el Maxim. Compartía la avenida con el Miramar, el Celta, la oficina de Comes, la administración de loterías de don Sebastián, La Langosta Dorada, el Aperitivo, el Colón, el Puerto Rico, La Viña, el Decano y el Bar Sin Nombre. Enfrente, se encontraba el puesto de Consumo, al que todos trataban de evitar arrojando los chorizos y jamones procedentes de Ronda por las ventanillas del tren antes de entrar en la estación para que otros los llevaran a un lugar en el que las chacinas estuvieran a salvo de los impuestos.

Los toldos de los bares y «restaurantes» se enzarzaban unos con otros para resguardar del sol a los que tomaban el aperitivo entre el bullicio de la acera de la Marina. Solía haber un grupo de músicos que tocaban un laúd, un banjo y una guitarra, al que, a veces, se les unía un violinista. El guitarrista y el violinista resolvían las crisis internas causadas por el temperamento de los artistas lanzándose mensajes en morse. «Ti-to, ti-to», tocaba el guitarra, «ti-to-to, ti-to-ti», respondía el violinista. El código se mantuvo en secreto hasta que uno de los contendientes reveló la clave a un amigo. «Cuando yo hago 'ti-to, ti-to' estoy diciéndole 'hi-jo pu-ta' y el otro me contesta 'que-teden por-cu-lo'», explicó. No son palabras biensonantes, pero la diplomacia suele tomarse licencias cuando se trata de satisfacer a la curiosidad.

Algunos, como Juan «el del canasto», vendían las chinguas, los meblis, la carne con «bó», tortugas de plástico que comían al tirar de un hilo enrollado en torno a una ruedecita de plomo, caballitos que avanzaban gracias a una perilla con aire y una momia que salía de su ataúd al darle pequeños golpes. Otros se inclinaban por el producto nacional, vendiendo gambas en las esquinas con la cabeza cubierta por una gorra blanca.

Nada escapaba a las vistas del Marina Victoria. Donde antes se veía a la gente cargando una potera para coger pulpos en los pilares del puente de Isla Verde de camino al trabajo, ahora se

veía el dique. También se veían las partidas y las llegadas del *Punta Umbría*, capitaneado por Pepe Méndez Goas, el marido de la sobrina del gerente del hotel.

El capitán y su barco unieron indisolublemente al hotel y a la bahía, no sólo a través del vínculo matrimonial, sino porque Pepe despertó en Miguel Luis Gallego Sánchez, el hijo del dueño del hotel, una pasión por el mar que fue en aumento con los años. A la altura del rompeolas, el capitán del *Punta Umbría* colocaba una caja de cervezas frente al timón del barco y se lo cedía a Miguel para que lo llevara a compás. El niño se aficionó y cuando Pepe varaba su barco para calafatearlo, Miguel se montaba en el bote del *Punta Umbría* para bogar hasta el dique Sur ante la atenta mirada de su tío, pero sólo cuando hacía «levantucho». Regresaba a la caída de la tarde con medio kilo de pescado que el tío y el sobrino se comían en el mismo barco.

Miguel Gallego alterna las historias del hotel con las vividas en el barco. Señala una fotografía del restaurante del Marina Victoria colgada en el vestíbulo. Cuando su padre todavía regentaba el hotel, los clientes comenzaron a reducir sus estancias a las noches, por lo que decidió derribar, no sin algún pequeño incidente, el comedor situado en un hermoso patio con columnas. En las décadas de los sesenta y setenta, sus habitaciones no sólo alojaron a viajeros y trabajadores, sino que también recibieron a personajes



ilustres. El Angló era el hotel de los toreros y el Marina Victoria, el de los artistas que actuaban en el Casino Cinema. Lola Flores, Manolo Caracol, Juanita Reina, Raphael y otros que han perdido el brillo durmieron bajo su techo.

Hubo otras personas que dejaron huella de su paso, pero no precisamente por su arte. El hotel ha sido testigo de tramas que concluyeron con el desmantelamiento de redes de traficantes, de memorables olvidos como el del señor que se dejó un bolso de mano con medio millón de pesetas y lo encontró intacto tres días después, y de auténticos dramas. Algunas escenas han perdido su tinte de angustia con el paso del tiempo, como el suicida frustrado que salió de su habitación gritando «¡un médico, que me muero!», después de que la lámpara, la ducha y el termo, de los que intentó colgarse, le cayeran sucesivamente en la cabeza haciendo de cada golpe un motivo para abandonar su empeño.

El Marina Victoria continúa dando cobijo a los que llegan sabiendo que están de paso. Las nuevas construcciones situadas a su izquierda, si uno mira hacia el mar, arrojan sombras sobre su fachada, cada vez más oculta por las agencias de viajes y los autobuses que paran ante la entrada. Sin embargo, su pared derecha muestra aún un gran cartel en el que dos nombres y dos estrellas indican que el gran testigo del devenir del puerto permanece en su lugar cargado de historia y de historias por contar.



# La Marina

La zona comprendida entre la calle Pescadería y la antigua orilla norte del río de la Miel, llamada avenida de la Marina, fue hasta no hace mucho el punto de encuentro entre el puerto y la ciudad. En este estratégico lugar se iniciaron las obras del primer muelle, siendo testigo de ello el hotel Marina Victoria, de donde procede su denominación y desde cuya terraza se tomaron las primeras placas fotográficas que documentaron su construcción.

La acera de la Marina era una zona vital; de ella partían y llegaban los autobuses, y en ella los viajeros esperaban junto al cantil del puerto con la flota pesquera como telón de fondo. En sus cafés y restaurantes se respiraba siempre un ambiente festivo, y no faltaban improvisados músicos que hacían su ronda por las mesas con guitarra, laúd, violín o acordeón, ni vendedores de chucherías y *souvenirs* con su mercancía en canastos de mimbre, en los que no faltaban chocolatinas de Gibraltar.

En los años ochenta, este pequeño enclave urbano acogía, tocando casi puerta con puerta, la mayor concentración de agencias de viajes por metro cuadrado de nuestro país, dedicadas en su mayoría a la venta de billetes y excursiones a Ceuta o Tánger.

En la actualidad, su transformación continúa siendo clave en la historia de nuestra ciudad ya que en esta zona se asientan ahora establecimientos regentados por la comunidad musulmana, que comparte espacio con las tradicionales agencias de viajes, los despachos de las compañías navieras, hoteles, paradas de taxi, autobuses urbanos, todo un repertorio de actividad humana que mantiene en plena efervescencia este popular enclave.



Vista oficial cumplimentada en el muelle de ribera de la Marina. Año 1933. (Archivo APBA)

*Official visit to the La Marina coastal quay. 1933. (APBA Archives)*

Vista aérea de la zona baja de la ciudad, en la que puede apreciarse el estratégico lugar que ocupaba la Marina. Hacia 1960. (Archivo APBA)

*Bird's-eye-view of downtown Algeciras showing the strategic location of the La Marina quay. Around 1960. (APBA Archives)*







La Marina desde el lado del río. Hacia 1930. (Archivo APBA)  
La Marina from the river side. Around 1930. (APBA Archives)

Las terrazas de los bares y restaurantes de la Marina eran punto de encuentro de los viajeros que utilizaban el puerto. Hacia 1956. (Archivo A. Gómez Pabón)

The bar and restaurant terraces on La Marina were meeting points for the ferry passengers. Around 1956. (A. Gómez Pabón Archives)







Los autobuses locales e interurbanos operaban junto al muelle, desde donde los viajeros entretenían su espera observando el movimiento de barcos. Hacia 1957 (Archivo APBA)

Local and interurban buses operated next to the quay, where passengers watched ships as they waited. Around 1957. (APBA Archives)

El nuevo edificio del hotel Marina Victoria presidía majestuosamente la entrada al puerto. Hacia 1957. (Archivo APBA)

The new Hotel Marina Victoria building stands majestically at the mouth of the port. Around 1957. (APBA Archives)







Desde los años ochenta hasta la actualidad, la acera de la Marina concentraba, en su limitado espacio, una gran cantidad de agencias de viajes dedicadas especialmente a la venta de billetes y al cambio de divisas. (Archivo UFCA)

Since the 1980s, the restricted space of the Acera de la Marina has been crammed with travel agencies, devoted especially to selling tickets and changing foreign currency. (UFCA Archives)

Aspecto actual de La Manna, donde sobreviven el hotel, restos de las antiguas viviendas anexas y la parada de autobuses. (Fotografía de Víctor Román)

La Marina as it is today, with the hotel, remnants of former adjoining dwellings and the bus stop. (Photo: Víctor Román)





## Castor Rodríguez del Valle y Quintanilla

Verín (Orense), 1863 - Madrid, 1940

No siempre se tiene una idea precisa de la importancia que pueden tener unas líneas trazadas sobre un papel. La firma de la cesión de los terrenos y edificaciones de Isla Verde el 14 de febrero de 1919 marcó el inicio de la construcción de un muelle que supuso un antes y un después en el puerto de Algeciras. Castor del Valle sí sabía lo que estaba en juego y actuó en consecuencia.

El ingeniero y director de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras había estudiado una y otra vez los pormenores del proyecto elaborado por José R. de Rivera en 1909. Sentado a la gran mesa de su despacho revisaba los informes con el convencimiento de que era posible construir esta gran obra. Las dificultades técnicas de la iniciativa y su elevado coste económico retrasaron el inicio de los trabajos y prolongaron su ejecución una década.

La aprobación de la cesión temporal de los terrenos y edificaciones de Isla Verde, pertenecientes al Ramo de Guerra de la Junta de Obras del Puerto, fue decisiva. La zona cedida albergaba un polvorín y un almacén del Ejército, por lo que la Junta de Obras se comprometió a edificar unas construcciones similares en la Punta de San García, también propiedad militar. Del Valle y su equipo decidieron utilizar el polvorín y el almacén de Isla Verde para guardar las herramientas y el cemento, así como para alojar la central que suministraría energía eléctrica a dos elementos indispensables para el buen fin de la empresa: la grúa Titán y el carro trasbordador.

Bajo la apariencia serena de Castor del Valle se escondía un trabajador infatigable y emprendedor. Su férrea resolución de hacer realidad lo planeado hizo que efectuara, en febrero de 1919, un recorrido de 3.000 kilómetros que lo llevó a visitar fábricas en Madrid, así como los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia y Palma de Mallorca, para lo cual se embarcó en el *Jaime I*. El objetivo de su viaje era encontrar la maquinaria y los medios auxiliares necesarios para acelerar la construcción del rompeolas. A la dificultad planteada por la precariedad de las conexiones se sumó la huelga de los obreros del puerto.

El equipo que dirigía también redactó el proyecto de taller para la fabricación de sillares artificiales, para lo cual se habilitó una superficie de 16.000 m<sup>2</sup> en Isla Verde. Allí se construyeron los bloques a base de grandes piedras unidas por hormigón y un sequero donde se depositaban durante algún tiempo. Una vez secos, la grúa *Goliat* trasladaba los bloques y, con la ayuda de la *Titán*, los colocaba en su emplazamiento definitivo. Ambas grúas llegaron a Algeciras desde Larache gracias a un extenso intercambio de correspondencia con el Ministerio de Fomento, que accedió a ceder su uso durante cinco años.

El último gran obstáculo era transportar la piedra desde la cantera de Los Guijos a Isla Verde. El problema se solucionó con la construcción de una vía férrea que llegaba hasta un embarcadero en El Saladillo. En un principio, las piedras se transportaban desde El Saladillo a Isla Verde en barcazas, hasta que en 1926 se amplió la conexión por vía férrea a Isla Verde. De este modo, se evitó tener que usar las barcazas, que eran tan pocas que en ocasiones hubo que recurrir a las del desarme del antiguo puente de barcas que constituía el paso del Caño Zurraque, *Zuazo*, en la isla de San Fernando.

Superadas todas las trabas, en 1932 concluyeron los trabajos del dique, que a partir de la década de los ochenta se llamó Dique de Abrigo Ingeniero Castor Rodríguez del Valle, en homenaje al hombre cuya fe en el proyecto ayudó a que éste se hiciera realidad.

Casi noventa años después se ha iniciado la construcción de otro gran dique, el de abrigo exento, que deberá dar abrigo al desarrollo exterior de Isla Verde. El taller para la fabricación de sillares ha dejado su lugar al *Kugira*, el mayor cajonero de Europa. El brillo de las grúas con nombres de coloso se apaga al compararlas con la impresionante maquinaria empleada en la nueva obra. Sin embargo, las cifras millonarias, las dimensiones impresionantes y las toneladas de acero no ocultan el hecho de que el espíritu que mueve dos proyectos separados por casi un siglo de distancia es prácticamente el mismo.

Al Sr. Ingeniero Director de las  
OBRAS DEL PUERTO DE ALGECIRAS

Don CASTOR R. DEL VALLE y QUINTANILLA

El personal de la DIRECCIÓN FACULTATIVA y empleados  
fijos a sus órdenes de estas obras, rinde a V. E. el presente, homenaje de GRATITUD y recuerdo, por  
su inmejorable labor realizada en este puerto tanto  
en las obras como en bien de sus empleados.

Pedro Galvez Meoa	Trinidad Díaz Bugella	Manuel Guerra Moreno	Santos Martínez
Trinidad Manes Casaux	Antonio Guerra Melendez	Eusebio Espinosa García	José Silvestre Expósito
Pedro Cardona Juliá	Antonio Gutiérrez Gil	Diego García Pérez	Juan López Neira
Francisco Enrique y A. Cárdena	Serafín Miguel León	Miguel Vera Blanco	Salvador Casado Hernández
Adela Moler Delgado	Manuel Urellana Morales	Miguel Alcalá Moreno	Simón Rós Moreno
Luis Miguel Herraodes	Ignacio Fontebierta Guerrero	José Lima Rascón	Miguel Señor Caballero
Francisco Cuito Cardoba	Jorge Elysa Palau	Francisco Palma González	Salvador Leov León
José Noriega Sanchez	Fermin Antón Martínez	Cristóbal Romero Cruz	Hilario Mailla Gómez
José Uledó Cabo	Arcadio Lucuín Sivuela	Salvador Carrasco Pozo	Francisco Becerra Caballero



Archivo APHA



## El dique de Isla Verde y la Titán

Construido para dar abrigo al muelle de La Galera, los trabajos comenzaron en el año 1919. En 1926, ya se habían construido 500 metros de dique, aunque algunos temporales y otras incidencias retrasaron la terminación de estas obras que no concluyeron hasta 1932.

Los trabajos comenzaron junto al fuerte del siglo XVIII que presidía la isla donde se habitó una explanada para el taller de bloques cedida por el ramo de la Guerra.

El rompeolas, como se le conocía popularmente, fue concebido en origen como dique exento, aunque posteriormente, la construcción del puente para el ferrocarril de vía estrecha propició que se efectuaran los primeros rellenos para un muelle de pasajeros, que, aunque no llegó a utilizarse como tal, sirvió en el proceso de construcción de la que sería la primera terminal de contenedores.

El dique original, que tenía una longitud de 1.261 metros, se construyó primeramente con bloques de sillería y, más tarde, con bloques de hormigón, para lo cual fueron imprescindibles la utilización de grúas especializadas como la Titán y la Goliat, que contaban con una potencia de 100 toneladas cada una. El dique ha tenido en su historia tres ampliaciones, la primera de 700 metros en 1977 para el abrigo del muelle del Navío, una segunda de 318 metros en 1990 y la tercera de 479 metros para la protección del muelle Juan Carlos I.

La Titán era una grúa que se utilizaba para la colocación de los bloques, que llegaban hasta ella en carros en

los que habían sido depositados por la grúa Goliat. La Titán llegó en 1920, procedente del puerto de Larache, y formó parte del paisaje como un elemento muy característico de los muelles hasta fines de los cincuenta.

En agosto de 1931, la grúa se accidentó, cayendo al mar por causas desconocidas, lo que supuso un grave problema para la continuidad de las obras y, muy especialmente, porque este hecho suponía la pérdida de 400 empleos. Como primera solución se optó por dedicar la mano de obra a la construcción de bloques, pero llegó un momento en que el taller agotó su capacidad de almacenamiento y reapareció el fantasma del paro. Fue tal la crisis que incluso el Ayuntamiento se vio obligado a exigir a las empresas locales a admitir trabajadores. Finalmente, con una cabria holandesa denominada Adelaar que apareció en el puerto de Kenitra pudieron continuar los trabajos. Cuatro años después de su accidente, la Titán volvió a instalarse y, en 1961, se subastó como chatarra, aunque una parte, en concreto el cabestrante, fue utilizada en el varadero de Isla Verde para el izado de uno de los carros. En la actualidad, este cabestrante está expuesto en la exposición «El Puerto y la Ciudad de Algeciras. Cien años de historia y de futuro».

En 1980, el dique recibió el nombre de Castor Rodríguez del Valle en homenaje a quien fuera su ingeniero director entre 1916 y 1932, una etapa decisiva en la construcción del puerto.







Estado de las obras del dique de Isla Verde en 1919. (Archivo APBA)  
The state of works on the Isla Verde breakwater in 1919. (APBA Archives)





Una vez montada, la Titán realizó el trabajo de la Goliat, que pasó a cargar los bloques en las vagonetas. Estas dos grúas se instalaron y comenzaron a funcionar en 1924. Al fondo, se ve el fuerte de la Isla Verde, del siglo XVIII, que ha sido restaurado en el 2006. (Archivo APBA)

*After the Titán had been assembled, it took over from the Goliat, which would henceforward load blocks onto truchs. These two gantries went into service in 1924. In the background stands the 18<sup>th</sup>-century Isla Verde fort, restored in 2006. (APBA Archives)*





Organización del taller de bloques. La grúa Goliat se encargaba de cargarlos en las vagonetas que los trasladaban hasta la Titán. El sistema es semejante al que hoy utilizan los modernos *trastainers* de contenedores. Hacia 1924. (Archivo APBA)

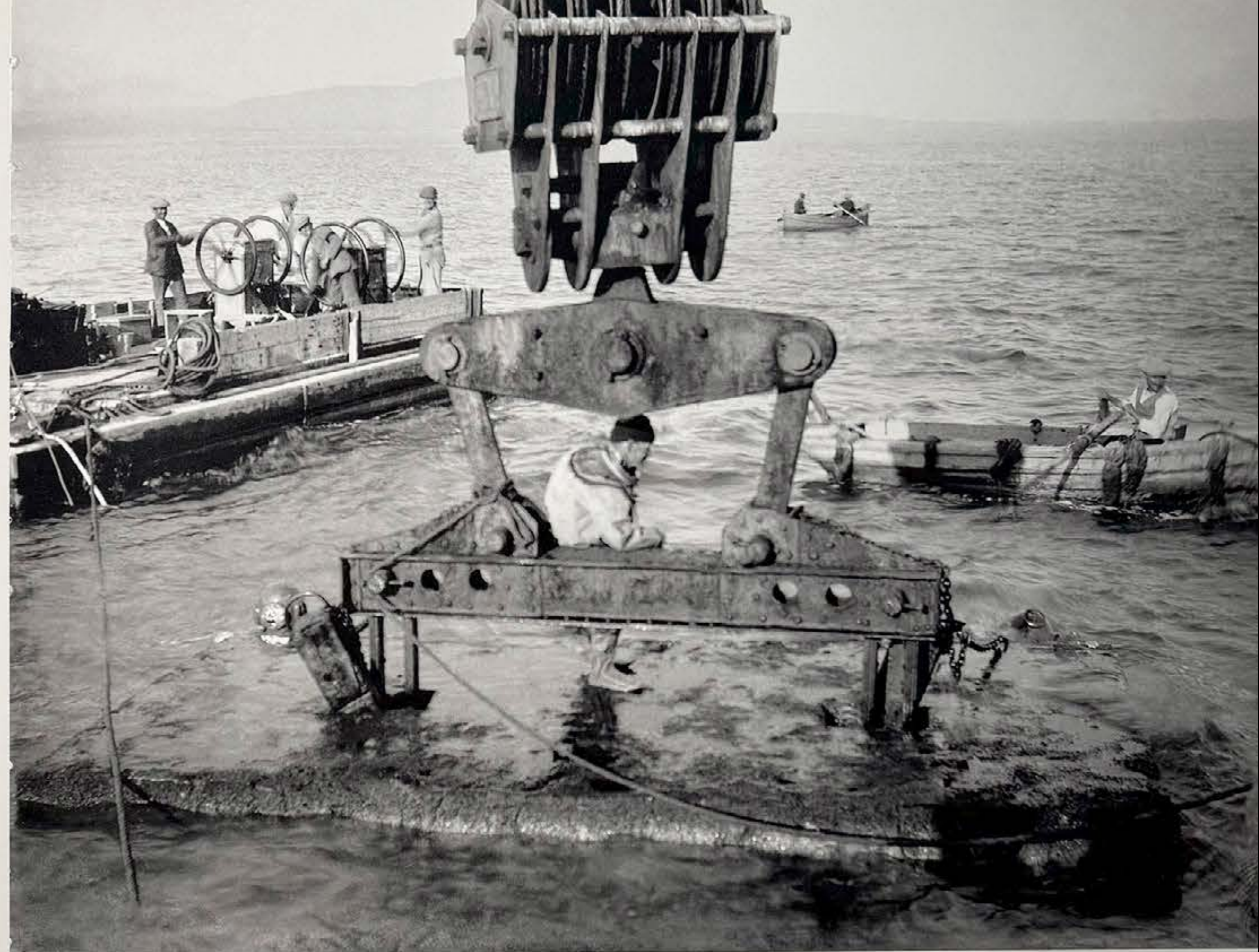
*Organisation of the block workshop in which the Goliat loaded them onto trucks to be transported to the Titán. The system is similar to that of modern container *trastainers*. Around 1924. (APBA Archives)*





RELACIÓN DE OBREROS OBTENIDA DE LA LISTILLA PARA EL PAGO DE LOS JORNALES DEL PRIMER TROZO DEL ROMPEOLAS DE ISLA VERDE. EN EL AÑO 1920.

Cargo	Apellidos y Nombre	Cargo	Apellidos y Nombre	Cargo	Apellidos y Nombre	Cargo	Apellidos y Nombre
Motorista	Alarcón, Baltasar	Peón	Delirio, Juan	Peón	Hernández Gil, Ángel	Guía de buzo	Padilla Ballesteros, Antonio
Herrero/boca fragua	Alcalá Moreno, Francisco	Peón	Díaz Medina, Francisco	Peón	Hernández, Francisco	Capataz	Palacios Mena, Pedro
Maquinista	Alcalá Moreno, Miguel	Peón	Díaz Rodas, José	Maquinista	Herrera Criado, Diego	Peón	Palacios Montañez, Antonio
Patrón	Amado González, Agustín	Peón	Díaz Silva, Antonio	Guía de buzo	Herrera Valencia, Joaquín	Oficial carpintero	Pareja García, Julián
Marinero	Amado González, José	Peón	Dominguez Campano, Antonio	Peón	Hita Hernández, Manuel	Peón	Pecino Ríos, José
Peón	Amor Rubio Juan	Ayudante calafate	Dominguez Durán, Salvador	Peón	Hoyos Pueyes, José	Peón	Pelayo Silva, Leonardo
Marinero	Arjona, José María	Peón	Donoso Cabello, José	Peón	Hurtado Cobos, Antonio	Marinero	Pérez Guerrero, Manuel
Marinero	Avilés Ravey, Emilio	Marinero	Duarte Ramirez, Antonio	Peón	Javalquinto, Adolfo	Patrón	Pérez Gurrea, José
Peón	Barrera García, Antonio	Fogonero	Egea Martínez, Ildefonso	Marinero	Jiménez Espinosa, Francisco	Aprendiz de maquinista	Pérez Ramirez, Enrique
Peón	Bastida, Lorenzo	Marinero	Escaño Pérez, Rafael	Peón	Jiménez Espinosa, José	Peón	Pérez Ramirez, José
Peón	Bazas, Francisco	Peón	Escoto Suárez, José	Peón	Jiménez Pecino, Francisco	Peón	Pérez Ramirez, José
Marinero	Beaumot, Julián	Peón	Escoto Suárez, José	Peón	Jiménez Pecino, Salvador	Peón	Pinilla Gómez, Hilario
Peón	Benítez Martín, Diego	Peón aljibe	Estero García, Manuel	Peón	Jiménez Salas, Antonio	Peón	Pinillo Mora, Joaquín
Barrenero	Benítez Pilares, Francisco	Peón	Expósito Carmona, Antonio	Ayudante de fragua	Lagrifa, Antonio	Marinero	Pino García, Juan
Peón	Benítez, Antonio	Peón	Expósito Martín, Manuel	Capataz	Leiva Rodríguez, Cecilio	Peón	Pinzón Cenistro, Juan
Peón	Berenguel Aunate, Luis	Peón	Expósito Jerez, José M <sup>a</sup>	Oficial albañil	León Cano, Andrés	Peón	Piña Sánchez, Juan
Peón	Bermejo García, Pedro	Peón	Fernández Carrasco, José	Maestro albañil	León González, Sebastián	Peón	Pizarro Esquivel, Antonio
Peón	Bermejo Rodríguez, Rafael	Marinero	Foncubierta, Ignacio	Peón	León Serrano, Rafael	Peón	Poveda Jiménez, Juan
Oficial de albañil	Bernal Manso, Antonio	Barrenero	Galván Moreno, Antonio	Peón	Linares, Gabriel	Marinero	Quiros Oliva, Enrique
Peón	Blanco Cacao, Arcadio	Peón	Gálvez, Ramón	Buzo	López Escolano, Francisco	Peón	Ramos Guerrero, José
Aprendiz de machacador	Blanco Cacao, Ricardo	Marinero	Gandre Tizón, Joaquín	Guía de buzo	López Martínez, Salvador	Peón	Rete Valle, Andrés
Patrón	Blanco Guerrero, Luis	Oficial calafate	García Estero, Florencio	Ayudante de fragua	López Moreno, José	Peón	Rete Valle, José
Marinero	Blanco Guerrero, Rafael	Ayudante calafate	García Estero, Francisco	Peón	López Navarro, José	Capataz	Rodríguez Carbonell, Juan
Peón	Bueno Gálvez, Juan	Oficial calafate	García Estero, Remigio	Peón	Losada Touriño, Manuel	Peón	Rodríguez Casal, Domingo
Peón	Busca Arrans, Francisco	Machacador de fragua	García García, José	Aprendiz de machacador	Lucuix Espigares, Diego	Peón	Rodríguez Casal, Manuel
Peón	Cádiz Jiménez, Manuel	Peón	García Gutiérrez, Juan	Maestro carpintero	Lucuix Siruela, Francisco	Maquinista	Rodríguez Cerro, José
Ayudante de boca fragua	Calderón Aragón, Francisco	Peón	García Jiménez, Antonio	Maestro albañil	Lucuix, Alejandro	Peón	Rodríguez Muñoz, José
Peón	Calderón Cordón, José	Peón	García Sánchez, Pedro	Peón	Manrique Manzano, José	Peón	Rodríguez Quirós, Custodio
Fogonero	Campillo Jiménez, José	Maestro calafate	García Sanjinés, Remigio	Peón	Máñez Renney, Jorge	Pinche	Rodríguez Rodríguez, Jesús
Patrón	Campillo Jiménez, Vicente	Maquinista	Garrido, José	Peón	Márquez del Pino, José	Peón	Rodríguez Ruiz, José
Aprendiz	Campillo, Manuel	Peón	Gil Borrero, José	Peón	Martínez Martínez, Pedro	Pinche	Rodríguez, Jesús
Peón	Cárdenas, Manuel	Peón	Gil Carrasco, Antonio	Marinero	Martínez Ubal, Juan	Peón	Rojas Mejías, Cristóbal
Peón	Carrón, Cristóbal	Marinero	Gil García, Carlos	Peón	Martínez, Eladio	Buzo	Rondón Muñoz, Antonio
Peón	Carreño Hoyos, Luis	Maquinista	Gil González, Emilio	Ayudante de fragua	Mas Gutiérrez, Evaristo	Buzo	Rondón Muñoz, Jerónimo
Peón	Casas Ríos, Salvador	Marinero	Gil Luque, José	Maquinista	Mejías Calve, Joaquín	Guía de buzo	Rondón Soriano, Pablo
Peón	Castillo, Cristóbal	Peón	Gil Pérez, Juan	Peón	Mena Arrabal, Francisco	Barrenero	Ros Moreno, Simón
Capataz	Cazorla Martín, Antonio	Peón	Gómez Blanco, Nicolás	Marinero	Monsillo Carrión, Manuel	Marinero	Rubiales Carrasco, Juan
Peón	Cegarra, Juan	Peón	Gómez González, Antonio	Ayudante calafate	Monsillo Moreno, José	Machacador	Salas Llaves, José
Peón	Cerro Torro, Antonio	Marinero	Gómez López, Gaspar	Peón	Morales Gutiérrez, Esteban	Peón	Salvatierra Román, Francisco
Peón	Chico Silva, Antonio	Peón	Gómez Pimentel, Pedro	Marinero	Morales Haro, Joaquín	Maquinista	Sánchez Cabezas, José
Peón	Chico Silva, Manuel	Peón	Gómez Velasco, Luis	Patrón	Morales León, Joaquín	Peón	Serrano, José
Capataz	Chico Valencia, Manuel	Marinero	González Catalina, Florentino	Marinero	Morales Ragel, Antonio	Peón	Sestelo Veiga, Silvio
Peón	Coello Pérez, Francisco	Peón	González García, Félix	Peón	Morales Ruiz, Joaquín	Maquinista	Sevilla Jorges, Ángel
Peón	Coello Valverde, Pedro	Cantero	González Gutiérrez, Andrés	Peón	Moreno Arroyo, Francisco	Oficial albañil	Sevilla Jorges, José
Peón	Collado Cana, Antonio	Peón	González Martos, Miguel	Capataz	Moreno González, Antonio	Buzo	Sierra Alba, Diego
Peón	Collantes Sánchez, Antonio	Buzo	González Nevado, Antonio	Peón	Moreno Martínez, José	Guía de buzo	Sierra Alba, Francisco
Peón	Contreras Carrillo, Antonio	Aprendiz de machacador	González Vals, Joaquín	Peón	Mur Celles, Matías	Marinero	Sierra Alba, Mariano
Peón	Corral Torres, Francisco	Peón	González, Alfonso	Peón	Núñez Herrera, Fernando	Peón	Suárez Escote, José
Peón	Corrales González, Francisco	Marinero	González, Florentino	Marinero	Núñez Monsillo, Idelfonso	Marinero	Subirá, Ventura
Peón	Correa Mansilla, Antonio	Barrenero	Granado, Sebastián	Marinero	Núñez Vera, Manuel	Peón	Torres Carrasco, Antonio
Peón	Cortés Hernández, Juan	Peón	Guerreiro Parreiras, Manuel	Peón	Núñez, José	Peón	Uzquendo Sánchez, José
Peón	Cote Alba, Francisco	Peón	Guerrero Moreno, Manuel	Pinche	Oliva Carrere, Angel	Peón	Vázquez Acosta, Juan
Peón	Cruz Gómez, Antonio	Peón	Guerrero, Salvador	Peón	Oliva Corro, Felix	Ayudante calafate	Villahermosa, Antonio
Peón	Cruz Sánchez, Miguel	Peón	Guillén, Alfonso	Peón	Oliva Custodio, Joaquín	Maestro de talleres	Vizcaino Seguras, Joaquín
Peón	Da Silva, Alvíno J. Antonio	Peón	Gutierrez Galiano, Rafael	Oficial albañil	Orellana Morales, Manuel	Marinero	Yáñez Pérez, Manuel
Peón	Da Silva Martínez, Cándido	Fogonero	Haller, Guillermo	Marinero	Orellana Santamar, José	Peón	Zarzuela, Apolonio
Listero	De los Santos, Juan	Capataz	Hernández Escribano, Pedro	Peón	Oset López, Julio	Pinche	Zarzuela, Julio
		Peón	Hernández Escribano, Pedro	Peón	Pacheco Peláez, José		



Buzos trabajando en la colocación de bloques. Año 1929. (Archivo APBA)

Divers placing blocks. 1929. (APBA Archives)





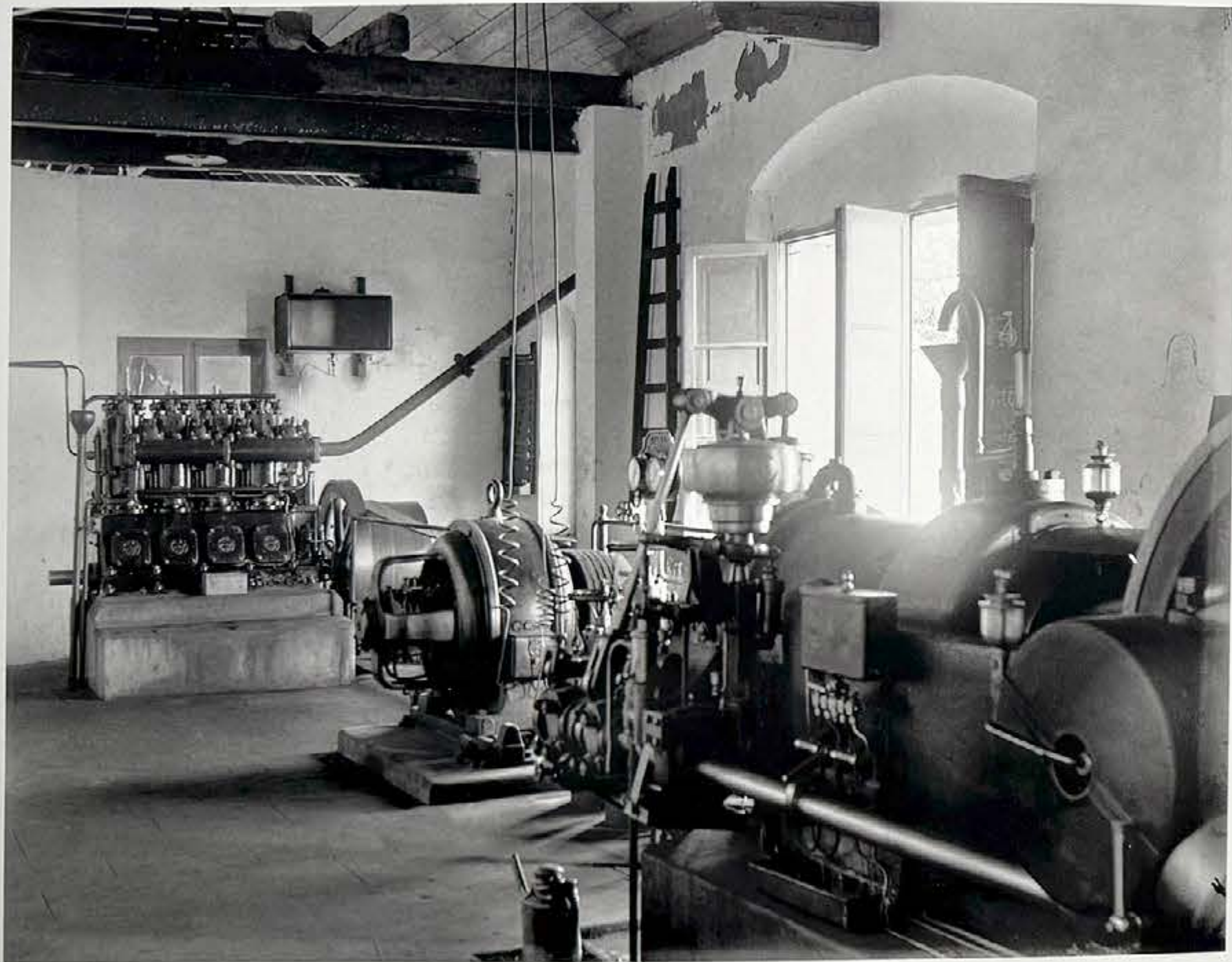
Trabajadores en las tareas de construcción del respaldón del dique. Hacia 1930. (Archivo APBA)

Workers building the breakwater containing wall. Around 1930. (APBA Archives)

La grúa Titán en la encargada de situar los bloques en el extremo de la obra, siguiendo las indicaciones de los buzos. Año 1931. (Archivo APBA)

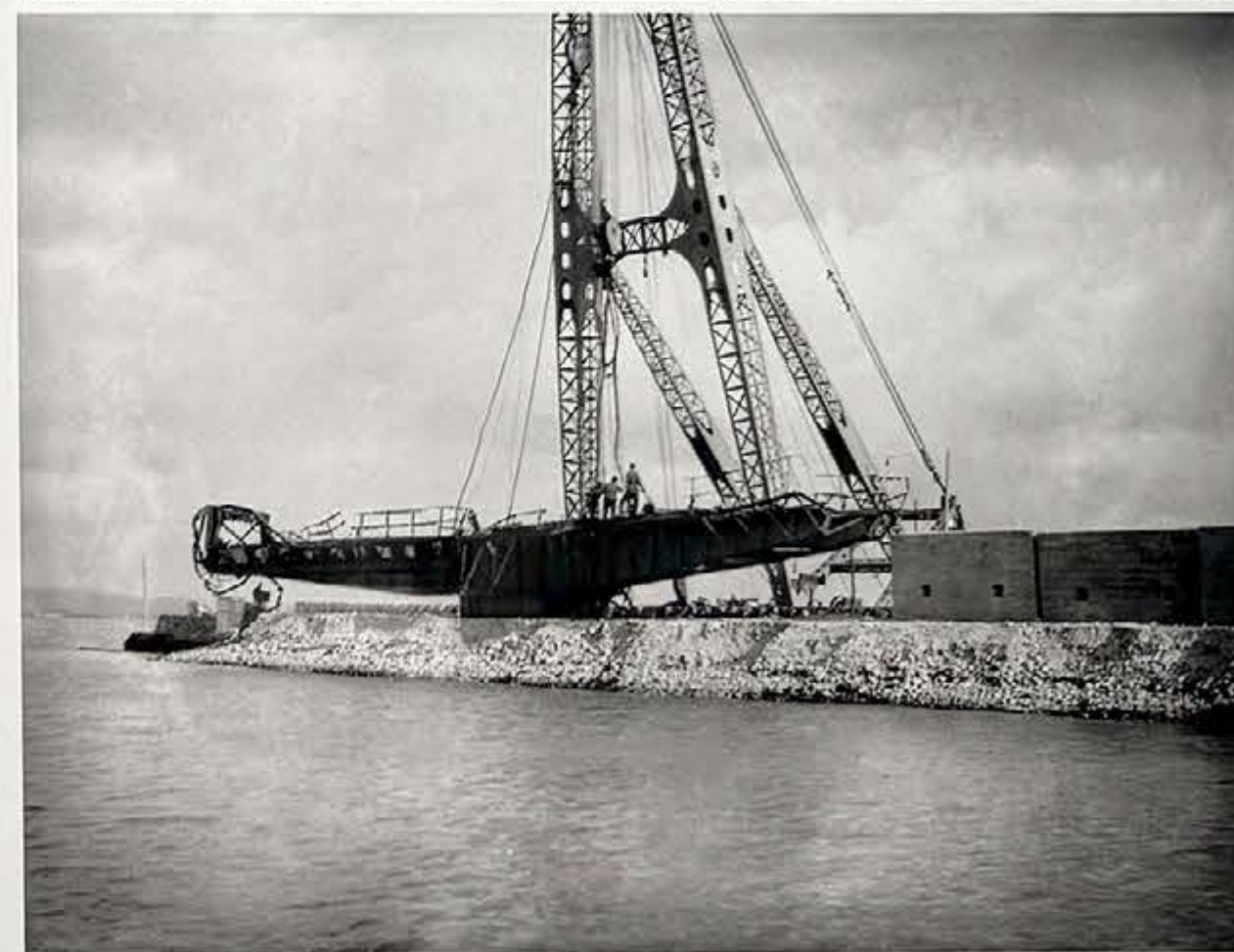
The Titán gantry served to place the blocks at the end of the quay, following the divers' instructions. 1931. (APBA Archives)





Central eléctrica constituida por una dinamo que, movida por un motor de explosión, alimentaba las grúas y que se trajo de Larache. Año 1928. (Archivo APBA)

Electricity generator consisting of a dynamo powered by a combustion engine brought from Larache, which fed the gantries, 1928. (APBA Archives)



Rescate de la grúa Titán un año después de su caída accidental al mar. Año 1931. (Archivo APBA)

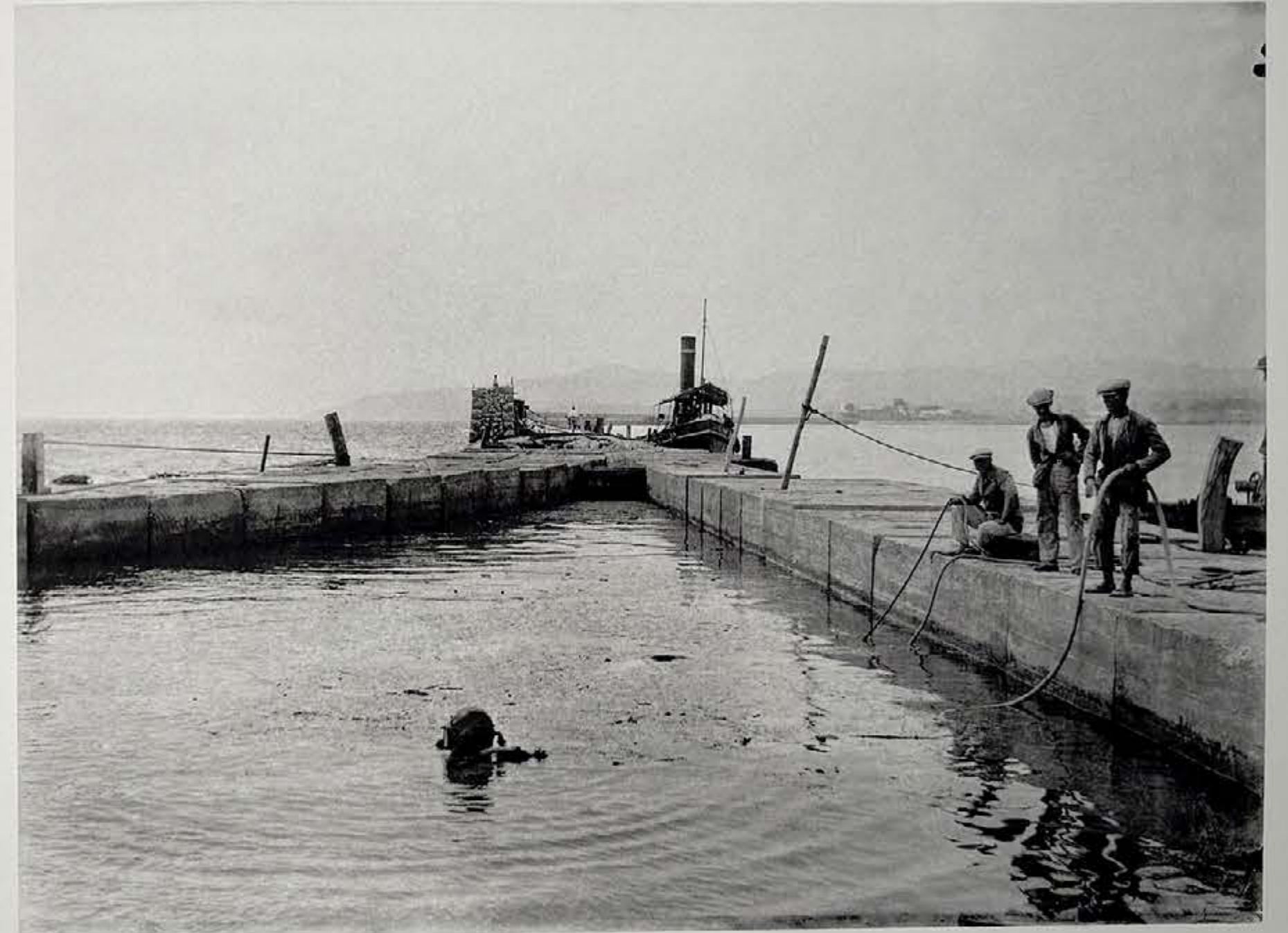
The Titán gantry is recovered one year after it fell accidentally into the sea. 1931. (APBA Archives)





⇒ Cabna utilizada para continuar los trabajos después del accidente de la *Titán*. Año 1933. (Archivo APBA)

Hoisting system used to replace the *Titán* while the latter was out of action. 1933. (APBA Archives)



⇒ Buzos trabajando en el morro —tramo final— del rompeolas. Año 1933. (Archivo APBA)

Divers working on the 'morro', the final section of the breakwater. 1933. (APBA Archives)





El dique ha sido ampliado en tres ocasiones para dar abrigo a los nuevos muelles. Para llevar a cabo estas ampliaciones, se han utilizado grandes cajones de hormigón fabricados en diques flotantes llamados Cajoneros. Años 1978, 1986, 1991. (Archivo APBA)

The breakwater has been extended three times to accommodate new quays. These extensions were carried out using large concrete caissons manufactured on floating docks called 'cajoneros'. 1978, 1986, 1991. (APBA Archives)

En la actualidad, se construye un nuevo dique exento para dar protección al nuevo muelle de Isla Verde Exterior. En la imagen podemos ver el cajonero Kugira, que produce los cajones más grandes de Europa realizados con este método; miden 67 m de eslora por 21,4 de manga y 34 de puntal. Año 2007. (Fotografía de Víctor Román)

A new detached breakwater is currently being built to protect the new Isla Verde Exterior quay. The photograph shows the Kugira floating dock, which manufactures Europe's biggest caissons, measuring 67 x 24 x 29 metres, using this method. 2007. (Photo: Víctor Román)



## Luis Miguel

Algeciras, 1955



Fotografía Víctor Román

Una fotografía en blanco y negro retrata a Luis Miguel sentado en una silla. Sus ojos, pequeños y brillantes, miran a la cámara. Es un hombre enjuto y la camisa del uniforme de diario se une al cuello por un solo botón. Sus manos cruzadas sobre la pierna derecha son las manos de un hombre que las utiliza para trabajar. El bigote acentúa los rasgos afilados de su rostro, enmarcado por el corte pulcro del pelo. La imagen del primer conserje de la Junta de Obras del Puerto fue tomada en 1927. Otra fotografía de la misma época muestra a las autoridades portuarias y a un grupo de personas sin identificar. Están colocadas en la escalera de la antigua sede de las oficinas formando una pirámide en cuya cúspide está Luis. En esta ocasión aparece vestido de gala. La cadena del reloj le cruza el pecho y él sonríe.

Luis Miguel fue el primero de tres generaciones de conserjes de nombres idénticos que llevaron a cabo su trabajo para la junta y, después, para la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras. A Luis Miguel le siguió su hijo y a éste le relevó su nieto, quien en la actualidad ocupa el puesto. Luis —a partir de ahora siempre el nieto— está seguro de la fecha exacta en la que su abuelo entró a trabajar en el puerto. Ha buscado en las actas repletas de caracteres escritos a pluma, pero no ha encontrado la referente a la contratación del primer ordenanza. En cualquier caso, apunta 1907 como fecha probable. Cuesta encontrar en sus facciones redondas y suaves un rastro del abuelo.

Los recuerdos relacionados con el abuelo son pocos. Luis sabe que pasó muchos años de conserje, que después tuvo un negocio de construcción y poco más. Del padre dice que estaba disponible las 24 horas del día porque entonces no había horarios laborales que se respetaran a rajatabla y porque cuando algo se estropeaba no se arreglaba en cuestión de minutos.

El padre también aparece con frecuencia en las conversaciones de los trabajadores del puerto que ahora están jubilados. Él era quien tenía las llaves, quien sabía dónde se guardaban las cosas y dónde estaban las personas necesarias en cada

momento. No obstante, no sólo era el ordenanza. Casi todos tienen un recuerdo de bromas compartidas con él o del alivio que les produjo haber solucionado una situación difícil gracias a él. Hay quien incluso le recuerda como el amigo a cuyo brazo se agarró para superar el miedo que le causó presenciar lo que luego resultó ser un pequeño maremoto.

Luis Miguel, la tercera generación, llegó al puerto en 1977. Estudiaba delineación y, aunque cuando era pequeño no había pensado continuar lo que empezaba a ser una tradición familiar, se presentó a las oposiciones convocadas para ocupar una vacante en el puerto, y las aprobó. No era la profesión que a la que aspiraba en principio, pero tampoco le resultó extraña. Por el contrario, parecía un traje hecho a la medida de una persona que había nacido en la vivienda situada sobre las oficinas de la antigua sede de la autoridad portuaria.

El padre se mudó a una casita en Isla Verde cuando se casó. La pareja tuvo allí su primer hijo y, en 1950, se mudaron al edificio de la sede portuaria, que estaba aún sin terminar. Allí nacieron sus otros dos hijos. Por lo tanto, Luis Miguel creció en un lugar que tenía el mar a cinco metros. Se bañaba y pescaba en las aguas limpias que se extendían frente a su casa. A veces acompañaba a su tío Victoriano, maquinista de una barcaza, hasta los cruceros italianos y norteamericanos que atracaban en la bahía. Como no había calado suficiente para que estos grandes buques atracasen en el puerto, la barcaza llevaba coches, mercancías y maletas hasta ellos, que usaban sus propias grúas para las operaciones de carga que el sobrino de Victoriano observaba con atención. Aquello duró hasta que llegaron los aviones, cuyo vuelo rápido convirtió a los trasatlánticos en vehículos costosos y pesados que quedaron para satisfacer los caprichos de viajeros que preferían oler el océano a cruzar un cielo que ni siquiera podían tocar con la punta de los dedos.

Luis Miguel no empezó como conserje, sino como ayudante en la elaboración de estadísticas en 1977. Fue interino durante los primeros años,

en los que, junto a Francisco Jiménez, Miguel Ramos y Rafael Bejarano les daban las diez, las once y las doce de la noche entre números, proyectos y pliegos de condiciones. Sólo había un ordenador, el de facturación, una máquina con una pantallita y un túnel por el que pasaba el papel continuo en el que se imprimían las facturas. Todo lo cuenta a base de onomatopeyas. Los primeros ordenadores no iban bien y ellos tenían que subrayar los diferentes productos y sumarlos con una calculadora que hacía «shhhh-shhhh».

Las nóminas se pagaban en metálico y las palabras de Luis Miguel casi permiten escuchar los lápices de Serafín y Arcadio anotando las cifras sobre el papel. No se perdía ni una peseta. La calefacción también tenía sonidos propios. La primera era de carbón, que llegaba en camiones que roncaban y que los operarios descargaban en una habitación a rítmicos golpes de palas. «Chun-chun». Más tarde se utilizó leña y, después, gas propano, más limpio y silencioso.

Luis Miguel está al tanto de todo lo que ocurre y, como su padre y su abuelo, conoce el paradero de todo lo que es indispensable. Basta pronunciar una palabra para que el conserje en-

cuentre la llave mágica que le da vida. Si se dice «centralita», coge su llavero, abre una puerta y aparece, rodeada de barómetros antiguos, el bombo de las amortizaciones de los créditos y otra serie de cosas que muchos creían desaparecidas. Se acerca a la centralita, toma las clavijas y mueve los interruptores. Él también la utilizó alguna vez porque al principio todos sabían hacer un poco de todo.

Mientras camina entre las oficinas mira hacia todos los puntos cardinales del puerto y dibuja con el dedo un mapa imaginario. No hay norte ni sur, ni este ni oeste. Sus movimientos indican pasado y futuro, haciendo pausas en el presente. Su inventario se limitaba hasta unos momentos antes a las personas y a los objetos. De pronto, los movimientos de sus brazos se amplían y uno ve que su lista incluye las playas que estuvieron y las que ya no están, los proyectos que se cumplieron y los que están por venir, los que se fueron y los que esperan su oportunidad. Su trabajo le gusta. No entiende qué pinta uno en un trabajo en el que no se sienta cómodo. Casi treinta años después de las primeras estadísticas, asegura que no se imagina otra vida distinta. Sonríe. Ahora sí se parece a su abuelo.





# La cantera y el puente de Isla Verde

En el año 1910, tras haberse estudiado diversas alternativas para la extracción de piedra con destino a las obras del puerto, se consideró que la cantera de Los Guijos era la más apropiada por ser la de mayor capacidad y la más fácil de conectar con la zona de obras. Para el traslado de los diferentes bloques y derivados, se construyó una línea de ferrocarril de vía estrecha que discurría por la zona del actual

acceso Sur hasta la playa de El Saladillo y, desde allí, se transportaba la escollera en barcas hasta el embarcadero de Isla Verde. Dado que este sistema retrasaba y encarecía la obra, en 1926 se decidió construir un puente sobre pilotes entre la playa de El Chorruelo y la isla para el paso de este ferrocarril, puente que fue el primer elemento de unión con Isla Verde y que dio origen al muelle del mismo nombre.



⇨ Puente sobre pilotes para el paso del ferrocarril de vía estrecha. En primer término, mecanismo de elevación del tramo inicial para facilitar el paso de embarcaciones. Año 1931. (Archivo APBA)

*Bridge on piles to carry the narrow-gauge railway line. In the foreground, a mechanism to raise the initial stretch to allow ships to pass underneath. 1931. (APBA Archives)*

⇨ Cantera de Los Guijos. Año 1926. (Archivo APBA)

*The Los Guijos quarry. 1926. (APBA Archives)*







92.jpg

Cantera de Los Guijos.  
Año 1927. (Archivo APBA)  
The Los Guijos quarry.  
1927. (APBA Archives)





Cantera de Los Guijos. Año 2007. (Fotografía de Víctor Román)

The Los Guijos quarry. 2007 (Photo: Víctor Román)





— Puente de Isla Verde. Año 1930. (Archivo APBA)  
*The Isla Verde bridge, 1930. (APBA Archives)*





## Vicente Marcet

— Melilla, 1932 —

Vicente Marcet llegó a Algeciras, procedente de Villajoyosa, en un momento en el que algunos niños alicantinos mataban el hambre con pan de maíz, cebada o algarroba acompañado a veces de un café con las cucharadas de azúcar contadas. Abandonó la tierra desde la cual familias de pescadores trajeron un arte, el de la pesca, que ayudó a crecer a una ciudad cuyo puerto sólo era un esbozo sobre el lienzo ondulante de la bahía. No tenía dinero, pero no era pobre. Vicente tenía un deseo continuo de aprender y, a pesar de no haber pasado ni un cuarto de hora en la escuela, poseía un talento innato para convertir los obstáculos en herramientas con las que abrirse camino.

Estuvo poco tiempo limpiando platos en un barco porque a los 12 años consiguió una autorización para practicar la pesca de arrastre y, a los 17, ya era patrón, aunque tuvo que esperar hasta cumplir 21 para obtener el título. Desembarcó en una Algeciras repleta de alicantinos, valencianos, gallegos y almerienses, que enarbolaban apellidos como Montoya, Joya o Blanquer. Fue uno de los que tuvo la suerte de llegar a una Algeciras próspera que alimentaba el tren Pescatero, que nutría de pescado a toda España. Aquella ciudad le dio grandes satisfacciones, como poder ver en persona a Elizabeth Taylor, la mujer más guapa del mundo, cuando recién tenía la edad de que pudiera interesarse por una actriz que inundó las pantallas de cine con sus ojos violeta. La artista, que viajaba a bordo de uno de los cruceros americanos que hacían escala en el puerto algecireño para recobrar el aliento antes de retomar su travesía, pasó por la estación con los pasos rápidos, leves e imborrables de las estrellas fugaces. Se ignora si el joven Vicente formuló un deseo al verla descender por la pasarela.

Hasta la edad de 40 años se dedicó a la pesca, al mando del barco de su propiedad *Sidi Buraquí*, así llamado en honor al patrón de la ciudad de Tánger, y de otros pesqueros, como el *Beata* o el *Alborada*. Evoca sus singladuras a retazos exentos de los grandes alardes característicos en las narraciones de los pescadores. Recuerda,

por ejemplo, la primera vez que probó el pan blanco. Se dieron un atracón de pan de molde y leche condensada en pote, a modo de fiambre, que les costó un empacho de los de morirse a él y a su compañero de viaje.

No dice, por ejemplo, que su barco de entonces, el *Villatona*, fue el primero de la provincia de Cádiz en sacar un millón de pesetas de la mar. Los periódicos de la época sí lo dicen, y que fue exactamente un millón cuarenta mil pesetas. Si se le pregunta, Vicente responde que fue «por circunstancias» y que en la mar nadie sabe por qué captura pescado porque, si no, también sabría por qué no lo captura.

Dejó la pesca «por circunstancias», coincidiendo con las persecuciones a que Marruecos sometía a los pesqueros. Decidió que la salida era morir con las botas puestas y buscó en Algeciras otra manera de seguir adelante. Encontró trabajo en los astilleros de Isla Verde. Vivió de cerca la vida del puerto cuando era como una familia en la que todos se conocían, desde los guardamuelles hasta los empleados de las oficinas, pasando por los carabineros. Finalmente, fundó su propia empresa, Gabarras y Servicios.

La compañía cumplirá en breve 30 años. Comenzó avituallando a los barcos, y fue la primera en recoger los *slops* y *sluges* de los barcos para enviarlos a la planta de tratamiento Delta, en Cádiz. La lancha de desembarco más conocida como *La Caracola*, y menos conocida como *La Anguila*, fue la primera en desempeñar esta tarea. La relevaron otras dos embarcaciones similares que siguieron su estela. Tras ocho años dedicados a las labores de submarinismo profesional, Gabarras y Servicios centró sus esfuerzos en trabajos de protección del medio ambiente, que la hicieron merecedora del certificado ISO 14001 medioambiental. Era una manera de adaptarse a los nuevos tiempos, pero también una respuesta a una convicción personal de Vicente, quien, a pesar de no haber tenido vocación de marinero, fue hechizado por lo mismo que lo son los hombres de mar y que, según algunos, en ocasiones adquiere la forma de *saudade*.

El corazón de la empresa sólo deja de latir desde las ocho de la tarde del 24 de diciembre a las ocho de la mañana del 25, y desde las ocho de la tarde del 31 de diciembre hasta las ocho de la mañana del 1 de enero. En realidad, este suspenso de actividades es una ilusión. Vicente y sus compañeros tienen un ojo puesto en la cena familiar y otro en el hilo telefónico, por lo que pueda ocurrir. El ahora empresario no ha abandonado su interés por aprender de todo y de todos. Asegura que no es inventor, pero admite que desde que comprendió cómo funcionaban los *skimmers* los hace como churros y los prueba en el mar, que es donde se ve si las máquinas son aptas para responder a los desafíos del océano y de los accidentes causados, en mayor o menor medida, por la mano del hombre.

En algún lugar guarda los títulos de patrón de altura, tráfico interior, radiotelegrafista, frigorista y otros de los que casi ni se acuerda. Afirma vehementemente, con un acento que no dejó en tierras alicantinas, que de Algeciras sólo puede de-

cir maravillas. Sin embargo, todo lo que ha dado a la ciudad y todo lo que ha recibido de ella le da derecho a estar triste, por lo que se pudo hacer mejor y no se hizo, por las oportunidades que se dejaron pasar y que volverían a escapar si decidieran presentarse de nuevo. En la conversación, como en los versos de Machado y en la canción de Serrat, surgen con frecuencia Algeciras y Estambul como los puntos que unen una línea en la que todo es posible.

En su vida siempre ha preferido pelearse a engañar. Ya no le importa cuánto le queda por delante, sino cómo transcurrirán los años que le resten por vivir. Cruza las piernas y con una sonrisa en sombra recuerda a los amigos que ya no le recuerdan a él. No quiere esa forma de perdurar. A pesar de haberse acercado al mar sin vocación, formula un deseo: que cuando llegue el momento, sea rápido y a bordo de una lancha o cerca de un noray. Luego, reflexiona, mira tras el cristal de su despacho y retoma el discurso sobre cómo mejorar el último de sus artilugios.



Fotografía: Víctor Román



# Medios mecánicos de la época

Los recursos mecánicos con los que contó la Junta de Obras del Puerto para la ejecución de las primeras obras habían sido, unos, localizados en otros puertos e instalaciones industriales, otros eran alquilados y el resto se había adquirido nuevo.

Era tal la importancia de estos medios que fueron inventariados fotográficamente, lo cual nos brinda la oportunidad de ver cómo eran las herramientas que se emplearon en la construcción del muelle de La Galera y el dique de Abrigo.

61

OBRA PÚBLICA  
 JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO  
 DE ALGECIRAS  
 DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS

INDUSTRIAL DE ISLA YUSSI.  
 Presupuesto de 1919.  
 Mes de Octubre de 1919.

Recibo núm. 45. **PURINADO**  
 (BASTIDOR).

CUENTA que presenta **HERNÁNDEZ Y CAJAL** por el importe de los efectos que a continuación se exponen.

Detalle	PESO Público	IMPORTE Público
1. Una barra, tipo <b>WELLS</b> , sección 1000 Kgs de fuerza, con cable.	"	1.750'00
1. Una "barra" de hierro forjado para accionamiento a mano de 1000 Kgs de fuerza, completa, con manivela y polea de retorno.	"	2.000'00
1. Una file giratorio, para accionamiento a mano, fuerza de 1000 Kgs, completa con polea de retorno, manivela y cable.	"	3.000'00
16 % de descuento	"	7.000'00
<b>Total</b>		<b>7.000'00</b>
1. Una barra de hierro forjado, para carga de 2000 Kgs con gable y guarda cabe.	"	100'00
<b>Total</b>		<b>7.100'00</b>

2462'75 26-10-19

89'57  
 2.370'15

Recibo de Sr. **Hernández** Diputado, la cantidad de siete mil quinientos sesenta y tres pesetas, setenta y cinco céntimos.

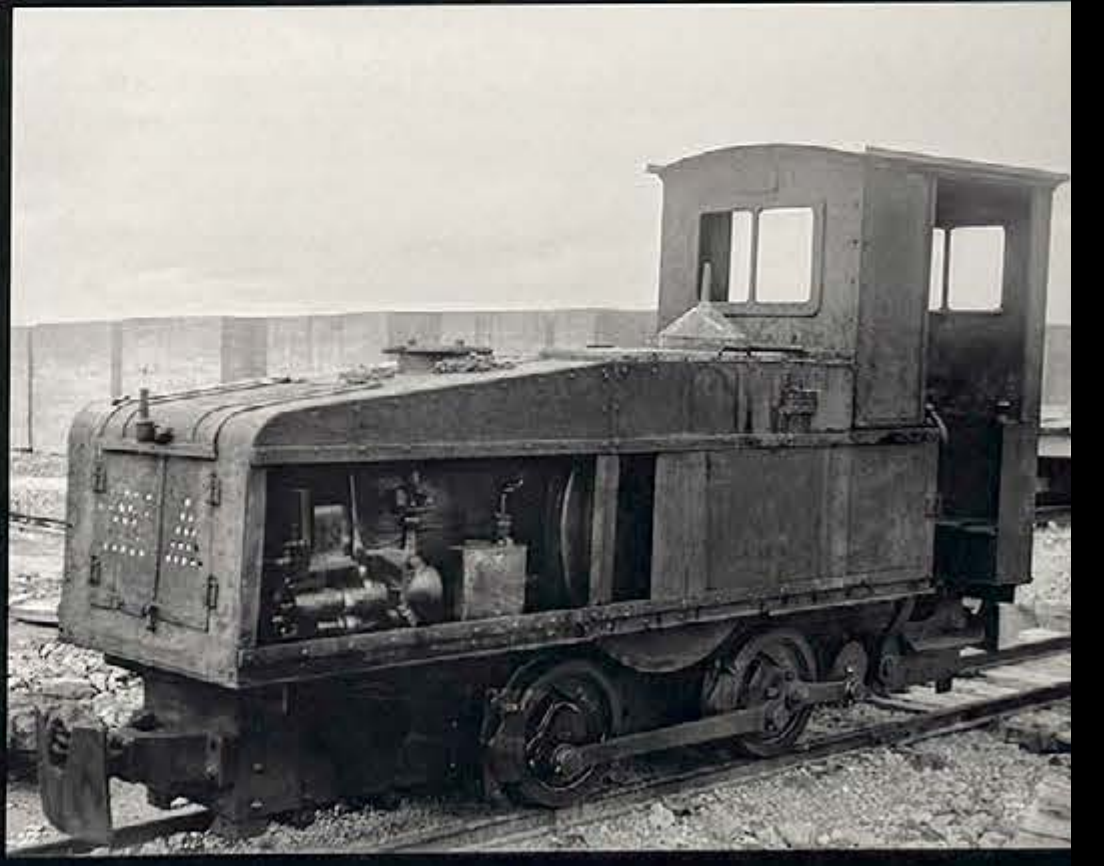
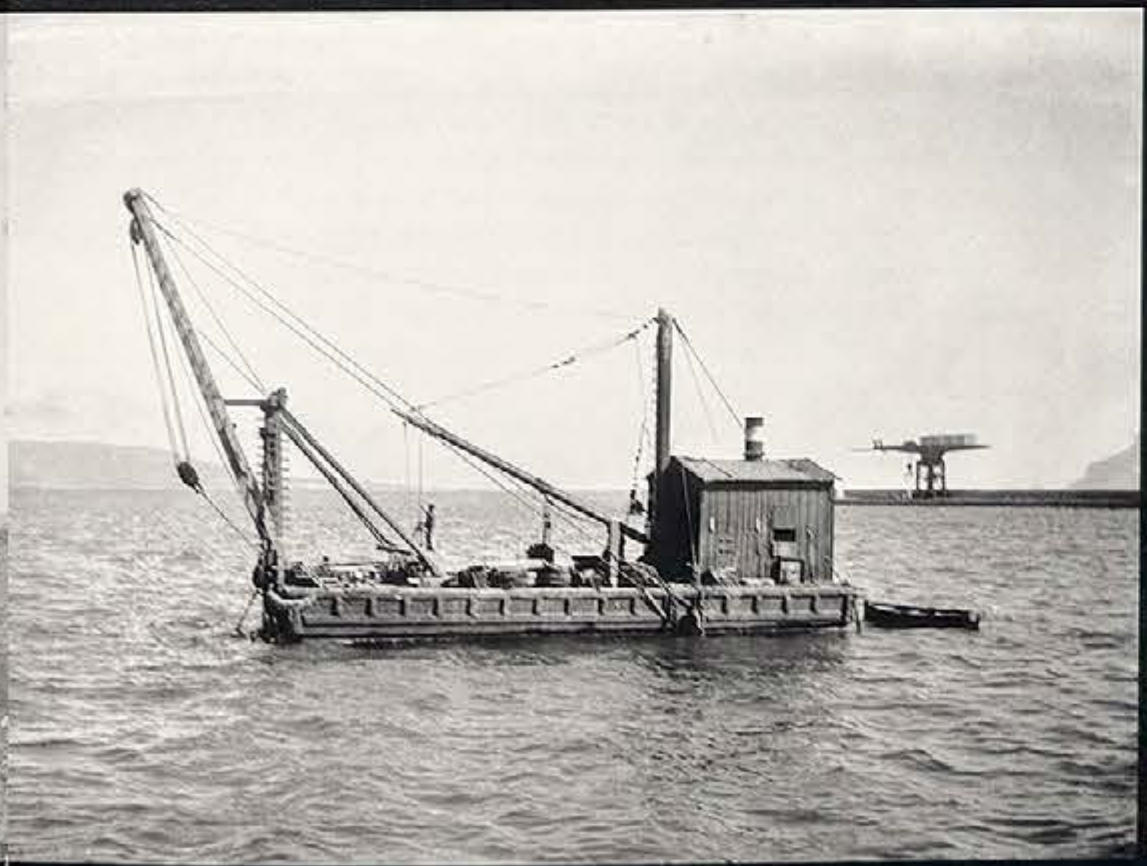
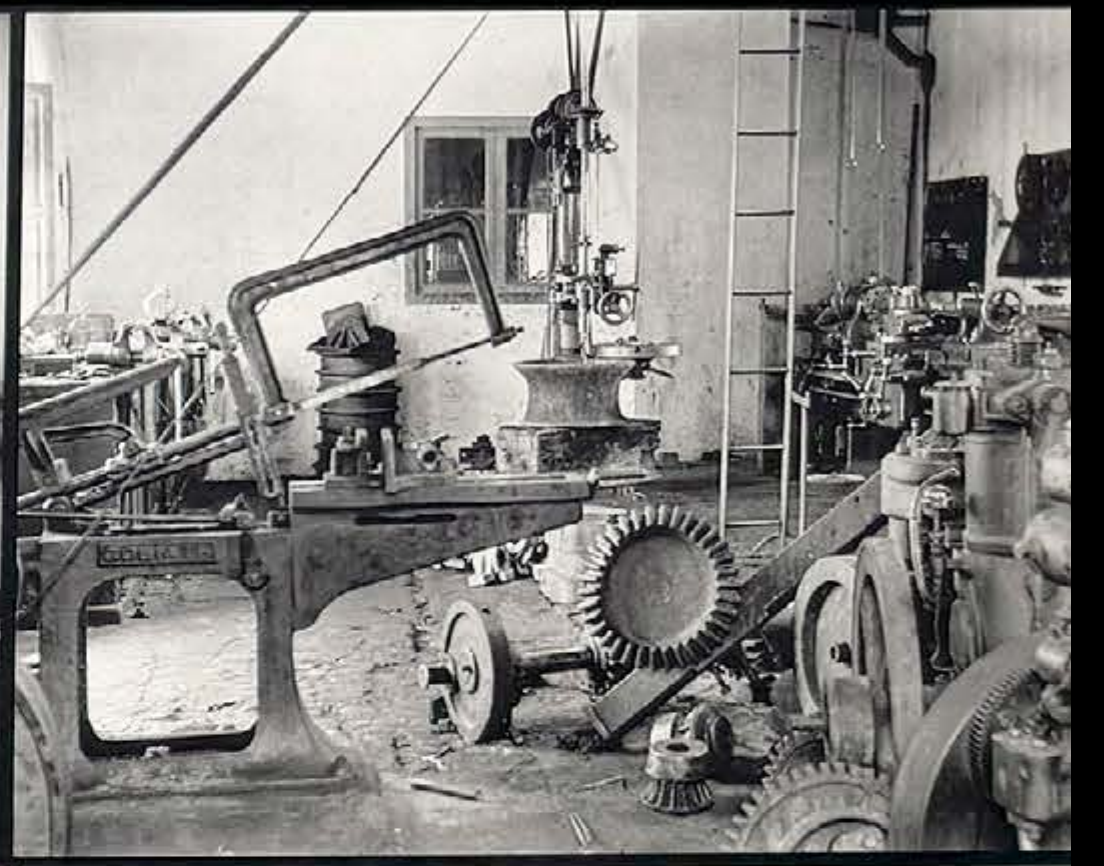
Importe de esta cuenta, en Algeciras, a 26 de Octubre de 1919.

El Diputado Director,  
*Rafael Vallés*

*Hernández*









## Rafael Montoya

Almería, 1932

Rafael Montoya ya no sale a pescar, pero recuerda los días de pesca constantemente a través de sus libros. Se ayuda de diarios en los que tiene apuntados los salarios, los anticipos, la carga, el gasóleo, los tumos y todo lo que anota un buen patrón. A pesar de haber escrito cientos y cientos de páginas, asegura que no es ningún Saramago. Escribe por amor al arte de recuperar a través de las palabras los años en los que si entraba un camión en el muelle era para cargar sardinas o pez espada. Entonces no había contenedores y los pesqueros apenas compartían estas aguas con las idas y venidas del *Ciudad de Tánger* y el *Ciudad de Tarifa*. No había casi nada, una vía de tren para descargar el corcho en el extremo del muelle y los vagones de pescado que salían a mediodía o por la tarde. Eran los tiempos en el que llegaron los Montoya, los Cazorla y los Hernández desde Almería para levantar con su arte un puerto emergente.

Nació en La Pescadería, un pequeño barrio dentro de la barriada almeriense de La Charca, dotada de tal encanto que un fotógrafo casi anónimo entonces y célebre después la retrató de uno a otro extremo. Llegó a Algeciras huyendo de los peligros que entrañaba pertenecer a una familia republicana en plena guerra civil. El descubrimiento del pez espada en el Estrecho había convertido Algeciras en un lugar idóneo para los palangreros de Almería. El padre de Rafael era patrón de un barco en Málaga y, cuando se jubiló, se mudaron todos a Algeciras, al amparo de un hermano que se había situado bien aquí.

Recién llegados, vivieron en chozas de caña en El Rinconcillo, donde más tarde habitaron una casa más sólida, antes de mudarse a Pescadores. Cuando se asentó en Algeciras, a los 17 años, ya sabía pescar, oficio que había aprendido echando temporadas en Almería y Cartagena desde los 14 años. Fue una mala racha de perder palangres de su hermano la que le llevó a mandar el *Paco* y *Juan*, por probar suerte, con 21 años. No perdió palangres y, junto a su tripulación, regresó con 120 cajas de merluza y ajustaron la cuenta en el bar Arturo. Fue al regreso de

aquella primera empresa cuando a uno de sus marineros le picó una araña y hubo que trasladarlo a Ifni. Para que fuera atendido, se quedó en un bote, junto con dos de sus hombres, desafiando al mar. Al marinero le sacaron ocho o diez arañillas del brazo y se recuperó en medio de flores y dulces que le regalaron los españoles que vivían en la zona.

Poco a poco, se introdujo la pesca de merluza con anzuelo, gracias a un pescador, también almeriense, llamado Mariano, que faenaba en el *Ciudad de Almería*, con base en Tánger. La pesca llevó a Rafael a Argelia, Orán, Melilla, Ceuta, Larrache, Kenitra, Rabat, Casablanca, Safir, Agadir y las Islas Canarias. Quizá no exagere cuando asegura, apostando la vida si es preciso, que no hay 30 metros seguidos de la superficie del mar de Los Cristianos a La Gomera en los que no haya caído un anzuelo suyo.

Para Rafael, la principal bondad de los mares consiste en una pesca tan buena como para que se grabe en el recuerdo hasta su fecha. Sus campañas le depararon otras maravillas, como una suerte de aurora boreal que contempló a 20 millas al sur de isla del Hierro, la mar en calma durante la puesta del sol, con un anochecer súbito cuya descripción deja en manos de los poetas. Evoca también una mañana en que, navegando entre Cabrera e Ibiza, divisaron, más allá de las jarcias, en línea recta, un océano sembrado de peces espadas flotando boca arriba como un campo ondulado cuajado de flores muertas. Se la jugó en Espartivento, y renunció a palangres cuando la mar se le echaba encima con envites en los que los hombres de mar saben que la distancia entre la vida y la muerte se mide en minutos.

Conoce las virtudes y reconoce los defectos de los pescadores, a quienes puede la avaricia, mala consejera. Habla con cierto desdén de los peces enjaulados, cuya carne carece de la solidez y textura debido a la falta de libertad. Desconfía de las grandes empresas que poseen helicópteros para seguir las manchas plateadas de pescado desde las alturas. Recuerda, nostálgico, cuando en la bahía entraban el boquerón y los atunes, y

cuando los barcos llegaban a las dos de la mañana para dejar las cajas en tierra y echarse de nuevo a la mar.

Sólo las largas ausencias enturbian el relato de su vida de pescador. Le sabe amargo el momento en el que una niña se abrazó a sus piernas al regreso de una faena. Al darse cuenta de que no había reconocido a su hija, se le partió el alma; fue uno de esos instantes que se escapan de entre las redes de todos los de su oficio.

Se quedó en tierra en 1987, como patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, pero la vida se empeña en no dejarle olvidar el mar. Desde su

casa, en la calle Pez Espada, revisa los borradores de sus escritos. De los trazos de su pluma fluyen nombres como el Rasque, el eterno compañero que siempre se atrevió a decir lo que la prudencia mandaba callar. No se sabe a ciencia cierta, en ocasiones, dónde acaba Rafael Montoya y dónde empieza el Rasque. Hay otros nombres que cambian ligeramente en sus narraciones para respetar la costumbre, ya anacrónica, de no mentar a los que ya no están. Dice que ya está todo contado, pero los cuadernos, las fotografías y los objetos que pueblan los rincones de su casa de pescador aseguran lo contrario.



Fotografía Víctor Román



## La pesca

La actividad pesquera representó una parte importante de la economía local, especialmente en los años cincuenta y sesenta. Su flota llegó a ser la mayor de la provincia de Cádiz y ocupó uno de los puestos destacados en el panorama nacional.

Desde Algeciras salía diariamente una flota de camiones y un tren que llevaba las capturas al interior del país.

Este sector alimentaba una importante industria conservera, hoy desaparecida. Garavilla, Loluba, Alfageme, Salvarey o Ruiz Polo eran empresas que generaban una importante bolsa de empleo, sobre todo de mujeres. Estas fábricas hacían sonar sus sirenas avisando de la llegada de pescado y, por consiguiente, del inicio de la actividad laboral.

También otros sectores económicos se nutrían de esta actividad, como almacenes de coloniales, fábricas de hielo, suministros navales, etc.

En los años 70, el sector comenzó a decaer por el descenso de las capturas y el cierre de los caladeros de Marruecos, lo que derivó en su práctica desaparición.



Dársena pesquera. Hacia 1920. (Asociación Jubilados APBA)

The fishing quay. Around 1920. (Asociación Jubilados APBA)





Barcos de pesca en el varadero de Isla Verde. Año 1931. (Archivo APBA)  
Fishing boats at the Isla Verde dry dock. 1931. (APBA Archives)



Vendedor callejero de pescado. Hacia 1920.  
(Colección De Vicente-Ojeda)  
Fish peddler. Around 1920.  
(De Vicente-Ojeda Collection)





Lonja de pescado y embarque en camiones para su distribución por diversos puntos del país. Año 1965. (Archivo APBA)  
Fish market and fish being loaded onto lorries to be distributed throughout the country. 1965. (APBA Archives)



Flota pesquera con base en Algeciras. Año 1957.  
(Archivo A. Gómez Pabón)  
Fishing fleet based at Algeciras. 1957.  
(A. Gómez Pabón Archives)





Comercialización de atunes en la Lonja. Años 1976 y 1986 (Archivo APBA)

*Tuna being sold at the market. 1976 and 1986. (APBA Archives)*



Botes luceros y trainas en la dársena Villanueva. Año 1957. (Colección A. Gómez Pabón)

*Light boats and deep-sea nets on the Villanueva quay, 1957. (A. Gómez Pabón Collection)*





## Los Remigios

Sólo la réplica de un azulejo y algunas fotografías recordarán que hubo una fábrica de conservas frente a la dársena de El Saladillo. Muchos contemplaron su derribo con la sensación extraña que causa el saber que las cosas no duran siempre. Luis García Rodríguez, Remigio García Rodríguez padre, Remigio García Rodríguez hijo y Remigio García Cueto tal vez notaron un soplo de nostalgia al ver cómo el principio de sus historias se iba con las piedras de la conservera. Allí es donde Luis y su padre, Remigio García Estero, calafateaban los barcos cuando el edificio era aún propiedad de Tabacalera. Ellos pagaban un porcentaje por varada al propietario del inmueble, José Cervera, y se quedaban lo que obtenían por las reparaciones.

Al padre de Luis la profesión le vino de su abuelo, Remigio García Sanginés, que, proveniente de Canarias, llegó a Algeciras para hacer el servicio militar y se quedó. El abuelo realizó algunos trabajos para la Junta de Obras del Puerto que le valieron la confianza de su director, el ingeniero Castor del Valle. Así lo demuestran las cartas que permanecen en poder de su biznieto, en las que solicitaba el dinero necesario para traer unas barcas del astillero de Bazán en Cartagena. Las barcas sirvieron para transportar desde Los Guijos las piedras utilizadas para la primera ampliación del muelle construido por los ingleses. Después, el abuelo se dedicó a calafatear los barcos en el río de la Miel. Comenzó así una tradición que condujo a la creación de los astilleros El Rodeo, más conocidos como *los Remigios*, en recuerdo de la costumbre familiar de nombrar Remigio a todos los primogénitos.

Luis, sus dos hermanos y su padre trabajaban en el edificio de la Tabacalera. Luis comenzaba a despuntar y José Cervera le anunció que iba a poner el inmueble en venta. Cervera ofreció un buen precio a los calafateadores, que finalmente no compraron y fue Conservas Garavilla la que adquirió el edificio. Sin embargo, ya habían decidido montar sus propios astilleros y Cervera, una vez más, les tendió una mano. El empresario les habló de su primer varadero, ubicado en el muelle don-

de se descargaban las piedras para el rompeolas. Era precisamente lo que los Remigios necesitaban. Don José les ofreció una letra de 250.000 pesetas, que nunca necesitaron pero que siempre agradecieron. La empresa destinada a persistir durante varias generaciones se había puesto en marcha.

Cualquier ayuda era bienvenida. Una vez solucionados los trámites burocráticos, comenzó el trabajo duro. Los hermanos, el padre y los cinco o seis hombres que les ayudaban tenían las manos llenas de callos de cargar piedras. Todos pasaron tres o cuatro días con el agua hasta la cintura cuando el comandante de la Marina, Joaquín López Cortijo, les autorizó que utilizaran la madera procedente de un buque italiano que había encallado frente al faro.

La empresa prosperó. Los Remigios aprendieron poco a poco que no sólo era cuestión de ser buenos calafates, sino que debían ser diplomáticos en el trato con los clientes y tener paciencia a la hora de cobrar las facturas.

Pasaron los años y la fibra de carbono empezaba a imponerse sobre la madera. Fue entonces cuando Remigio García Cueto estudió peritaje naval. El padre le había enseñado al hijo que un barco es como una casa pero que, además, tiene que flotar y desplazarse sobre el agua. Luis era consciente de que los tiempos cambiaban y quería que su hijo retomase su trabajo donde él estaba dispuesto a dejarlo, así que ambos tomaron un taxi para ir a Madrid y matricular a Remigio García Cueto en la Facultad de Ingeniería para cursar la carrera de Náutica. Mientras tanto, el varadero engrosó su plantilla hasta alcanzar las 34 personas, la mayoría de ellas buenos trabajadores que perdieron su empleo en Gibraltar cuando se cerró la verja. La abundancia de pesqueros que había entonces les garantizaba ocupación durante cinco días a la semana y, en el caso de los propietarios, sábados incluidos. Un buen oficial de carpintero ganaba 300 pesetas en los años cincuenta y, algo más de una década después, aumentó hasta las 1.200 pesetas.

Cuando Luis se dio cuenta de que tenían que trabajar el hierro, compró las tres naves que

Garrigues y Puig poseía en el convoy de la Victoria para instalar en ellas un taller, del que se ocupó su sobrino. Aparte de que así no tenían que encargar a otra empresa el herraje de los barcos, construyeron el herraje del tercer varadero.

Remigio García Cueto volvió de Madrid con su título de perito naval bajo el brazo. El padre se cortó la coleta, como los toreros, y le cedió el puesto, si bien nunca dejó de ir cada mañana a los astilleros. De sus barcos decían los inspectores de Cádiz que no hacía falta reconocerlos. Los nuevos rumbos del negocio dieron lugar a algunas anécdotas, como que el barco que estaba varado al lado de una lancha de la Guardia Civil pertenecía a un narcotraficante. Los escasos conocimientos de los guardias civiles en materia de navegación, especialmente los de lugares con tan poca tradición marinera como Badajoz o Utrera, también proporcionaron bastante tarea a los Remigios, ya que las fuertes arrancadas y los

frenazos bruscos hacían estragos en los RV-16 y RV-18 de la Benemérita.

El paso del tiempo continúa introduciendo cambios y el astillero les sigue de cerca. El varadero ha sobrevivido a la desaparición de la pesca y ha sabido adaptarse a las exigencias de las nuevas tecnologías, contando con más de 200 varadas anuales de todo tipo de buques. Se repara el maderamen y el aluminio. Ahora, todos se preparan para el traslado inminente al dique Sur. Mucho ha llovido desde la primera rampa para barcos de hasta 25 toneladas hasta su ampliación a barcos de hasta 300 toneladas de registro bruto. Los gálibos, las fraguas y las máquinas de vapor desaparecieron para ceder su puesto a los motores diésel y a los misterios del titanio. Luis García sigue pasando las mañanas en el varadero, donde, apoyado en su bastón, se sienta a la sombra y se entera de las cosas con la convicción de que en un astillero ningún día es igual a otro.



Foto: Víctor Rovón



## La factoría ballenera de Getares

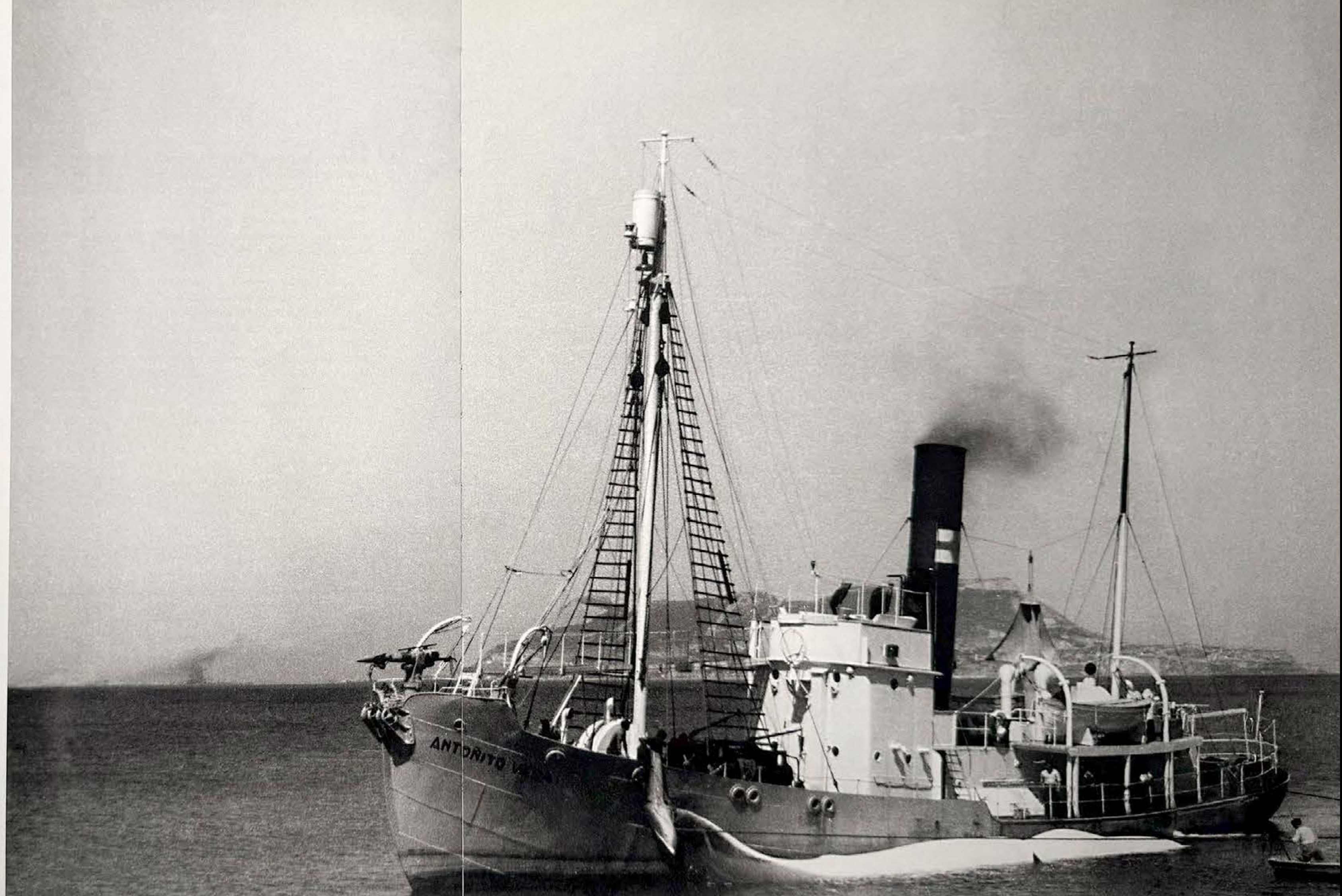
En las aguas atlánticas europeas, el rorqual común fue objeto de pesca intensiva desde la década de 1870. En la península ibérica, las primeras capturas se efectuaron en 1921, fecha en la que entró en actividad la factoría ballenera en Algeciras, gestionada por la Compañía Ballenera Española, posiblemente la más importante que existió en la costa mediterránea, y cuyo primer director gerente fue don Carlos Fredrik Herlofson, de origen noruego.

En el año 1950, la Factoría Ballenera de la Ensenada de Getares, dirigida por don Antonio Vera Fernández comenzó una nueva etapa con los dos buques balleneros, importados de Noruega y matriculados en Algeciras, el *Antoñito Vera* y el *Pepe Luis López*, que operaron en las inmediaciones del estrecho de Gibraltar, donde en sus primeros doce meses de funcionamiento y 315 días efectivos de navegación capturaron cuarenta y siete ejemplares de cachalotes.

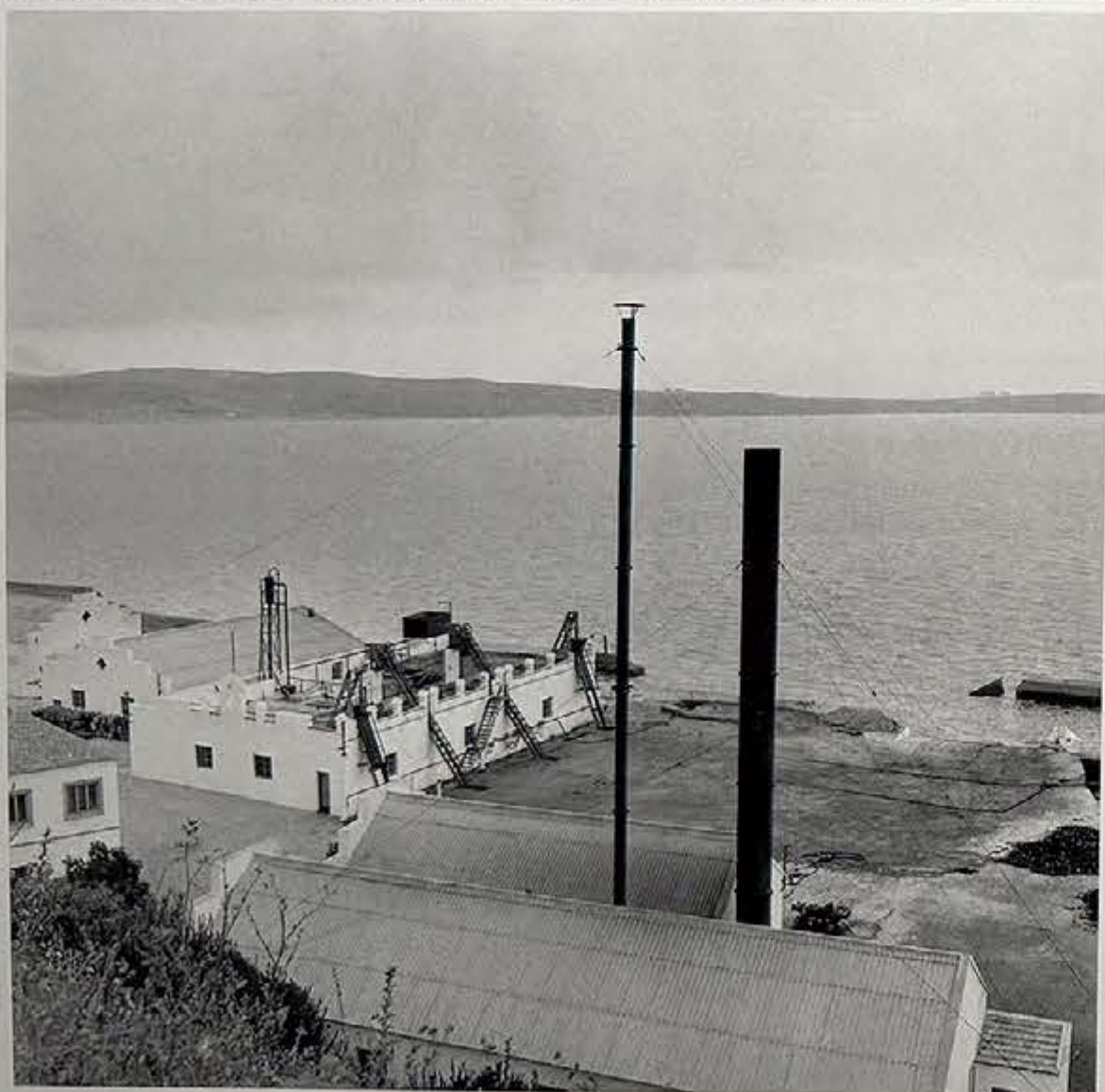
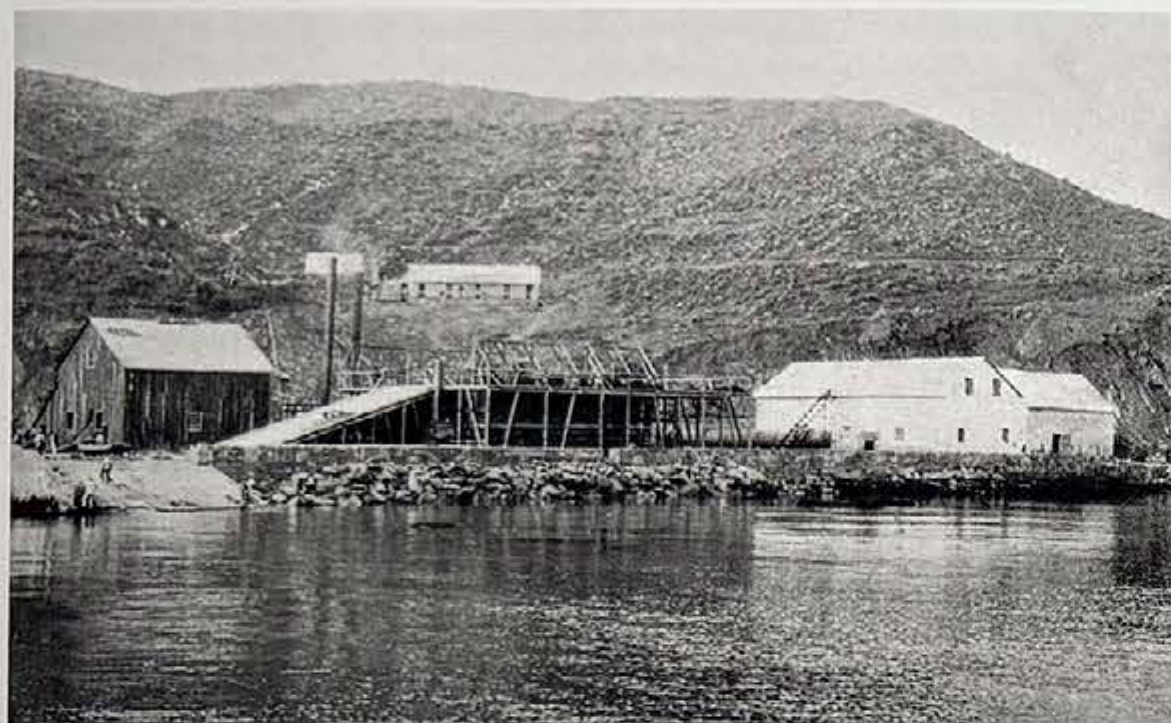
La Compañía Ballenera Española estuvo en funcionamiento hasta el año 1962.

El ballenero *Antoñito Vera* llegando a la factoría de Getares con capturas. Hacia 1952. (Colección Mariano Vargas)

The whaler '*Antoñito Vera*' arrives with its catch at the Getares processing plant. Around 1952. (Mariano Vargas Collection)







En la foto superior, la factoría en su estado original. Hacia 1925. (Colección De Vicente-Ojeda). Foto inferior tomada en el año 1964, cuando ya había dejado de funcionar. (Colección UFCA)

Above: the processing plant in its original state, around 1925. (De Vicente-Ojeda Collection). Below: photograph taken in 1964, when it became disused. (UFCA Collection)



Tarjeta publicitaria de la Compañía Ballenera Española. Hacia 1925. (Colección De Vicente-Ojeda)

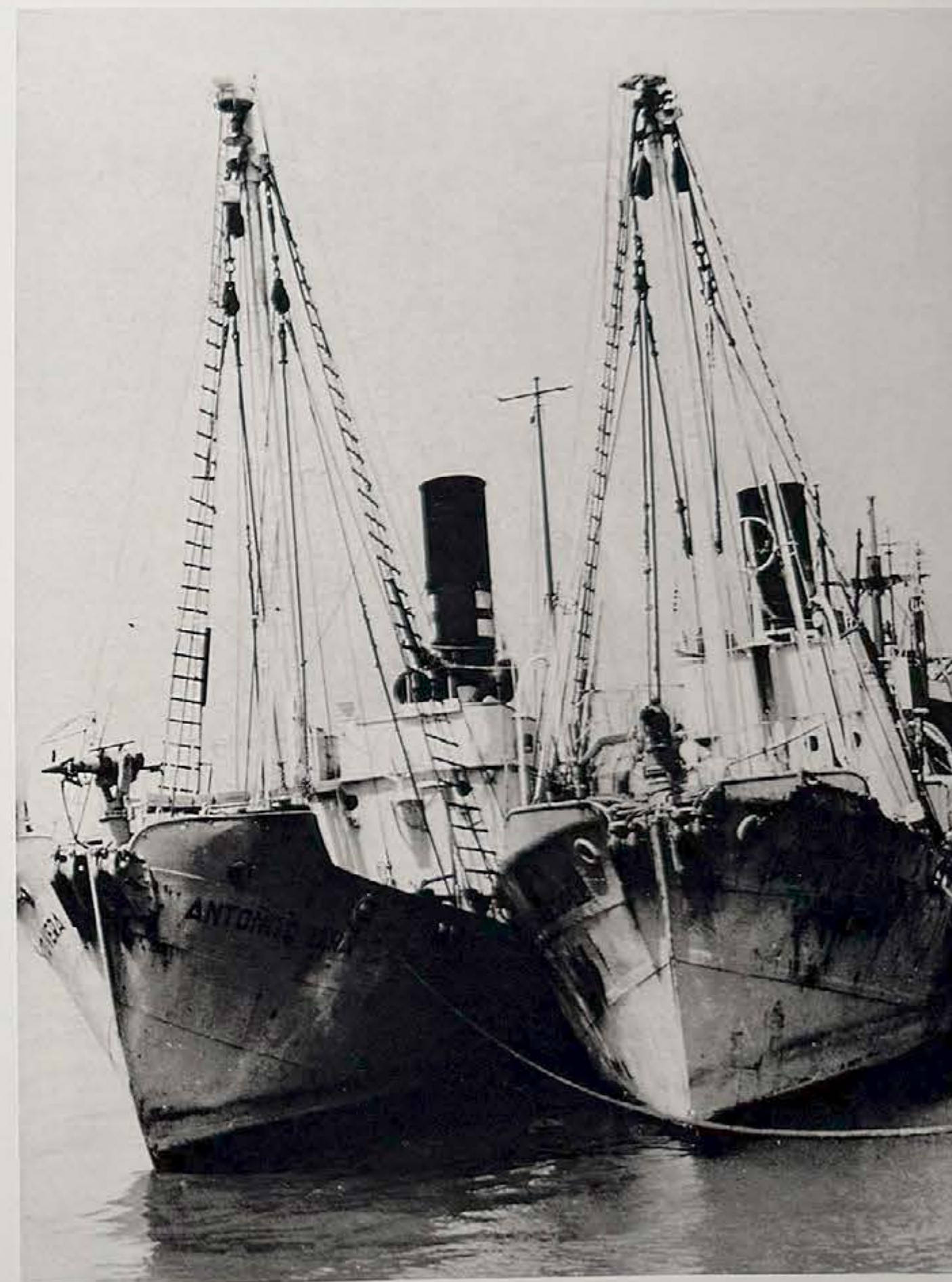
Publicity cards for the Compañía Ballenera Española. Around 1925. (De Vicente-Ojeda Collection)





El Antoñito Vera en el muelle de La Galera Norte. Hacia 1950. (Colección Manano Vargas)

The 'Antoñito Vera' at the La Galera Norte quay. Around 1950. (Mariano Vargas Collection)



El Antoñito Vera y el Pepe Luis López abarloados en el muelle de Isla Verde, tras el cese de la actividad. Año 1964. (Colección Asociación Jubilados APBA)

The 'Antoñito Vera' and the 'Pepe Luis López' alongside the Isla Verde quay after they had fallen into disuse. 1964. (Asociación Jubilados APBA Collection)



## Manuel Rodríguez Barrientos

~ Cádiz, 1933 ~



Fotografía Víctor Román

Manuel Rodríguez Barrientos se jubiló después de 24 años de trabajo como práctico en el puerto de Algeciras. No recuerda el nombre del barco al que asistió en su última maniobra, pero sí que la hizo en la refinería la mañana del veintitantos de noviembre del año 2000. La primera la hizo con un barco vasco, uno de los dos navíos que respondían a los nombres de *Ur Txori* y *Lur Txori* ('pájaro de agua' y 'pájaro de aire'). Le gustaban los idiomas y tenía la costumbre de preguntar a los capitanes qué significaban las palabras que las proas lucían en inglés, ruso, griego, italiano o en cualquiera de las lenguas que delatan el origen de los navíos, con independencia de lo que digan sus banderas.

Su primer trabajo en Algeciras no fue como práctico, sino como capitán de barco. Su padre era maquinista naval y Manuel creció queriendo ser marino. Empleó algunas de las primeras palabras que aprendió para decir que quería ser piloto. Su padre le decía que no, que la vida del mar era muy dura. Su abuelo materno convenció al padre de que no había nada que hacer contra las intenciones de Manuel, que a los 14 años ingresó en la Escuela de Náutica. No olvida el primer año de estudios en Cádiz porque el 17 de agosto unas minas submarinas colocadas al lado de la estación de ferrocarril explotaron. Diez días después, el toro Isleño mató a Manolete y, mientras tanto, asistió al rodaje de una película sobre el desembarco de Alhucemas.

Residió en Málaga cuando comenzó su vida profesional, en la compañía Trasmediterránea. Uno de sus primeros viajes lo llevó a Guinea, como primer oficial; allí participó en una célebre evacuación de españoles que estaban en apuros. Ascendió a capitán y mandó barcos en Canarias, donde permaneció casi tres años al mando de los «corretillos» interinsulares. A Málaga iba en vacaciones para ver a su familia, hasta que, en 1973, le destinaron a Algeciras, atendiendo su solicitud. Cuando llegó a Algeciras, la construcción del muelle de Acerinox estaba por concluir, aún no se había instalado la monoboia para la descarga de crudos y el muelle de Isla Verde estaba

recién inaugurado. Los barcos amarraban en el cantil del muelle, que era un fangal cuando llovía. Pasó una larga temporada en el *Isla de Menorca*, el más pequeño de los *ferries* de la compañía, que lo había adquirido en el norte de Europa.

Durante tres años cubrió el recorrido que une Algeciras con Ceuta y Tánger. Unas veces capitaneaba el *Isla de Menorca*, otras veces mandaba el *Victoria*, el *Vingén de África* o el *Ciudad de Tarifa*. Vivió la Operación Paso del Estrecho cuando el volumen de viajeros y vehículos era menor y las aglomeraciones mayores. Un capitán iba y venía de una ciudad a otra 24 horas seguidas. Manuel llegó a hacer cinco viajes de ida y vuelta a Ceuta en una jornada. Pasó de interino a fijo, y así estuvo hasta que fue convocada una plaza de práctico para aumentar a cinco la plantilla. Estudió todas las características del puerto, pasó un verano navegando, hizo el examen y obtuvo el puesto.

Al principio alternaba una semana de guardias de día, otra semana de guardias de noche en la caseta de los prácticos y otra semana de descanso. No había entonces demasiado movimiento; en ocasiones sólo entraba un barco por la noche, pero él y sus compañeros permanecían pegados a la radio por si sonaba el «práctico, que estamos a dos millas». Cuando se recibía este mensaje, Manuel subía al bote con los marineros y se colocaba al costado del barco para ascender a él por las escalas; si el buque tenía cierta envergadura, llamaba a los remolcadores. Una vez concluida la maniobra, descendía por la misma escala por la que había subido y volvía en bote a la caseta.

Tal y como lo cuenta Manuel, parece sencillo y, sin embargo, en un par de ocasiones cayó al agua. La primera no fue desde una gran altura. La segunda, producida al resbalar cuando descendía de un petrolero, pudo haberle costado la vida. Un segundo bastó para que cayera desde ocho metros de altura sobre el bote que le esperaba pegado al buque. La profesión había hecho de él un hombre recio. Quizá debido a ello, cuando se acostó sólo sentía un ligero dolor que, al despertar, era tan intenso que lo llevó a urgen-

cias. El médico que lo atendió le dijo que podía haberse quedado parálítico. Manuel no se asustó. Después de contarlo, encoge los hombros y dice que en su trabajo ocurre como con los toreros, que en la más fácil te pegas el golpe.

Aunque el peligro de accidentes es constante en su profesión, la mayoría de quienes la ejercen admiten que les apasiona lo que hacen. Saben que son imprescindibles porque los capitanes conocen las maniobras de aproximación, pero no la situación de un muelle concreto, ni dónde se encuentran los bolardos. Son los prácticos los que se conocen de memoria todos los rincones del puerto. Saben también que, aunque la diferencia entre la bajamar y la pleamar sea muy pequeña, 90 centímetros de diferencia pueden ser decisivos a la hora de atracar grandes barcos en el muelle de Acerinox y que, aun así, se atracan un poco oliendo el fondo. El oficio, la intuición y el viento les dicen si es mejor atracar de babor o de estribor al muelle o si un buque navega mal con poca agua debajo de la quilla.

La relación de Manuel con su profesión no terminó al jubilarse. Un libro sobre los prácticos del puerto de Cartagena le animó a escribir un libro sobre los prácticos del puerto de Algeciras. Investigó en los archivos de la Comandancia de la Marina, en la Capitanía Marítima, en el archivo de guerra de Álvarez de Bazán y recabó información sobre los pequeños barcos matriculados en la zona que hacían la línea de Gibraltar. Su investigación no se limitó a las embarcaciones. Buceó en la vida de las personas para rendir homenaje

a gente como Carreras, un práctico al que fusilaron durante la guerra. El libro se ha convertido en una pequeña enciclopedia que los hechizados por el mar, los barcos y el puerto de Algeciras llevan en ocasiones bajo el brazo o guardan en la mesilla de noche.

El afán por comprender y hacerse entender ha llevado a Manuel a editar un diccionario de inglés-español y español-inglés de términos náuticos, con fragmentos de las conversaciones más habituales entre los capitanes y los prácticos. No dice cuándo se le ocurrió la idea. Tal vez fuese el día en que un capitán de un barco extranjero le gritaba «¡los largos, los largos!» y Manuel le respondía que no, que era mejor dar los esprines primero, a lo cual el capitán contestó «los largos no, Los Lagos, se-ño-ritas». Seguramente no fuese aquel día, sino la inquietud que le llevaba a aprender frases en ruso o a decir en italiano «avanti tuta» o «in diestro» lo que le llevó a acometer la empresa.

No se ha alejado del puerto. A pesar de que habla con admiración de la envergadura de los nuevos cargueros y de los avances de las técnicas de navegación, se refiere con orgullo a los tiempos en los que no había radares y los marinos se situaban mediante sextantes y cálculos astronómicos. Manuel Rodríguez Barrientos no sólo navegó con pericia y ayudó a entrar a incontables barcos, sino que ha contribuido a que los nombres de los navíos y marinos de otras épocas sirvan de inspiración a las nuevas generaciones de hombres de la mar.

S



## Buques

En el pasado siglo, cuando el puerto era una extensión de la ciudad, los muelles eran un lugar habitual de paseo de los algecireños, un espacio siempre cambiante en el que el trasiego de pasajeros y mercancías se convertía en un singular atractivo, siendo los buques los verdaderos protagonistas.

Por estos muelles han recalado barcos de todas las banderas y tamaños, y muchos de ellos han quedado grabados en la memoria colectiva por su especial vinculación con la ciudad. Es el caso de los llamados «correos» de las líneas del Estrecho, a los que se les reconocía en el horizonte por su singular silueta. Tenían apodos, y sus idas y venidas marcaban las horas del día con las sirenas que anunciaban sus salidas.

El velero mercante de cuatro palos *Magdlene Vinnen*, construido en 1921, inició su primer viaje como el mayor buque velero del mundo. Su escala en el puerto de Algeciras en el año 1932 puede estar relacionada con el transporte de madera desde Finlandia. Para su gobierno, requería una dotación de 26 tripulantes. (Archivo APBA)

*The four-masted merchantman 'Magdlene Vinnen', built in 1921, made its maiden voyage as the world's largest sailing ship. Its stopover at the port of Algeciras in 1932 may be related to the transport of timber from Finland. It required a crew of twenty-six members. (APBA Archives)*







↳ Buque mercante *Recca*. Muelle de La Galera. Hacia 1930. (Archivo APBA)

*The 'Recca' merchantman at the La Galera quay. Around 1930. (APBA Archives)*



↳ Buque mercante *Leme*. Muelle de La Galera. Año 1929. (Archivo APBA)

*The 'Leme' merchantman at the La Galera quay. 1929. (APBA Archives)*





↳ Buque mercante *Baracaldo*, Muelle de La Galera,  
Hacia 1930. (Archivo APBA)

The '*Baracaldo*' merchantman at the La Galera quay,  
Around 1930. (APBA Archives)



## José Méndez Goas

↳ Xove (Lugo), 1930

El corazón de algunos marineros es tan grande como el mar que surcan. En el corazón de José Méndez Goas hubo lugar para dos amores inmensos. José -Pepe- trae y lleva recuerdos que empiezan y terminan en dos nombres: Paquita y *La Caracola*. Paquita es la mujer cuyos tacones le despertaron un día mientras dormía en el *Punta Umbria*. *La Caracola* es la barca con la que ayudó a crecer a un puerto que estaba en ciernes.

Pepe llegó a Algeciras el 5 de septiembre de 1952 con una maleta, una empanada y 700 pesetas en la cartera. Viajó en tren desde Vivero, en Galicia, para embarcar en el *Rosa de Primavera*, un barco de pasajeros propiedad de un amigo de su tío que unía Algeciras y La Línea. Bajó en la estación que hacía las veces de aduana. Anduvo por la calle Agustín Bálsamo, paró en el bar La Tómbola para tomar media botella de vino con unas tapitas de caballa y después se encontró con su tío en el muelle. Le enseñaron los dos camarotes del barco, el suyo y el de un motorista valenciano.

Tras un año en el *Rosa de Primavera*, comenzó a trabajar de patrón en la motonave *Punta Umbria*, un barco con 180 plazas que llegó a transportar hasta 300 pasajeros y que navegaba a 10 nudos. Eran travesías casi desiertas en invierno; pobladas de jóvenes con ganas de fiesta y acordeonistas durante la feria; y, de vez en cuando, llevaban de viajeras las niñas descarnadas del colegio de Palmones que salían de excursión. En los días más agitados la tripulación vendía gaseosas y vigilaba que nadie se colase sin pagar las 6 pesetas del pasaje.

Fue entonces que Pepe conoció a Paquita, que subió al barco bailando sevillanas mientras él daba una cabezada. Paquita trabajaba en el hotel Marina Victoria, propiedad de su tía. El *Punta Umbria* hacía sonar varias veces la sirena antes de partir: una vez un cuarto de hora antes, dos veces cuando faltaban cinco minutos y tres veces al arrear los cabos para regresar a La Línea. Paquita se asomaba a la terraza al escuchar la sirena y saludaba con la mano. Algo más tarde se

casaron y el barco fue amarrado, al igual que los otros dos que hacían la misma travesía, el *Santísima Faz III* y el *Carmen García*, más conocido como *La Chata*. El *Punta Umbria* se vendió por 800.000 pesetas a un empresario catalán, y Pepe embarcó primero como motorista en un pesquero y luego en un barco que recogía chatarra, tan lento, dice, que parecía el barco de Alatríste. Usaban dinamita para sacar la chatarra y una lanchita llamada *Doña Josefa* para transportarla.

Estando en la playa de Cádiz al terminar un trabajo, Pepe y sus compañeros decidieron coger un taxi para ir a la feria de Algeciras. Cuando llegó, Paquita no estaba ni en su casa ni en el hotel, sino en el circo con su madre. Cuando finalmente apareció, le anunció que estaba embarazada. «Tú no te vas», le dijo, y Pepe se quedó. Trabajó unos meses de vigilante nocturno en el *Marina Victoria* y, luego, un año en un *marrajero* en el que viajó un par de veces a Valencia. De Valencia recuerda la tortuga estofada que cocinaba el patrón, la pesca al atardecer en el cabo de San Antonio, el cine de verano y las mujeres que confeccionaban zapatillas y sombreros en la puerta de sus casas.

A su regreso le esperaba un trabajo en tierra, en la fábrica de oxígeno AGA. Al cabo de un año, Paquita le telefonó desde el hotel para decirle que estuviera a las ocho en el muelle porque había un puesto en el puerto para él. Le ofrecían 84 pesetas y en AGA 90, pero José Méndez Goas no era un hombre de tierra, sino de agua y sal. Y aquí comenzó su romance con *La Caracola*.

*La Caracola* era una lancha de desembarco americana con tres motores instalados en popa, de 225 caballos cada uno. Había participado en el desembarco de Casablanca, donde la prepararon con dos puntales de carga, dos maquinillas a proa y capacidad para 300 toneladas de agua. Cuando llegó tenía un nombre menos cautivador que, gracias a la ocurrencia del hijo de un ingeniero, cambió por el que ha quedado guardado para siempre en los archivos.

Al principio, Pepe salía con el remolcador *Colón* (el primero de estas características que

tuvo el puerto), al que, según comenta, los patronos no querían porque era muy mal manobrero. No obstante, los mayores elogios son siempre para *La Caracola*. El *Colón* rescataba anclas, pero *La Caracola* más, incluida una de la fragata *Infanta Elena* que nadie había podido encontrar antes. *La Caracola* hizo sondeos, cargó coches, descargó los primeros contenedores con una maquinilla de seis toneladas que hacía tiros hasta de doce, llevó a la orilla a los pasajeros del *Ciudad de Tarifa* cuando embarrancó y apagó incendios en la acera de la Marina. Pepe no se cansa de repetir que este barco merece un monumento.

José Méndez Goas trabajó y trabajó. También hubo tiempo para las fiestas, como las que se celebraban en el *Colón*, con las camareras de la cafetería Pizarro subiendo y bajando las escaleras, o las comidas del puerto, a las que, en palabras

de Paquita, asistía siempre una miss, a la que Paquita recuerda ya mayor, vestida de antiguo y con una lazo enorme en el pelo, parecido a la moña de un zapato.

Hay espinas clavadas que nunca acaban de salir. Méndez Goas rescató a accidentados y a personas que se arrojaban al mar para cicatrizar sus tristezas, alguna vez con los pantalones blancos de domingo. Aunque le prometieron una medalla al mérito naval, ésta nunca llegó.

*La Caracola* terminó convertida en un bar flotante en el Guadalquivir, en Sevilla. Puede que todavía esté. Paquita continúa junto a Pepe, en una casa de marnero desde cuya azotea, más parecida a la cubierta de un barco que al techo de una casa, él contempla el puerto. Ya no ejerce, pero en caso de duda, sigue aplicando su máxima: «a las mujeres y al viento, una cuarta a barlovento».



Fotografía: Víctor Álvarez



## De Algeciras a La Línea cruzando la bahía

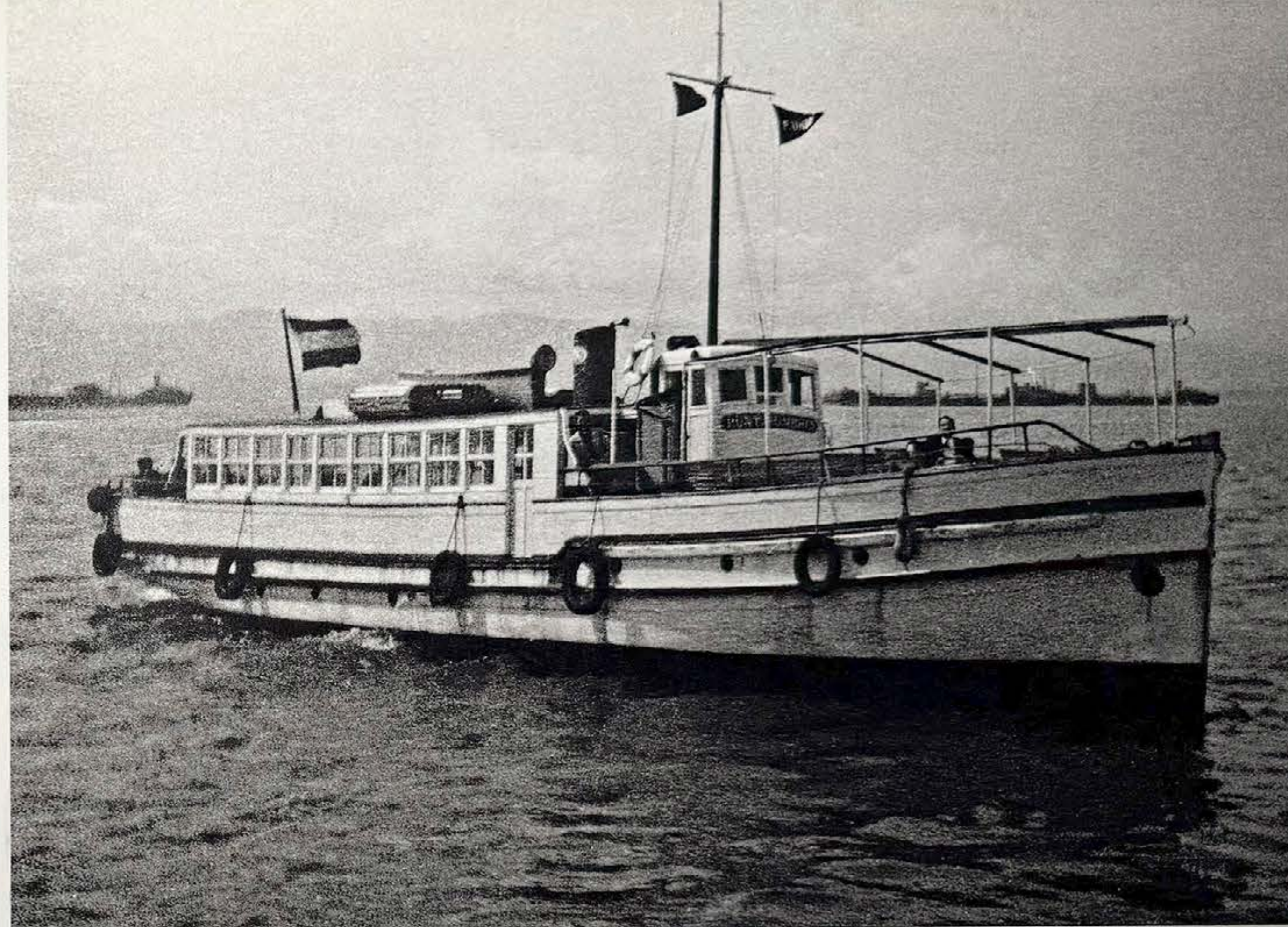
El *Punta Umbria*, el *Rosa de Primavera*, el *Santa Faz* y el *Carmen García*, conocido como «la vaca», se dedicaban al tráfico de viajeros entre Algeciras y La Línea. Estos pequeños barcos que transportaban hasta 150 pasajeros llegaron a realizar, en conjunto, una media de veintiséis rotaciones al día, cifra que aumentaba en verano, además de que se establecían servicios extraordinarios nocturnos con

motivo de las ferias y fiestas de las dos ciudades. Su imagen ahora nos resulta entrañable porque el servicio desapareció en los años sesenta, motivado principalmente por la mejora de las carreteras, lo que convirtió al autobús en un serio competidor aunque quizás ahora, debido a la saturación de esa misma vía y la belleza de su recorrido cruzando la bahía, se debiera plantear su regreso.



⇒ El patrón, José Méndez Goas, en el puente junto a su padre, a la izquierda, y Perucho, el maquinista. Hacia 1955. (Cortesía J. M. Goas)

*Captain José Méndez Goas on the bridge together with his father (left) and Perucho, the engineer. Around 1955. (Courtesy of J.M. Goas)*



⇒ El *Punta Umbria* navegando por la bahía de Algeciras a mediados de los años cincuenta. (Cortesía J. M. Goas)

*The 'Punta Umbria' sailing in the Bay of Algeciras in the mid-fifties. (Courtesy of J.M. Goas)*



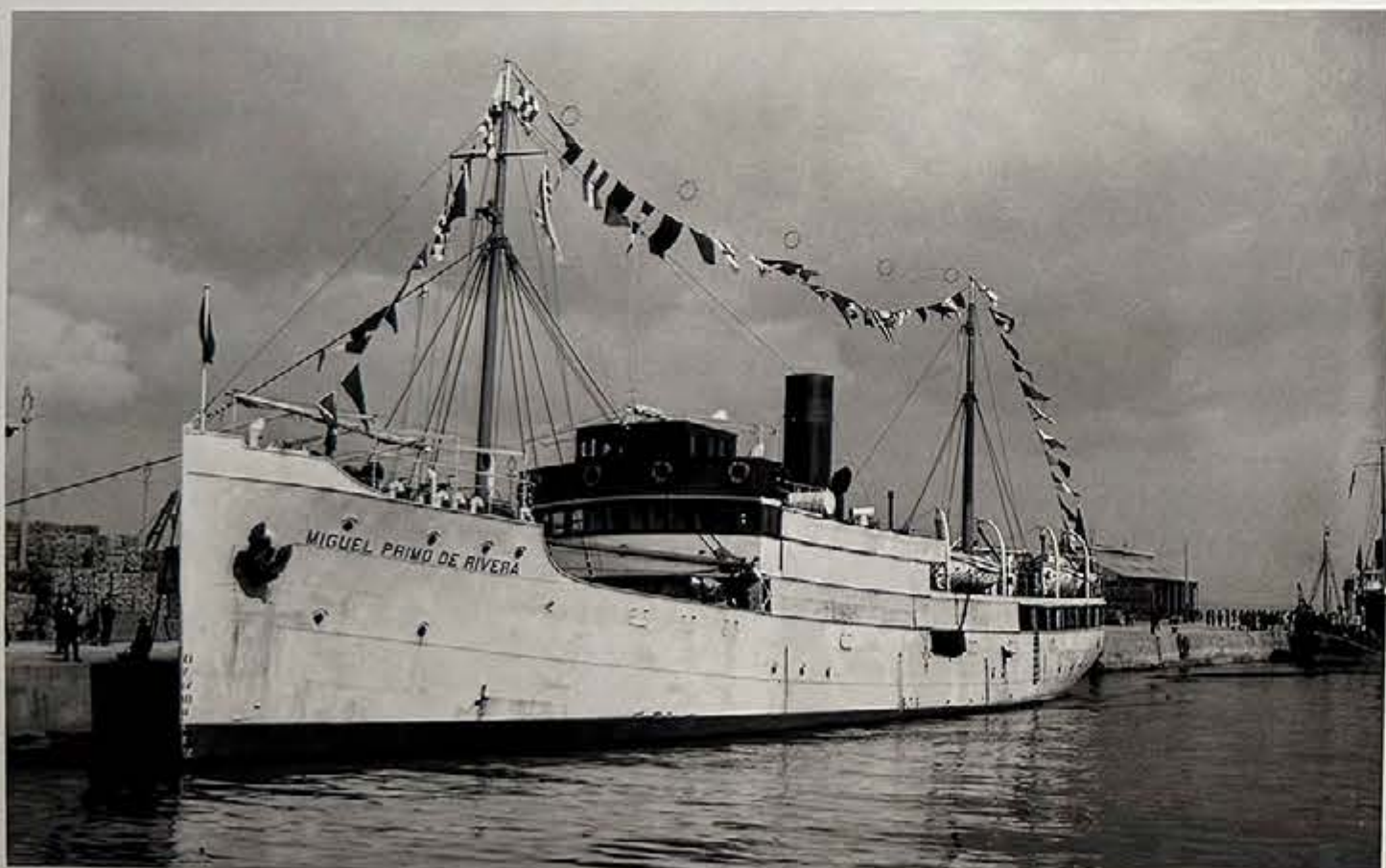
# Las líneas del Estrecho

Muchos han sido los buques que a lo largo de la historia han cubierto las líneas del Estrecho de Gibraltar. En el año 1910 un real decreto asignó mediante concurso la concesión del servicio a la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. A partir de entonces, los buques que operaron en estas líneas fueron el *General Fernández Silvestre*, el *J. B. Llobera*, el *Teodoro Llorente* y el *Hespérides*.

En 1917 se fundó la Compañía Trasmediterránea, que se hizo cargo de la concesión, incorporando a estas líneas nuevos buques, como el *Miguel Primo de Rivera* y *General*

*Sanjurjo*, cuya construcción se había encargado en 1927 a la Unión Naval de Levante. Con el advenimiento de la República, el *Miguel Primo de Rivera* se rebautizó *Ciudad de Algeciras* y el *General Sanjurjo* pasó a llamarse *Ciudad de Ceuta*; a ambos se les conocía popularmente como «las palomas».

A comienzo de los setenta se concedieron nuevas licencias a navieras españolas; la primera fue Aznar, que no llegaría al final de la década, siendo adquiridos sus buques por la Compañía Trasmediterránea. En el año 1972 llegó Isnasa: en 1997, fue Buquebus y, en 1998, Euroferrys absorbió parte de la plantilla de la desaparecida Isnasa.



El *Miguel Primo de Rivera* en su atraque habitual. Año 1930. (Archivo APBA)

The '*Miguel Primo de Rivera*' at its usual berth. 1930. (APBA Archives)



Los transbordadores *Virgen de África*, *Victoria* y *Ciudad de Tarifa* junto a la estación Marítima. Año 1970. (Archivo APBA)

The '*Virgen de África*', '*Victoria*' and '*Ciudad de Tarifa*' ferries beside the passenger terminal. 1970. (APBA Archives)

## Los primeros ferries construidos en España

El 10 de junio de 1952 llegó a Algeciras por primera vez el transbordador *Victoria* y el 19 de noviembre realizó su primera travesía a Tánger el *Virgen de África*. Estos nuevos barcos construidos por la Empresa Nacional Elcano en 1951 y 1952, respectivamente, fueron cedidos a la Compañía Trasmediterránea para las líneas del Estrecho y supusieron una notable mejora en este servicio, pues admitían vehículos como carga, que embarcaban por popa a través de planchas levadizas habilitadas en un tacón del muelle de La Galera.

El *Ciudad de Tarifa*, de similares características, fue construido en 1961 por los mismos astilleros, y estuvo asignado principalmente a la línea de Tánger.

Estos buques eran muy parecidos entre sí, y se diferenciaban por la forma de sus ventanillas, cuyas siluetas eran parte del paisaje portuario. Se retiraron del servicio escalonadamente a partir de 1981; el último en ser retirado fue el *Virgen de África*, que el 4 de enero de 1986 hizo su viaje de despedida.





El trasbordador *Ciudad de Tarifa* se incorporó a las líneas del Estrecho en el año 1961. En su viaje inaugural a Ceuta el buque navegó bajo el mando del autor de sus planos, el capitán don Vicente Tonda. (Colección UFCA)

The '*Ciudad de Tarifa*' ferry joined the Straits lines in 1961. On its maiden voyage to Ceuta the ship was commanded by the man who had designed it, Captain Vicente Tonda. (UFCA Collection)



El *Isla de Menorca* fue comprado por Trasmediterránea en 1971 a una naviera sueca. Había sido construido en 1961 con el nombre de *Linda Scarlett*. Estuvo asignado al servicio con Ceuta hasta fines de 1978. Se le conocía popularmente con el apodo de *el Chumbo* por la forma que adoptaba su casco cuando levantaba la proa para permitir la salida de vehículos. (Archivo APBA)

The '*Isla de Menorca*' was purchased by Trasmediterránea from a Swedish shipping company. It had been built in 1961 as the '*Linda Scarlett*' and ran the Ceuta line until 1978. At that port it was popularly known as '*el chumbo*' (the prickly pear) due to the form its hull adopted when the bow was opened to allow vehicles to enter and leave (APBA Archives)





En 1973, el tradicional color blanco de los buques de las líneas del Estrecho altemó con el amarillo del *Ibn Batouta*, que se incorporó a la línea Algeciras-Tánger operado por la naviera marroquí Limadet. Le siguieron muchos otros, pero sin duda fue éste un buque singular. (Archivo APBA)

In 1973, the traditional white of the vessels running the Straits lines was altered by the yellow *Ibn Batouta*, owned by the Moroccan Limadet shipping company, which joined the Algeciras-Tangiers line. This was the first of many others to follow. (APBA Archives)



El *Tánger* de la naviera Limadet en el antiguo atraque núm. 2. (Archivo APBA)

The *'Tanger'*, belonging to the Limadet company, at the former no. 2 berth. (APBA Archives)





BUQUES QUE OPERAN EN LAS LÍNEAS DEL ESTRECHO EN EL 2007

Navieras	Buques	Destino
Acciona Trasmediterránea	Alborán .....	Ceuta
	Alcántara .....	Tánger
	Ciudad de Málaga .....	Tánger
	Las Palmas de Gran Canaria .....	Tánger
Balearia	Jaume I .....	Ceuta
Buquebus	Avenir Dos .....	Ceuta
	Patricia Olivia .....	Ceuta
Comanav	Al Mansour .....	Tánger
Comarit	Banasa .....	Tánger
	Boughaz .....	Tánger
Euroferrys	Euroferrys Atlántica .....	Tánger
	Euroferrys Pacífica .....	Ceuta
FRS	Tanger Jet .....	Tánger
	Tarifa Jet .....	Tánger
	Tarifa Jet II .....	Tánger
	Thundercat .....	Tánger
IMTC	Atlas .....	Tánger
	Le Rif .....	Tánger
Limadet	Ibn Batouta .....	Tánger
LME	Sara I .....	Tánger
Nautas	Jaume II .....	Tánger

Los gemelos *Monte Contes* y *Monte Corona* fueron construidos en 1975 y 1976 por la naviera Aznar para las líneas del Estrecho. En 1978, la Trasmediterránea adquirió el *Montes Contes* para reforzar de la OPE y le rebautizó como *Ciudad de Ceuta*. El *Monte Corona*, que pasó a llamarse *Ciudad de Zaragoza*, estuvo fletado, pero no fue adquirido. (Archivo APBA)

The twin ships '*Monte Contes*' and '*Monte Corona*' were built in 1975 and 1976 by the Aznar company for the Straits lines. In 1978, Trasmediterránea acquired the '*Monte Contes*' to reinforce the OPE and re-christened it '*Ciudad de Ceuta*'. The '*Monte Corona*', which became the '*Ciudad de Zaragoza*', was also fletted, though not purchased. (APBA Archives)



⇒ ISNASA. Llega la competencia

En el año 1972, llegó a las líneas del Estrecho el *Menorca*, un pequeño buque de la compañía Islaña de Navegación que había obtenido autorización de la Dirección General de Navegación para realizar el servicio entre Algeciras y Ceuta, medida que de alguna manera ayudó a paliar el ya insuficiente número de buques existentes en esos años.

El *Menorca* dio paso poco después a la incorporación de otros buques de la misma compañía, como el *Baleares* y el *Isla de Mallorca*, que, aunque pequeños comparados con los ferries existentes, ya admitían vehículos en sus bodegas.

Entre 1980 y 1981, Isnasa encargó cuatro nuevos buques para las líneas del Estrecho que llevaron por nombre *Bahía de Málaga*, *Bahía de Cádiz*, *Bahía de Ceuta* y *Punta Europa*, que, al igual que los de Trasmediterránea, formaron parte de la imagen cotidiana del puerto.

En los años 1989 y 1992, la compañía incorporó otras unidades de ferries, como el *Miguel Hernández* y el *Manuel Machado*, así como los catamaranes *Rápido de Algeciras* y *Sevilla 92*, que estuvieron en servicio hasta 1998, fecha en que se produjo la quiebra técnica de la compañía.



⇒ El *Menorca* operando en el muelle de La Galeta Sur. Año 1972. (Archivo APBA)

The '*Menorca*' operating at the La Galeta Sur quay, 1972. (APBA Archives)



⇒ El *Bahía de Málaga* y su hermano, el *Bahía de Cádiz* fueron construidos en 1980 por Astilleros de Santander. (Archivo UFCA)

The '*Bahía de Málaga*' and its sister ship the '*Bahía de Cádiz*' were built in 1980 at the Santander shipyards (UFCA Archives)





Los hidroalas. Pioneros de la alta velocidad.

Los hidroalas, buques de alta velocidad de la compañía Transtour, comenzaron a operar en la línea con Tánger en 1972. El *Aladín*, el *Sherezade* y el *Sindibad* eran de la clase Meteor, de fabricación rusa, y estaban enfocados al transporte de grupos de turistas procedentes de la Costa del Sol que llegaban en autobuses, ya que su rapidez en la travesía (una hora con buena mar) era fundamental para uno de los productos más rentables: visitar Tánger en un día.

En España, fue empleado como medio de travesía rápida, uniéndose regularmente los puertos de Algeciras y Tánger. Sin embargo, las especiales características climáticas de la zona (en invierno son frecuentes los fuertes temporales de viento, que incluso llegan a impedir la navegación de los grandes ferries de pasajeros) limitaban excesivamente el uso de hidroalas. Esto, junto a la aparición de veloces catamaranes con mayor operatividad y capaces de transportar más pasajeros y además vehículos, movió el que las navieras que operaban en la zona suspendieran su servicio.

Estas naves también hicieron la ruta Algeciras-Tánger-Gibraltar y viceversa, lo que posibilitó el acceso a la colonia británica en el periodo que permaneció cerrada la frontera de La Línea. (Archivo UFCA)

*Hydrofoils. High-speed pioneers.*

*In 1972 the first high-speed vessels of the company Transtour began to operate on the Tangiers line. The 'Aladín', 'Sherezade' and 'Sindibad' belonged to the Meteor class, made in Russia, and were assigned to the transport of groups of tourists from the Costa del Sol who arrived in coaches since the speed of the crossing (one hour on calm seas) was fundamental to one of the most profitable products: Tangiers 1 day.*

*In Spain the hydrofoil was used as a rapid means of transport, the Straits of Gibraltar regularly linking the ports of Algeciras and Tangiers. However, the climatic conditions characteristic of the area (in winter gale-force winds are common and so strong that they even make it impossible for the big passenger ferries to sail) severely limited the use of hydrofoils. This, together with the advent of high-speed catamarans, which were more operational, had greater carrying capacity and could even transport vehicles, led the shipping companies in the area to suspend the service.*

*These vessels also covered the Algeciras-Tangiers-Gibraltar route and vice versa, which made access possible to the British colony during the period when the La Línea frontier was closed. (UFCA Archives)*



El hidroala *Tintorera* de la naviera Trasmediterránea, de fabricación italiana, estuvo operando en el Estrecho entre 1990 y 1999. (Archivo APBA)

*The 'Tintorera' hydrofoil, made in Italy and belonging to the Trasmediterránea company, operated in the Straits between 1990 and 1999. (APBA Archives)*





El Sevilla 92 y el Rápido de Algeciras fueron los primeros catamaranes que operaron en el puerto de Algeciras. (Archivo UFCA)

The 'Sevilla 92' and the 'Rápido de Algeciras' were the first catamarans to operate in the port of Algeciras. (UFCA Archives)



El fast-ferry Alcántara, construido en 1995 por Bazán en San Fernando para Trasmediterránea, supuso un cambio radical en la implantación de la alta velocidad, pues tenía mayor capacidad que los hidroalas y transportaba 87 vehículos. (Archivo APBA)

The 'Alcántara' fast ferry, built in 1995 by Bazán in San Fernando for Trasmediterránea, marked a radical change in the introduction of high speed, since it had greater capacity than the hydrofoils and transported 87 vehicles. (APBA Archives)



↳ Euroferrys, una naviera algecireña

Euroferrys comenzó su actividad el 31 de mayo de 1998. Realizó la primera travesía con un buque de alta velocidad denominado *Euroferrys Primero*, que cubría la línea Algeciras-Ceuta-Algeciras y que había sido fletado a una compañía australiana. Un mes después, comenzaron a operar en la línea de Tánger.

En 1999, adquirieron su primer buque en propiedad, el *Euroferrys Atlántica*, ferry de gran tonelaje procedente de una compañía canadiense que se destinó a la línea de Tánger.

En el año 2000, Euroferrys encargó la construcción de un catamarán de alta velocidad a los astilleros australianos Austal Ships. El *Euroferrys Pacifica* era un buque construido en aluminio, propulsado por jets de agua y diseñado especialmente para la línea con Ceuta; en su momento era el catamarán más grande del mundo.

Desde entonces, este moderno prototipo de buques es el más utilizado por todas las navieras que operan en el estrecho.



↳ Euroferrys Primero. (Archivo APBA)

'Euroferrys Primero'. (APBA Archives)



↳ El *Euroferrys Pacifica* llegó desde Australia al puerto de Algeciras el 10 de mayo del 2001, a las 10 de la mañana, tras haber navegado 26 días. Su imagen, como la de otros tantos buques con base en nuestro puerto, es todo un referente de la actividad portuaria y, curiosamente, mantiene la tradición de dar tres pitadas cuando larga la última estacha a su salida de puerto. (Fotografía de Víctor Román)

The '*Euroferrys Pacifica*' reached the port of Algeciras at 10 am on May 10 2001, after a 26-day voyage from Australia. Its image, like that of so many other ships with their base in our port, is a point of reference regarding port activity and, curiously, it maintains the tradition of giving three whistles when it casts the last mooring rope on leaving the port. (Photo: Víctor Román)



## Rafael Vargas

San Roque, 1953

Rafael Vargas pasó las navidades del 2001 entre la familia y los preparativos para el viaje más largo de su vida. Trabajaba como jefe de máquinas para la compañía Euroferrys y cuando surgieron los primeros rumores de que la naviera enviaría un grupo de personas desde Algeciras para recoger el *Euroferrys Pacifica*, supo que estaría en el equipo. La compañía comenzó su andadura en la zona con barcos fletados, y amplió su flota con los buques y parte del personal de Isnasa cuando esta empresa quebró. Cuatro años después, sus responsables pensaron que había llegado el momento de construir un barco propio para operar en el Estrecho. Los australianos dominaban el mercado mundial de catamaranes, así que los astilleros de Austal Ship en Fremantle, situados cerca de Perth, fueron los elegidos para llevar a cabo la tarea.

Rafael y tres compañeros volaron hacia Perth el 8 de enero del 2001 para seguir de cerca los trabajos de construcción y conocer el buque a fondo. Acudían cada día al astillero para hacer comprobaciones e inspecciones según lo acordado entre Euroferrys y los constructores. Casi dos meses después, se incorporó el resto del equipo español y comenzaron las pruebas en el mar. Mientras tanto, aprovechaban el tiempo de ocio paseando por las calles de Fremantle, repletas de casas coloniales y aves acostumbradas a deambular entre los humanos. La tripulación española enviaba a sus familias fotografías de las playas australianas soleadas en invierno, de peces de aspecto feroz, canguros y koalas que dejaban boquiabiertos a los compañeros de colegio de sus hijos en el otro extremo del mundo.

Pasaron los días y de las planchas de metal, las soldaduras y el mobiliario envuelto en plástico surgió un catamarán de 101,74 m de eslora, 26,65 m de manga y 9,40 m de puntal, con cómodos asientos rojos o de tonos azules que se convertían en sillones de piel al llegar a la sala VIP. Los bordes de las mesas redondeadas brillaban bajo el pequeño firmamento que cubría la zona central de pasajeros. La cafetería, la tienda y las máquinas recreativas esperaban en sus puestos

para aliviar la travesía a los futuros viajeros. Todo estaba a punto para la botadura del buque. El mar estaba en calma. Un chico rubio con rastas en el pelo soltó el último cabo y el *Euroferrys Pacifica* partió a las 12.00 horas del 14 de abril del 2001 con 22 personas a bordo, rumbo a Algeciras.

El barco, pensado para travesías más breves, tuvo que ser equipado para el largo viaje con colchones, lavadoras, frigoríficos y sistemas especiales que ampliaron la capacidad para el combustible de 200.000 a 450.000 litros de gasoil. Aunque podía alcanzar los 37 nudos, el buque navegaba a 15 o 16 para economizar combustible. Hizo su primera escala para repostar en las islas Cocos, un paraíso de palmeras lleno de cangrejos y bordeada de arenas blancas que se fundían con las aguas verdeazuladas del Índico.

La siguiente escala fue en Maldivas, donde la bandera más grande del mundo y el futbolista Julio Alberto constituían las dos grandes insignias de las islas. El mar empezaba a alterar la noción del tiempo de los tripulantes del *Euroferrys Pacifica*, que se las ingeniaban para romper la monotonía del viaje. Entre guardia y guardia, jugaban al chinchón en inglés con una baraja española y organizaban partidos de fútbol que enfrentaban a España y Australia en los garajes del barco. Algunos aprovechaban los días de calma y sol para darse un baño, otros dejaban que les retocaran el pelo y la barba, mientras que el resto charlaba o dormía en los colchones dispersos por el buque, en los sillones o en los rincones más cálidos de cubierta. Los desayunos pantagruélicos del cocinero, Eddie, resultaron de gran ayuda. Eddie aparecía cuando menos se le esperaba, con el delantal a la cintura, el paño de cocina al hombro y portando artilugios imposibles. Al modo de un prestidigitador diestro, creaba menús impensables en medio del océano, y tan pronto preparaba una barbacoa con salchichas, cerveza y quesos, como cocinaba una tarta para celebrar el cumpleaños de Klaus.

A los momentos amables siguió una visión que Rafael recuerda como una de las más duras de la travesía. En Djibouti presencié cómo el dueño

del camión que recogía la basura del barco trataba de alejar al grupo de personas que luchaban por hacerse con una bolsa de desechos, lo que representaba un botín en una tierra poco generosa con sus gentes. Un pequeño retraso en Djibouti les hizo perder el convoy en el que debían cruzar el canal de Suez. Eddie, una vez más, alivió la espera de día y medio que permanecieron fondeados en Suez con una gran comilona. Por fin, partieron dejando atrás un paisaje en el que los camiones en fila, los monumentos faraónicos, los pescadores, el ganado, los militares, las mezquitas y los vendedores de fruta se movían a cámara lenta.

Algeciras estaba cada vez más cerca, pero en el Mediterráneo, a la altura de Libia, les sorprendió un fuerte temporal de poniente con olas de siete metros. Hubo que descartar la entrada en Malta y optaron por Augusta Sicilia. Después de repostar, hicieron cálculos y vieron que podían llegar a Algeciras por la noche, pero hacerlo supondría un desplante para las autoridades y curiosos que estaban dispuestos a recibir al buque por la mañana. La nave llegó a Marbella cer-

ca de las diez de la noche del 9 de mayo y allí pasaron la noche Rafael y sus compañeros, tratando de alejar la idea de que muchos de ellos estaban a un paso de sus familias.

A las nueve y media de la mañana, las grandes personalidades de la ciudad, el puerto y la empresa les aguardaban en el puerto de Algeciras, donde se había dispuesto una red de globos rojos, amarillos y azules para saludar la llegada del *Euroferrys Pacifica*. El entonces presidente de la compañía, Joaquín González, fue el primero en subir a bordo acompañado de su esposa. También subió el primer camión, que mostraba el logotipo Dreier en grandes letras. Su entrada marcó el inicio de una nueva era en el transporte de vehículos por el Estrecho, ya que el buque es aún el único de la zona que se abre por proa y popa, lo cual le permite cargar y descargar 230 coches en 10 minutos en condiciones favorables, así como evitar complicadas maniobras a los camiones y autobuses.

Hubo otra inauguración en Ceuta. Las celebraciones cedieron su puesto a la actividad inces-

sante de capitanes, jefes de máquinas, contra-maestros, azafatas y un rol extenso de personas que se encargan de mantener a flote a la compañía, recientemente adquirida por Acciona. Son personas, como Rafael y sus compañeros, entregadas a un trabajo que, en verano, con la llegada de la Operación Paso del Estrecho, requiere una dedicación absoluta. La maraña de números sobre pasajeros, vehículos, rotaciones e incidencias atendidas ocultan, con frecuencia, la cifra de horas pasadas a bordo intentando que nada falle para que el balance final resulte positivo para todos. Sin embargo, si se miran las cifras con atención, en diversos rincones del mundo se pueden leer nombres como Rafael Vargas, Klaus L. Kristensen, Johan F. Tiemes, Fraser Hamilton, Ryan Butterly Thomas B. Jensen, John Seferovic, Martin Steel, Rodney Jolly, Steve Ashby, Edward Stevens, Andrew Rossi, Alberto Aja, Antonio Rangel, Dariusz Baczyk, Ángel María Quijano, Pedro Lloret, Eduardo Fernando Rodríguez, Antonio Baglietto, Fernando Jiménez, Juan Carlos y Luis Beltrán.



Fotografía: Víctor Román



## La estación marítima y el paso del Estrecho

La primera estación marítima ocupó el recinto de la antigua estación de ferrocarril del puerto, que fue reformado para adaptarlo a las necesidades de su nuevo destino.

A mediados de los años sesenta, estas instalaciones se consideraron inadecuadas e insuficientes para dar el debido servicio al número de pasajeros que, en continuo aumento, la utilizaban (Líneas del Estrecho, Trasatlánticos y Gibraltar). Por cifra de pasajeros, el puerto de Algeciras ocupaba el primer lugar de todos los puertos de España.

Las obras de una nueva estación marítima comenzaron en un solar anexo a la existente, cuyos trabajos finalizaron en 1968.

En el año 1997, se amplió el número de atraques «oro» para ferries, lo que propició la construcción de un nuevo edificio, que acabó por anexionarse al anterior, configurando el conjunto que conocemos en la actualidad.

En el año 2006 pasaron por estas instalaciones más de cinco millones de pasajeros y se superó el millón de vehículos.



Demolición de la primera estación del Puerto en el año 1947.  
(Archivo APBA)

*Demolition of the first port station in 1947. (APBA Archives)*



Zona de embarque de la estación marítima en el año 1957.  
(Colección A. G. Fabón)

*Embarkation area at the passenger terminal in 1957.  
(A.G. Fabón Collection)*





Estación marítima y marquesina del antiguo edificio. Año 1957. (Colección A. G. Pabón)

*Passenger terminal and the canopy of the old building. 1957. (A.G. Pabón Collection)*



Estado de las obras de la estación marítima en los años 1967 y 1968. En la foto superior, al fondo, puede verse el antiguo edificio, que finalmente sería demolido. (Archivo APBA)

*State of the work on the passenger terminal in 1967 and 1968. In the above photo, in the background, stands the old building that was eventually demolished. (APBA Archives)*





⇒ Concentración de vehículos en el Llano Amarillo esperando embarcar hacia Ceuta y Tánger. Años 1970 y 1988. (Archivo APBA)  
*Vehicles gathered on the Llano Amarillo waiting to embark for Ceuta and Tangier. 1970 and 1988. (APBA Archives)*



⇒ Vista actual de la terminal de pasajeros construida en 1997. (Fotografía Víctor Román)  
*The passenger terminal built in 1997 as it is today. (Photo: Víctor Román)*



## Ramón Bernal

Algeciras, 1947



Fotografía: Víctor Rovindán

Ramón Bernal llevaba el mar tan dentro que no es de extrañar que a los ocho años, cuando decidió que tenía que ayudar a matar el hambre en su casa, fuera al varadero de los Remigios en El Saladillo. Su padre faenaba en Tánger y el abuelo llevaba pescado a Gibraltar para traer gasóleo a la vuelta. Solía acompañar a su padre para observar cómo reparaban los barcos hasta que un día, con ocho años, decidió ir solo a los astilleros para pedir trabajo. «Quiero trabajar», dijo, y nadie pudo convencerle de lo contrario. Otros niños se embarcaban para liar cigarrillos de picadura a los marineros y hacer los recados a bordo. Él quería hacer barcos.

Comenzó barriendo virutas y prestando atención a todo lo que ocurría en el varadero. Allí le enseñaron los rudimentos de la profesión y, poco a poco, con esfuerzo, aprendió los números para poder calcular las escalas y las cuadernas maestras. Eran los números básicos que se aprenden con el oficio, los dígitos de cuando todo lo que se enseñaba en los colegios se encontraba en las páginas del Álvarez. Ramón recuerda con orgullo que jugaba con ventaja porque su padre le había enseñado raíces cuadradas, decimales y números mixtos. Sin embargo, el secreto no estaba en la técnica ni en las matemáticas, y Ramón lo supo desde el primer instante. Por eso, después de varias décadas en el oficio, insiste en que para hacer un buen barco hace falta cabeza y corazón. Los construye como el artesano que busca elaborar el instrumento perfecto. La experiencia y la intuición le indican el camino a seguir, aunque en ocasiones se aleje de las indicaciones de las escalas trazadas sobre el papel. Es algo que sólo se aprende cuando la dedicación es tal que al cerrar los ojos el carpintero sueña con el próximo barco.

El padre habría preferido que estudiara, pero no hay lugar para los estudios cuando no se tiene qué comer. Construyó su primer bote a los 12 años, una embarcación de vela latina de cuatro metros de eslora. La vela latina era la compañera leal de las gentes que encontraban en el mar su modo de vida. Muchas de estas embarcaciones

dibujaron un rastro de líneas recias y elegantes en las fotografías de unos años en los que aún se navegaba.

Aquellas naves, aunque pequeñas, fueron la vida que corría por las venas de una ciudad en la que muchos obtenían su sustento en el mar. La industria se reducía a la fábrica de fideos, a la fábrica de harina y a Corchera Española, en la que se prensaba el corcho antes de enviarlo a que lo manufacturaran en Cataluña. El resto de la vida se pasaba mirando al mar.

Los viajes, siempre cortos, de los habitantes de la comarca se hacían por barco. El *Punta de Europa* y el *Aline* unían Algeciras con Gibraltar, y el *Margarita* tenía como destino La Línea de la Concepción. Los pasajeros, las mercancías y el futuro de la ciudad surcaban las aguas, unas veces tranquilas y otras agitadas, de la bahía. El paso raudo de los balleneros también dejó su huella en Ramón, quien se sintió volar más de una vez al lanzarse desde la cofa del ballenero *Antoñito Vera* y de la pluma de la grúa *Titán*.

Sus manos, grandes y endurecidas, dan fe de los años pasados en los astilleros. Le visitan ingenieros y curiosos. Él trata de explicarles la ciencia, pero hay cosas que no se pueden comprender si no se les ha dedicado toda una vida.

Después de dos décadas dedicadas a construir barcos, abandonó los astilleros para emprender otros negocios. Queda muy atrás aquella época en la que el niño, después maestro carpintero, tenía que avivar con un soplillo de palma la hornilla de carbón antes de cruzar la puerta. Sin embargo, los barcos se empecinaron en no alejarse de él. El niño de entonces es ahora un empresario próspero que no deja de soñar con barcos.

Su voz, grave y pausada, suena como las mareas tranquilas. Su voz, amiga de contar historias, sólo calla cuando se encierra durante horas para construir veleros con nombres de épocas pasadas. Es su manera de luchar contra el desvanecimiento de un oficio convertido en arte. Demora intencionadamente el acabado de su último barco, que lleva por nombre *Río de la Miel*. Se resiste a botar-

lo, a la espera de que alguien se decida a mostrarlo tal cual es, desnudo por fuera y cargado de historia por dentro. Quizá el barco, con el esqueleto de madera y un corazón que late al ritmo del mar, refleje al artesano que le dio vida. Quizá el *Río de la Miel* espere a que soplen vientos favorables para que hagan ondear una vela latina que lo lleve muy lejos salvándole del olvido.





## Los trasatlánticos

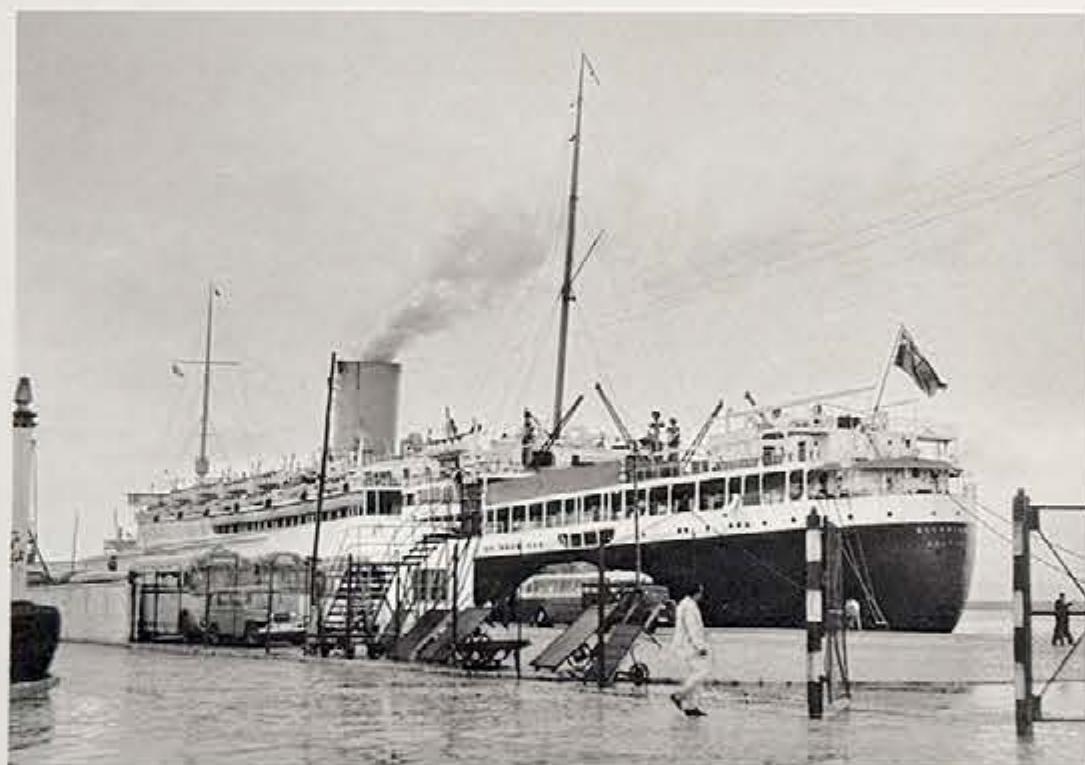
A partir de enero de 1956 comenzó la llegada de trasatlánticos de gran tonelaje. Los primeros fueron el *Independence* y el *Constitution* de la American Export Isbrandtsen Lines, que dejaron Gibraltar por Algeciras. Estos barcos hallaron grandes ventajas en hacer sus escalas en nuestro puerto a merced de las facilidades y comodidades que suponía desembarcar directamente en Algeciras y continuar viaje por España, para lo que se creó un servicio especial combinado con la llegada de estos buques denominado Castellano Exprés, en cuyos vagones figuró la inscripción: New York-Algeciras-Madrid.

A la naviera American Export Isbrandtsen Lines le siguieron otras como la española Ibarra, con el *Cabo San Roque* y el *Cabo San Vicente*, la Royal Mail Lines, con el *Alcántara*, y la Italian Line, con sus lujosos *Raffaello* y *Michelangelo*, que mantuvieron líneas regulares con nuestro puerto hasta mediados de los años setenta.

En estos lujosos trasatlánticos llegaron personalidades de fama internacional, quienes, al igual que sucede en la actualidad, atraían a la prensa, cuyos corresponsales subían a bordo durante la escala para informar del paso de los famosos.

En el periodo comprendido entre 1960 y 1964 se llegaron a contabilizar en este tráfico 31.981 pasajeros.

Estas líneas regulares fueron decayendo a mediados de los años setenta por la competencia de los vuelos trasatlánticos; hizo la última escala el buque *Leonardo Da Vinci* en el año 1975.



⇒ El *Alcántara*, de la Royal Mail, atracado en La Galera. Año 1956. (Archivo APBA)

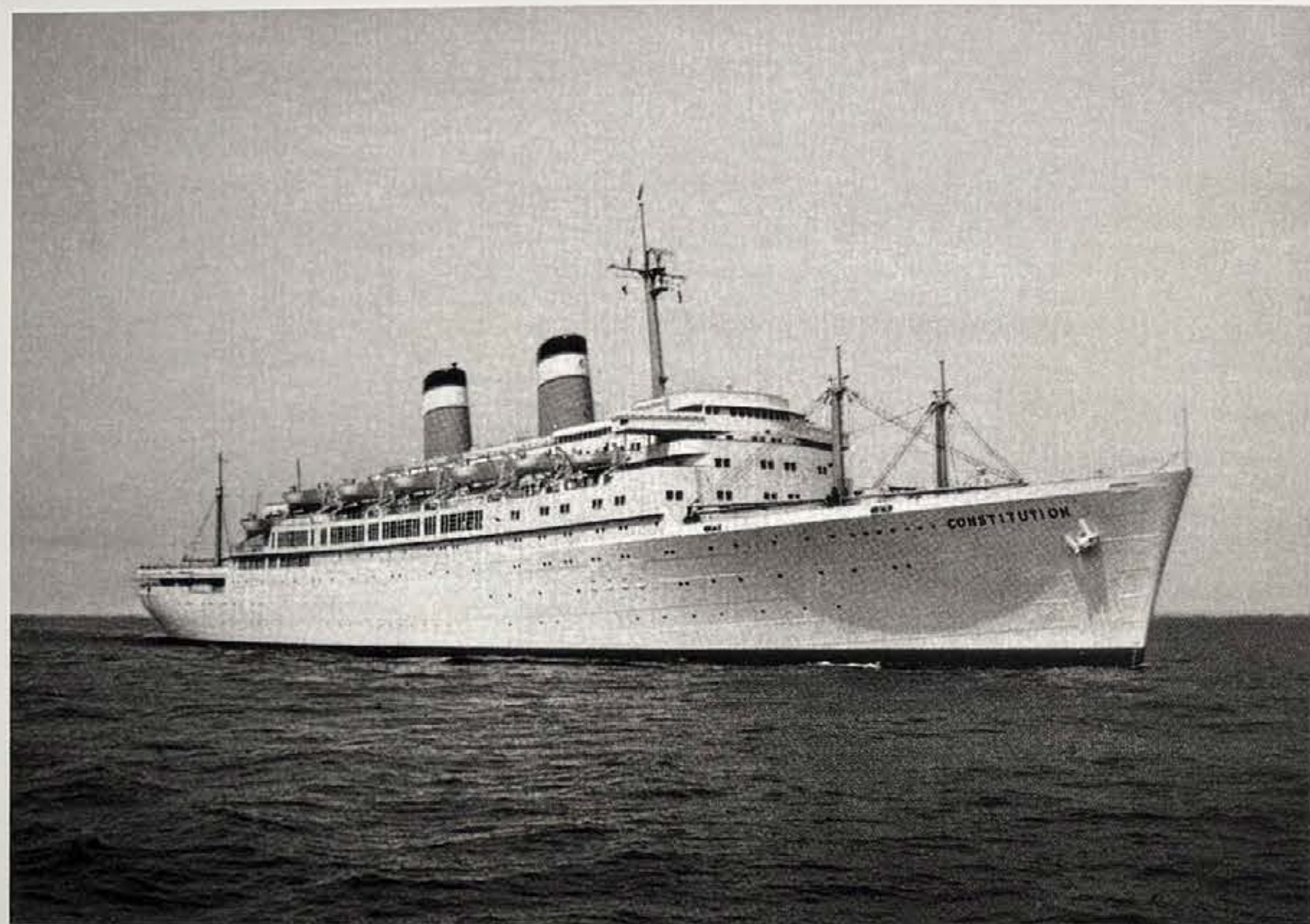
*The 'Alcántara', belonging to the Royal Mail, moored at La Galera. 1956. (APBA Archives)*

⇒ El *Leonardo Da Vinci*, procedente de Nueva York, fondeado junto al puerto y asistido por la gabarra *Punta Europa*. Año 1965. (Archivo APBA)

*The 'Leonardo da Vinci' on its arrival from New York, anchored near the port and assisted by the 'Punta Europa' barge. 1965. (APBA Archives)*





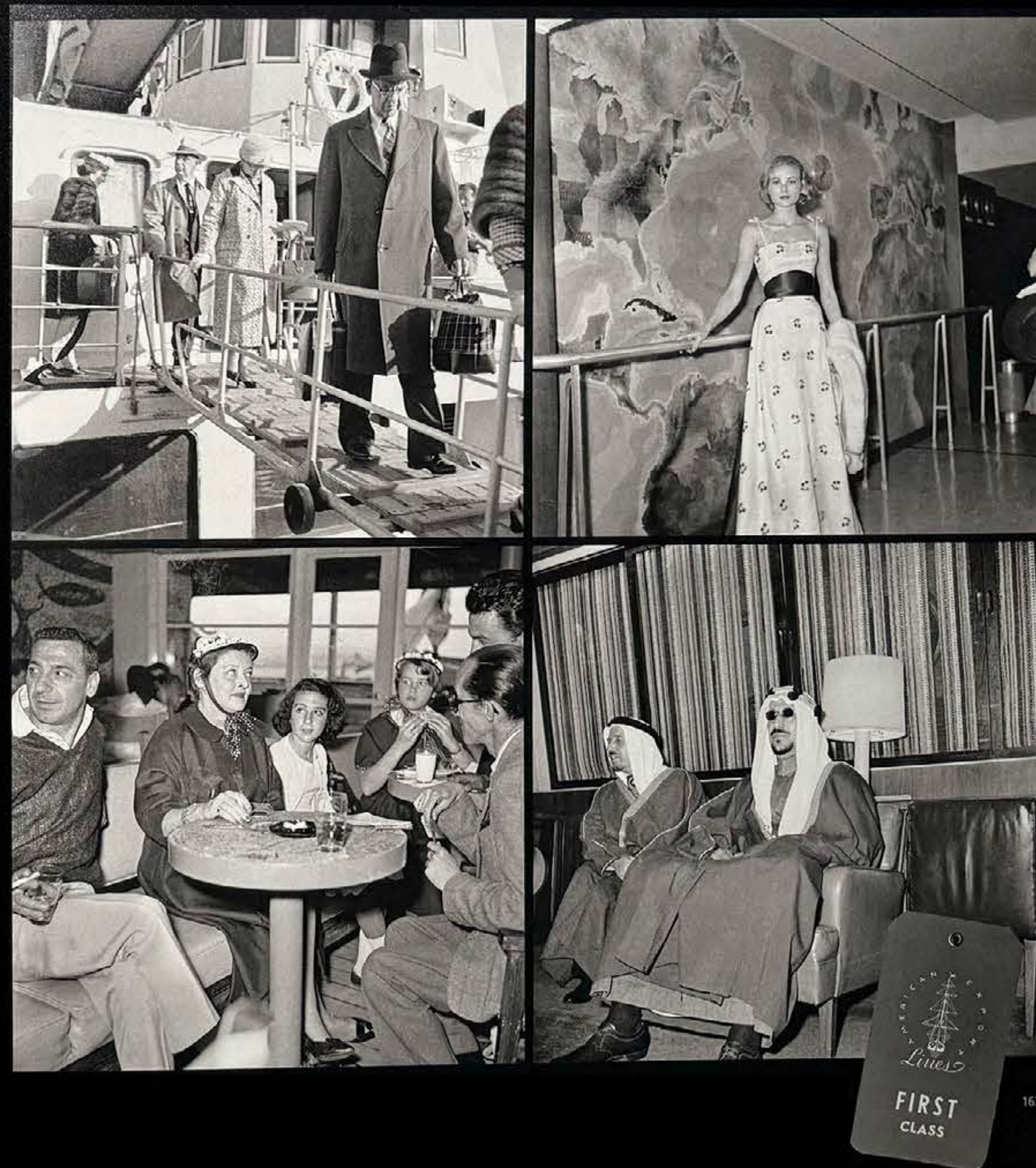


↳ Transatlántico *Constitution*, de la American Export Lines, que hacía la ruta Nueva York-Algeciras, en la que empleaba 6 días de navegación. (Archivo UFCA)

The '*Constitution*' liner, belonging to American Export Lines, which made the New York-Algeciras voyage in six days. (UFCA Archives)

↳ La escala de trasatlánticos propició la llegada de personalidades y famosos. En las imágenes: Grace Kelly, Bette Davis y el rey Saud de Arabia. Años 1956-1957. (Colección A. G. Pabón)

Stopovers by ocean-going liners brought celebrities to Algeciras. In the photographs: Grace Kelly, Bette Davis and King Saud of Arabia. 1956-1957. (A. G. Pabón Collection)







→ El *Eagle*, de la naviera británica Southern Ferries, cubría la línea Algeciras-Lisboa-Southampton en los años setenta. (Archivo APBA)  
 The '*Eagle*', belonging to the British Southern Ferries company, sailed the Algeciras-Lisbon-Southampton line in the seventies. (APBA Archives)



→ El buque *Las Palmas de Gran Canaria*, de Trasmediterránea, cubría la línea Barcelona-Algeciras-Canarias. Año 1972. (Archivo APBA)  
 The '*Las Palmas de Gran Canaria*', belonging to Trasmediterránea, covered the Barcelona-Algeciras-Canaries line. 1972. (APBA Archives)



## Antonio Gómez Pabón

Madrid, 1914 - Algeciras, 1995

Las personas y los acontecimientos están conectados entre sí por una maraña de tiempo y distancias. Los años pasan, los lugares cambian hasta hacerse irreconocibles y los vínculos se diluyen. Llega un momento en el que sólo el azar puede mostrar el cabo del que se ha de tirar para desenredar la madeja. Fue precisamente una fotografía la que abrió la puerta a una Algeciras gloriosa que, de no ser por un encuentro casual, acabaría desterrada de la memoria de quienes la habitan.

La imagen está en la página 75 del libro *El puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía*. En primer plano, están los trenes ascendente y descendente de Madrid y, al fondo, el *Castellano Express*. También están los barcos *Aline*, *Alcántara* e *Independence*. En la esquina inferior derecha una firma revela el nombre del autor: Antonio Gómez Pabón. La placa fue tomada en 1956. Casi cinco décadas después, Carmen Gómez, trabajadora de la Autoridad Portuaria, ve la reproducción y dice: «esa foto es de mi padre». Reconoce en la escena una de las múltiples imágenes de un álbum de recortes. Son artículos de prensa con textos y fotografías de A. G. Pabón que constituyen el mejor testimonio de una época que ahora parece soñada.

Carmen llega con una carpeta de anillas con recortes de prensa en fundas de plástico. La mirada que pasea por las hojas de periódico archivadas se detiene en una mujer de melena rubia peinada en ondas, mirada limpia y rasgos casi divinos. Flota en un traje blanco, palabra de honor, estampado y con un lazo a la cintura. La falda, que cae hasta los tobillos, convierte a la dama en una sirena de trazo perfecto. La sirena no es una dama cualquiera. Es la futura princesa Grace Kelly a bordo del *Constitution* el 14 de abril de 1956.

La fotografía de la página 75 se convierte así en el túnel que lleva a un tiempo en el que los trasatlánticos *Constitution* e *Independence* unen Nueva York con Algeciras. Los horarios del *Castellano Express* se ajustan a los de los dos barcos para trasladar a sus pasajeros a Madrid rodeados de lujo y comodidades. La anécdota deja de serlo cuando,

gracias a los documentos de Pabón, el lector regresa a una ciudad por la que pasaron un Peter Ustinov, que alababa en una entrevista la faena de Miguelín en Marbella, o una Bette Davis que contemplaba un paisaje sólo al alcance de sus ojos lánguidos y enormes. En los barcos viajó Charlton Heston, acompañado de un titular que reza: «El Cid Campeador, de paisano llega a La Línea de la Concepción». Embarcó Walt Disney, que regresaba de visitar a su amigo Salvador Dalí. Vitorio de Sicca y Anita Eckberg se detuvieron en tierras gibraltareñas. Glenn Ford, «el de la bofetada», embarcaba tras concluir el rodaje de *Empezó con un beso*. Embajadores, princesas y reyes de países exóticos completan un elenco interminable de nombres, algunos de los cuales se han convertido en leyenda y otros sólo quedan en la memoria de unos pocos.

Los recortes, datados entre 1956 y 1962, retratan también un Estrecho desafiante que constituía un reto para nadadores de todo el mundo. Fred Balesarie, Viki del Valle, Jack Mo. Clelland, Montserrat Tresserras, Bettu Wui y Luis Asensi fueron algunos de los intrépidos aventureros. De nuevo una fotografía reclama la atención del lector. La estadounidense Mary Margaret Revell, para quien «el estrecho de Los Dardanelos ha sido algo así como un paseo en barca por el estanque de El Retiro», intenta la doble travesía. Finalmente falló en la de vuelta, pero dejó tras sí una estela de escándalo que narra su idilio con el editor turco que financió sus primeras hazañas.

No todo es lujo y *glamour*. Los artículos de Pabón hablan de desastres e incidentes trágicos. Las inundaciones de diciembre de 1962 ocupan páginas que llegaron a ser portada de ABC. Los hechos informan de la encalladura del *Ciudad de Tarifa*, uno de los trasbordadores que operan en el Estrecho, en la playa de Los Ladrillos. Los números cifran el primer balance de pérdidas en 4.092.691 pesetas y 500 familias afectadas. Después de una noche de autoridades encerradas en el Ayuntamiento y de actuaciones coordinadas por el puerto de Algeciras, todo concluye sin víctimas mortales y con un telegrama en los que

los viajeros del *Ciudad de Tarifa*, en su mayoría extranjeros, agradecen la cortesía española.

En invierno de 1957 un barrenero muere y otro resulta gravemente herido en la cantera de Los Guijos. El periodista se pregunta si hubo predestinación porque el año anterior se habían salvado de un incidente similar. Eran dos de los dos centenares de trabajadores que, según narra Pabón en su artículo, extraían la materia prima necesaria para construir diques rompeolas, tierras rescatadas al mar y ensenadas para abrigo y fácil amarre de barcos.

Los escritos y las fotografías de Pabón abren cientos de puertas más. En una instantánea aparece el reportero: apuesto, con una chaqueta blanca de verano, corbata oscura, libreta en mano y cámara al hombro. Es el autor de un lenguaje claro que da fe del periodista que era: reflexivo y que escribía descripciones precisas.

Aunque llegó a Algeciras en 1935 para hacer el servicio militar, Antonio Gómez Pabón ya no se fue nunca. Se casó con Ángeles Vázquez León, una mujer de Jimena que en sus fotos luce como una estrella de las que llegaban a bordo de los trasatlánticos. Son su esposa y sus hijos los que han custodiado el legado de álbumes y negativos que dejó Gómez Pabón, y quienes han anotado las fechas y los lugares en que fue tomada cada foto. Son ellos los que muestran con orgullo la cámara Rolleiflex que Pabón adquirió en Tánger y con la que capturó algunas de las imágenes

que ya son historia. Su mayor tesoro son, sin embargo, los recuerdos en los que el padre y marido es el enamorado de los libros que, junto a un amigo escarpatista, cambiaba cada temporada el escaparate de la librería Ango.

En la memoria se les mezclan las frases escritas por el padre con el olor a revelador y la estampa de un hombre siempre dispuesto a emprender un nuevo proyecto. Algunos de sus hijos se deslizan entre las fotografías publicadas, como Elisa, que vestida de punta en blanco entrega una muñeca a la hija de Bette Davis; en otras es Ángeles la que observa cómo los nadadores se preparan para emprender la travesía de 14 kilómetros que mide el Estrecho. Su familia asegura que si hay que definir a Pabón con una palabra, ésta tiene que ser «periodista».

Pabón, con «b», era riguroso con la cámara y con la pluma. A los de su casta no les valía una llamada de teléfono o los testimonios de segunda mano. Colaboraba habitualmente con *Primer Plano*, *ABC*, *Diez Minutos*, *EFE* y *Associated Press*, pero sus artículos y fotografías también aparecieron en *Careta*, *Marcu*, *Diario de Cádiz*, *Área*, *El Farol*, *Cine Mundo*, *Sur de Málaga* y quizá otros muchos que escaparon a las anillas del álbum. Fue y es, a través de sus escritos, el testigo privilegiado que supo vivir y contar lo que, de no ser por la casualidad, habría quedado atrapado en alguna de las trampas que coloca el tiempo.



Auto-retrato



## La Caracola

La *Caracola* era otro de los símbolos del puerto, tanto por su popularidad (en ella se paseaba en procesión marítima a la Virgen del Carmen, patrona de los marineros) como por su versatilidad en las tareas portuarias.

Esta embarcación auxiliar, propiedad de la Junta de Obras del Puerto, era una lancha de la Marina de los Estados Unidos que había sido utilizada en el desembarco de Casablanca y que fue reformada en los Astilleros de Sevilla para su uso civil. Aunque su verdadero nombre era *La Anguila*, en su casco siempre tuvo rotulado el nombre de *Caracola*.

Fue utilizada como gabarra para la asistencia de los trasatlánticos, pudiendo transportar de 15 a 20 vehículos, equipaje, suministros y agua.

Aunque nunca hizo largas travesías, vivió su última gran aventura de la mano de Gabarras y Servicios, la empresa que la arrendó a la JOP. Fue el final de una historia cuyo último capítulo se escribió en aguas del Guadalquivir.



⇒ La *Caracola* en el varadero de Isla Verde. Año 1967. (Archivo APBA)

'La *Caracola*' in the Isla Verde dry dock. 1967 (APBA Archives)

⇒ La *Caracola* en su atraque habitual de la dársena de embarcaciones menores. Año 1980. (Archivo APBA)

'La *Caracola*' at its usual berth in the smaller vessels harbour. 1980. (APBA Archives)





## Nicolás Hernández Ávila

Algeciras, 1966

Los remolcadores son barcos pequeños y robustos que se vuelven diminutos al lado de los inmensos buques de los que tiran. Son discretos y poco dados a hacer alardes. Sólo hacen una excepción a su carácter reservado los sábados, cuando lanzan al aire grandes chorros de agua que forman arcos irisados en la bahía. La discreción, sin embargo, no les priva del orgullo de saberse indispensables. Son los bomberos del puerto, vigilantes ocasionales y sin ellos los grandes mercantes de insignias poderosas, las naves modernas que se sumergen para cargar grandes bloques e incluso los buques de sangre real serían barcos fantasmas que navegarían por las aguas del Estrecho sin que nadie los invitase a entrar o les ayudase a salir.

Un remolcador no es nada sin un patrón que lo guíe con sabiduría y destreza. Son los profesionales como Nicolás Hernández y su tripulación los que hacen cada día las maniobras de atraque y desatraque indispensables para el fluir del tráfico interior. Nicolás jamás ha trabajado en tierra. Hijo de emigrantes españoles en Francia, vivió desde muy pequeño en la barriada del Arroz, uno de los tres barrios de pescadores de Algeciras. Entonces ya casi nadie tenía problemas para comer o para comprarse unos zapatos, pero las diferencias entre los hijos de marineros y los hijos de patronos y armadores se dejaban ver en los caprichos, como un balón o una bicicleta. Su padre empezó como pescador y la llegada de los remolcadores cambió la vida de su familia. A él le compraron su primera bici y le hizo ver muy claro lo que quería ser de mayor.

Cuando decía que quería estudiar náutica sus vecinos le preguntaban si eso era estudiar para pescador. La pesca había desaparecido después de los recortes de las licencias para pescar en aguas marroquíes, pero fueron muchos los hijos de valencianos y algecireños que encontraron en los remolcadores una manera de seguir viviendo del mar. Estudió dos años en Almería y tres en Alicante. Pasó un verano pescando en Larache y otro en Agadir. Después embarcó en un mercante, donde descubrió el contraste entre los pesque-

ros sin aseos ni comedores y los navíos que contaban con todas las comodidades. Al terminar el servicio militar volvió a la marina mercante para cumplir los nueve meses de navegación que le correspondían para obtener el título de patrón.

Allí aprendió su primera gran lección: cada uno tenía que depender de sí mismo en alta mar. El primer día trató de hacer amistades con todos y contó su vida a quien quiso escucharla. A ese primer día le siguieron otros muchos de desayunos, almuerzos, cenas y guardias compartidas. Llegó un día en que comprendió que en la mar hay que guardar rincones para uno mismo si se quieren evitar los malos vientos entre la tripulación.

Una semana después de terminar las prácticas en la marina mercante, cuando tenía 23 años, embarcó en su primer remolcador como marino. Eran barcos de 2.500 caballos y estaban tripulados por cuatro personas que tiraban de naves de una sola hélice a popa. Nicolás tardó poco en navegar como patrón. Como todos los novatos, estuvo nervioso en las primeras maniobras. Confiesa que la bicicleta, el tic involuntario en las piernas que se apodera de los noveles, tardó más de un año en marchársele; aunque los nervios reaparecen de cuando en cuando.

Con el tiempo aprendió que decir «no» a las indicaciones de los prácticos también forma parte del buen hacer de su oficio. El «no», por supuesto, debe ir acompañado de alternativas y razonamientos que varían según la ocasión. Poco a poco, los prácticos dejaron de dirigirse a los patronos por los nombres de los remolcadores para llamarlos por los suyos propios. El cambio de costumbres llegó acompañado de los nuevos barcos de tecnología Voith, que eliminaron peligros como el enganche, causante de alguna muerte desafortunada, y facilitaron las maniobras.

La tecnología ayuda, pero no suple la pericia de la gente de mar. Nicolás tiene miles de operaciones en su haber, realizadas junto a Francisco Ruiz (Paco); el mecánico Manuel Navarro y, en ocasiones, Ramón. Paco apunta algunas de las hazañas del *Siroco*, como el día en el que tuvieron que tapar las defensas de popa del remolca-

dor con una sábana para no ensuciar a un visitante ilustre, el *Juan Sebastián Elcano*. También lograron, contra todo pronóstico, meter el *Blue Merlin*, que llevó los cajones a Crinnavis. Nicolás y Paco coinciden en que son maniobras en las que, al no haber donde pinchar, hay que buscarse la vida.

No todo son triunfos. Nicolás admite que todo patrón de remolcador aspira a volver a casa sin tener que pasar por los juzgados para poner una protesta de mar dando fe de una avería. Alguna vez ha perdido un alambre durante uno de esos vendavales de suroeste que tan malos aliados resultan de los suyos. Ha visto cómo el *Ciudad de Ceuta* arrancó los noráis del muelle durante uno de estos temporales. Al igual que el resto de sus compañeros, sabe que la precaución debe multiplicarse por mil cuando la presión desciende por debajo de 300 milibares en invierno.

Nicolás tiene una travesía favorita: cruzar el Atlántico. La ocasión se le presentó cuando reci-

bió el encargo de llevar uno de los viejos remolcadores a Panamá. Bajaron hasta Canarias, donde repostaron, y después pusieron rumbo directo al Caribe. Fue un mes que repetiría si la oportunidad surgiera de nuevo. Mientras tanto, él y los demás remolcadores pasan los días esperando que les lleguen las órdenes a través del canal 13 de UHF. Los buques más modernos tienen ya dos hélices transversales, una a proa y otra a popa. El riesgo de perderse para siempre, como le ocurrió a *El Duende* hace 30 años tras zarpar de Santander con destino a Algeciras, es casi inexistente gracias a las radiobalizas. No obstante, los remolcadores siguen siendo insustituibles a pesar de los progresos técnicos. Responden rápidos a las llamadas, se colocan frente a colosos flotantes y les ayudan a entrar y salir del puerto con maniobras suaves que transforman las aguas del Estrecho en el escenario de una danza cuyos pasos nunca se repiten.



Fotografía: Víctor Román



## Las playas

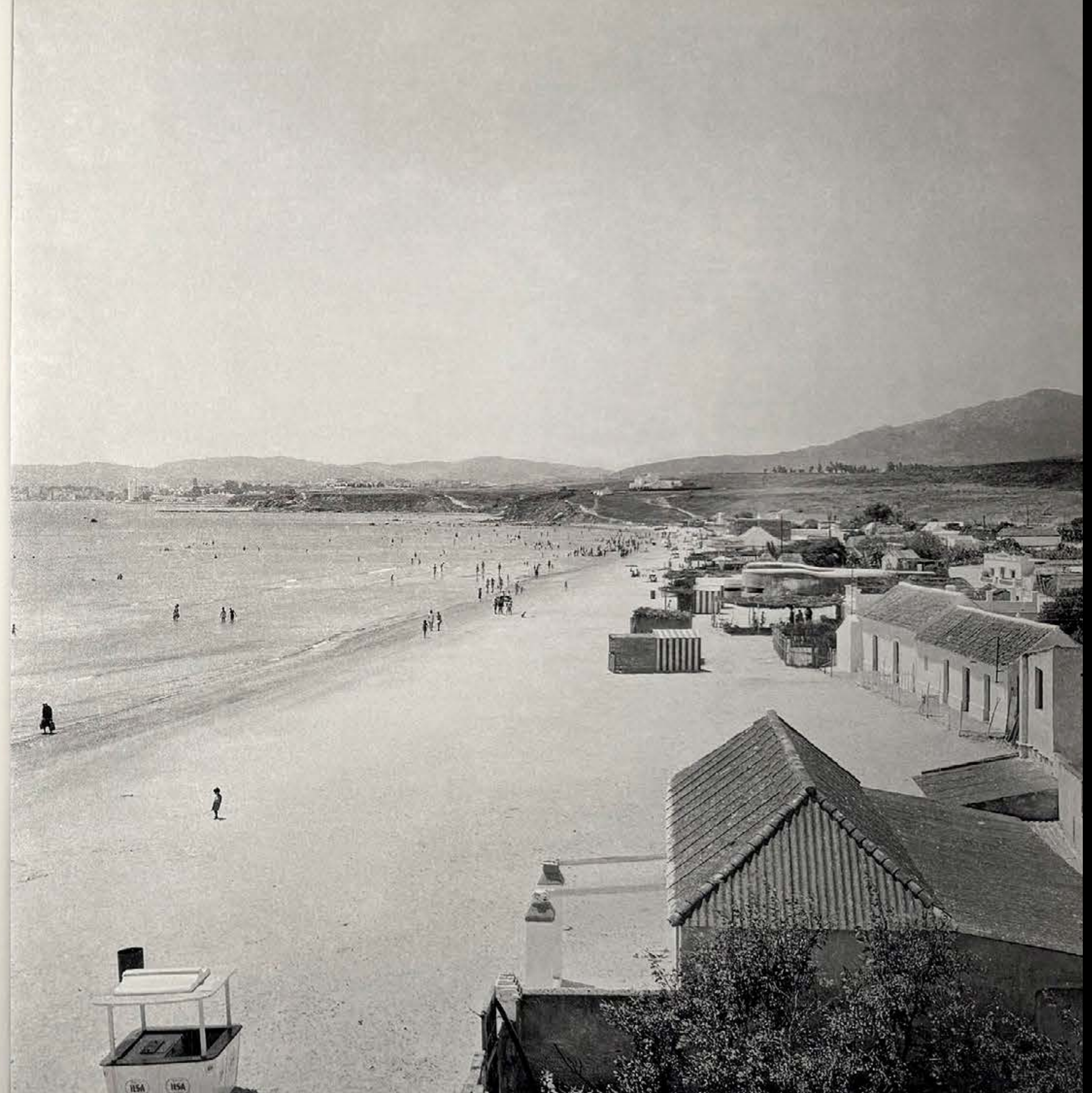
Las playas de Algeciras forman parte de la línea de costa no ocupada por la actividad portuaria. Desde ellas hemos visto crecer nuestros muelles y siguen siendo el verdadero punto de encuentro de los ciudadanos con el mar.

Estas imágenes tomadas por el fotógrafo Antonio Gómez Pabón en el año 1962 ilustraron un reportaje sobre las posibilidades turísticas de la ciudad en las páginas del diario ABC. Algunas de ellas ya han desaparecido y otras han sufrido importantes cambios, pero seguimos ligados a ellas a través de los recuerdos.



Playa de Torre Almirante. Hacia 1960. (Colección A. G. Pabón)  
*The Torre Almirante beach. Around 1960. (A.G. Pabón Collection)*

Playa de El Rinconcillo. Hacia 1960. (Colección A. G. Pabón)  
*The El Rinconcillo beach. Around 1960. (A.G. Pabón Collection)*







⇒ Playa de Los Ladrillos, junto al desaparecido estadio de fútbol El Mirador.  
Año 1962. (Colección A. G. Pabón)

*The Los Ladrillos beach, next to the subsequently demolished El Mirador  
football stadium. 1962. (A.G. Pabón Collection)*



⇒ Playa de Getares. Año 1962. (Colección A. G. Pabón)

*The Getares beach. 1962. (A.G. Pabón Collection)*

⇒ Playa de El Chorruelo, junto al hotel Reina Cristina.  
Año 1962. (Colección A. G. Pabón)

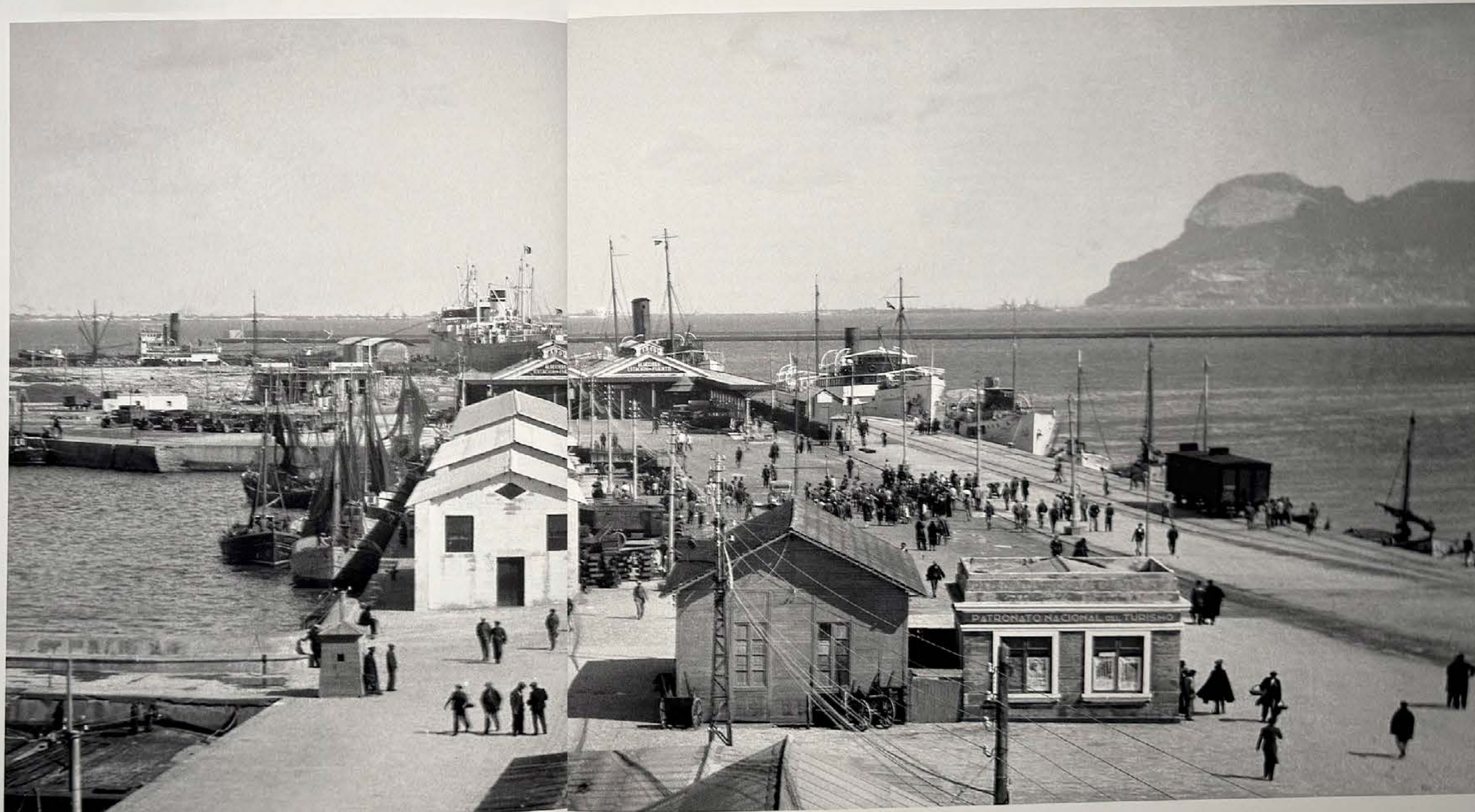
*El Chorruelo beach, beside the Hotel Reina Cristina.  
1962. (A.G. Pabón Collection)*





## El turismo

A comienzos del pasado siglo llegaban de Gibraltar a Algeciras, en los vapores de la compañía del ferrocarril, los primeros turistas que, luego de recalar en el Peñón, donde hacían escala las líneas regulares de Lloyd, Cunard y otras muchas navieras con destino a y procedencia de todos los puntos del globo, se adentraban después en Andalucía. Era la época de los viajeros románticos, y Algeciras se convirtió en el lugar de partida. Como apoyo a esta incipiente industria, el Gobierno de la época decidió instalar, junto a los muelles, una Oficina de Turismo que se encargó de atender a los viajeros e informarles de los encantos de una zona rica en historia y naturaleza.



↳ Vista general del muelle de La Galera. En primer término, a la derecha, la Oficina de Turismo. Año 1936. (Archivo APBA)

Overall view of the La Galera quay. In the right-hand foreground, the tourist office. 1936. (APBA Archives)



## Juan Cárdenas

Badajoz, 1949

Las grúas dibujan una línea entre Algeciras y el resto del mundo. Es una frontera extraña que une en lugar de separar. Es una frontera azul geométrica, con pinceladas negras y amarillas. Es azul como el mar por el que viajan, tumbados, gigantes metálicos de nombres exóticos. Al llegar a su destino las grúas se desperezan y comienza su baile incesante. La mayoría de las personas sólo ve movimientos de carga y descarga. Otros ven mucho más.

Juan Cárdenas ve las grúas como brazos enormes que marcan compases a ritmo de vals: Un-dos-tres, un-dos-tres. Para él *portainer* significa *stacatto* y *transtainer*, largo; Panamax es un breve preludeo y Postpanamax una sinfonía. Conoce el sonido de motores, bombas e inyectores tan bien que una nota disonante en su orquesta mecánica le basta para saber que algo va mal. Ignoraba que había nacido con ese talento. Existen personas que tienen un don que el destino les permite descubrir llevándolos al lugar donde pueden utilizarlo.

Nació en Badajoz y vio el mar por primera vez a los 12 años, cuando su padre lo llevó a Lisboa a contemplar la salida de la flota de bacaladeros. Se marchó a Córdoba dos años después para cursar estudios de Maestría Industrial en la Universidad Laboral. Iba para ingeniería pura, pero los miembros del departamento psicotécnico le recomendaron que estudiara Náutica. Siguiendo el consejo, se fue a La Coruña a estudiar la especialidad de Máquinas en la facultad de Náutica de la ciudad gallega. Pasaron más de dos décadas hasta que desembarcó en Algeciras. Llegó proveniente de Cádiz, donde aprobó una oposición a la que se había presentado después de ver su convocatoria anunciada en el diario ABC.

Hizo las prácticas en Trasanlántica Española. Entró como alumno de máquinas y, doce años más tarde, salió como inspector de flota. Mientras tanto, navegó por todos los océanos del mundo, primero en barcos de pasajeros y luego en buques de carga general. La compañía, que hacía la línea regular que unía Europa y América, en 1974 no pudo hacer frente a la aviación y

optó por la reconversión. Con el transporte de carga general, vivió algunos de los momentos más felices. Sus viajes le llevaron a lugares como Puerto Plata, donde las mulas tardaban hasta 14 días en llevar la carga de pacas de algodón desde el tinglado hasta el barco. Tenía tiempo de sobra para dejar el barco como una patena, tener las máquinas a punto y divertirse.

Pasó por momentos muy tensos, de aquellos en los que el miedo termina por convertirse en una sensación placentera, como los narcóticos que al adormecerle a uno le evaden de una realidad adversa. Ocurrió aquella vez en la que, a causa de una avería, su barco estuvo a la deriva dos días. Se fueron 30 contenedores al agua, pero el barco no perdió la estabilidad. Ocurrió otra vez, cuando la cadena de anclas que transportaban se desplazó. Estas situaciones sólo se superan con la pericia de un buen capitán.

En el caso de Juan Cárdenas, ese buen capitán tenía un nombre: José Llorens, conocido entre sus amigos como Pepe «el Furia». Hicieron juntos su primera travesía en el *Satristegui*, y la última en el *Guadalupe*. Ya no está, pero Juan utiliza el presente para hablar de un hombre fiel donde los haya, amigo de las bromas y que no se equivocaba al poner la puntuación más alta a todos sus alumnos porque siempre supo sacar lo mejor de su tripulación.

No fue casualidad que Pepe «el Furia» hiciera del mar su vida. Era descendiente de armadores y lo bautizaron a bordo de un barco pesquero. Cuando se conocieron, Pepe era alumno de cubierta y Juan de máquinas. Compartieron singladuras repletas de anécdotas, como aquella en la que los días sin noche desvelaron a Juan. Pepe estaba de primer oficial y Juan ató una linterna envuelta en celofán rojo a uno de los palos que se usan para pintar los costados de los barcos. Lo sacó por estribor y Pepe viró el timón cuando el barco navegaba a 18 nudos para evitar lo que creyó un pesquero. Juan tardó dos días en revelar a su amigo que el pesquero no era tal y que manióbró para evitar una linterna envuelta en papel de queso de bola.

Otra ocurrió en Veracruz. Allí, mientras tomaban unos tequilas en El Diligencia, dos mejicanos barrigudos, con las Smith & Wilson colgadas del hombro, le conminaron a Juan: «Guachupito, hijo de la gran chingada, te voy a balacear». En el fondo del local, Pepe se partía de risa. Había dicho a los mejicanos que Juan era descendiente directo de Hernán Cortés y que iba a ver su futura propiedad.

Juan Cárdenas se fue a tierra en 1987 para ocupar un puesto de inspector de flota. Había pasado las navidades en alta mar. Conoció a su hija con siete meses y al tercer hijo con dos. Por otro lado, con la llegada de los contenedores, mucho más eficaces y rentables, se acabaron las largas estancias en países lejanos. Era el momento de echar raíces. Diez años después obtuvo el puesto de responsable de mantenimiento en la terminal de Sealand de Algeciras. Esta empresa se había establecido en el puerto algecireño en 1975, a expensas del puerto de Cádiz, que perdió una oportunidad irrepetible. Recuerda que en los inicios se movían 2.000 contenedores a la semana; ahora son 40.000. Entonces trabajaban unas 40 personas en el muelle, incluidos los operadores de grúas, que después pasaron a Sestibalsa, y ahora son cerca de 2.000.

Habla del contenedor como de un milagro, ocurrido gracias al empresario americano Malcolm Mc Lean, al que se debe este invento para ahorrar gastos en el transporte de mercancías por camiones. El tiempo, los límites de tiempo y el pago de tasas en las fronteras se podían solucionar cargando directamente los chasis de los camiones en buques. Mc Lean compró otro barco, un T-2, el *Ideal X*, que en 1960 hizo su primera travesía internacional. Se rieron de su invento en Hamburgo, pero el americano no se rindió. Ahora, sus *containers* permiten que lo que antes requería el trabajo de 20 hombres durante una hora se resuelva en dos minutos.

Maersk compró Sealand en 1999 y Juan —quién mejor que él— ingresó en el departamento de formación de la compañía danesa. Sigue en contacto con el mar y el puerto. Dicen que en un contenedor cabe una vida. Juan Cárdenas quizá necesite más de uno. Son muchas las anécdotas que la pueblan. También está la nostalgia. Aparece cuando Juan mira las grúas y todo lo que se extiende más allá de su frontera azul, de pinceladas amarillas y negras. Sigue enamorado de las máquinas y de la música de un motor de 98.000 caballos bien regulado. Sin embargo, todo sigue ahí, no se ha ido. Sólo hay que observar su gesto y escuchar sus palabras.



Fotografía: Víctor Román



## Tráfico de mercancías

Si los primeros en el ranking portuario nos viene de antiguo. En 1928 este puerto ostentaba el récord en la exportación de corcho y, desde entonces, se han logrado otros importantes logros en cuanto a pasajeros, pesca, contenedores, etc.

A principios del siglo XX viejos mercantes como el *Leme*, el *Recca* o el *Lake Gradán* llegaban a puerto para cargar corcho que provenía de los montes de la comarca. Más tarde, otras mercancías se sumaron a la actividad portuaria; los productos más habituales fueron el carbón, abonos, sal, cereales, vinos, maderas, cementos, adoquines o ladrillos. En los años 70 llegaron grandes mercantes con materia prima, como pasta de celulosa o bovinas de acero, así como maquinaria pesada para la industria que surgió del Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar.

Estos tráficos compartieron durante muchos años el mismo muelle que los pasajeros, con todos los inconvenientes que de ello resultaba, lo cual vino a solucionarse con la construcción del muelle de Isla Verde, quedando el de 1.ª Galera para uso exclusivo de vehículos y pasajeros.



⇒ Buque *Edgefield*. Año 1939. (Archivo APBA)

*The 'Edgefield'*. 1939. (APBA Archives)

⇒ Transbordo de carga a una gabarra. Hacia 1933. (Archivo APBA)

*Unloading cargo onto a barge. Around 1933. (APBA Archives)*







➤ Muelle de la Galera. Hacia 1939.  
(Archivo APBA)

*The La Galera quay. Around 1939.  
(APBA Archives)*



➤ Tinglados del muelle de la Galera que en 1928 sirvieron de base para la primera estación del puerto. Hacia 1926. (Archivo APBA)

*Sheds on the La Galera quay, which in 1928 served as the structure for the first port station. Around 1926. (APBA Archives)*





Corcho dispuesto para su embarque en el muelle de La Galera. Año 1966. (Archivo APBA)  
*Cork laid out to be loaded on the La Galera quay. 1966. (APBA Archives)*



Descarga de maderas en el muelle de Isla Verde. Año 1972. (Archivo APBA)  
*Timber being unloaded on the Isla Verde quay. 1972. (APBA Archives)*





↳ Descarga de pasta de papel para Celupal.  
Año 1971. (Archivo APBA)  
Paper pulp for Celupal being unloaded. 1971.  
(APBA Archives)

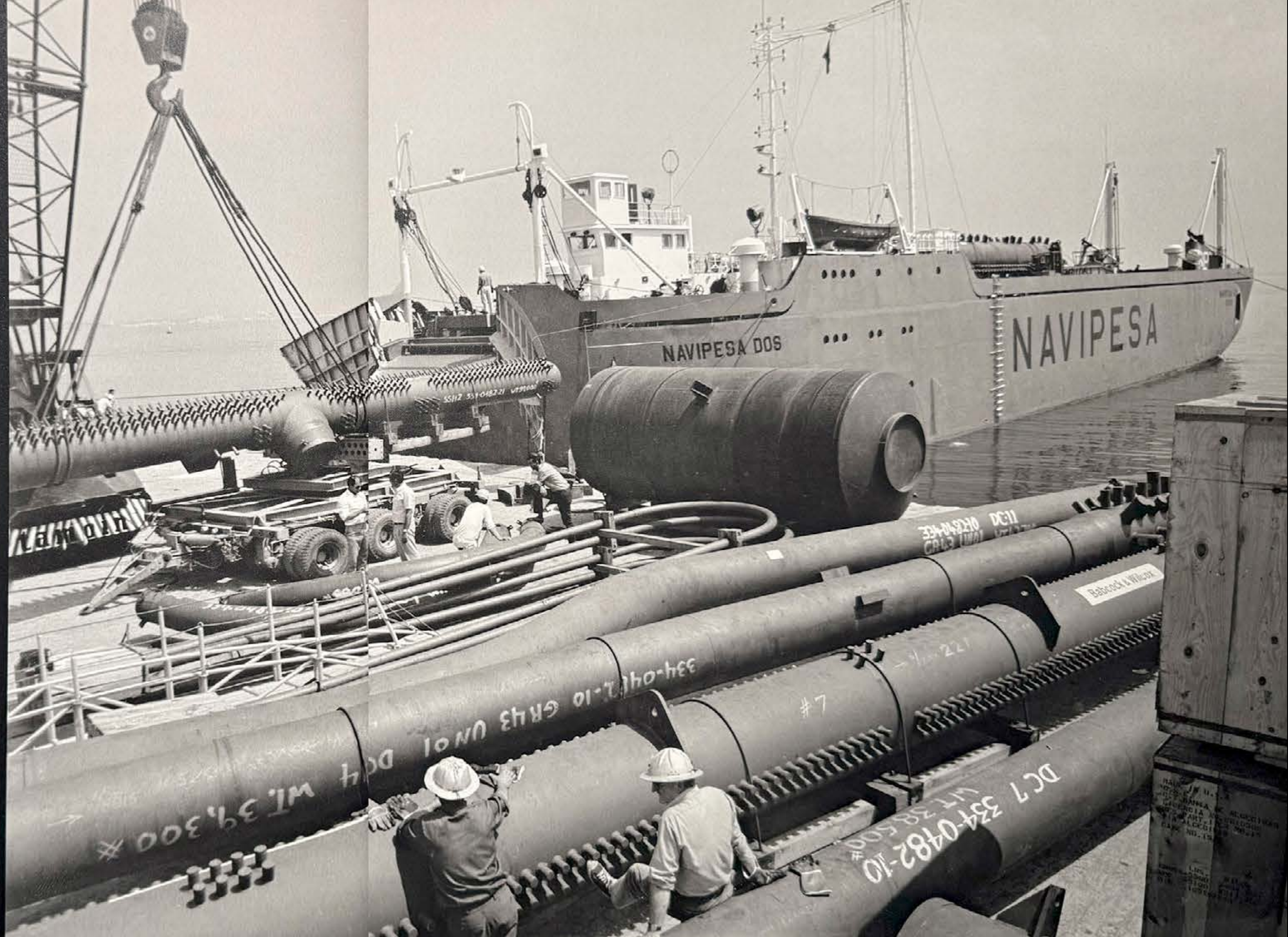


↳ Descarga de maquinaria para Acerinox.  
Año 1972. (Archivo APBA)  
Machines for Acerinox being unloaded. 1972.  
(APBA Archives)



↳ La Galera Norte. Año 1972. (Archivo APBA)  
The Galera Norte. 1972. (APBA Archives)

↳ Descarga de componentes para la industria  
petroquímica. Año 1972. (Archivo APBA)  
Components for the petrochemical industry  
being unloaded. 1972. (APBA Archives)





## José Manuel Ruiz Irizarri «El Curruco»

Algeciras, 1949



Fotografía Víctor Román

Nació en el número 101 de la calle Teniente Miranda, en 1949, en una familia de diez hijos. Creció con el convencimiento de que, al igual que su abuelo, su tío y algunos de sus hermanos, sería portuario. El ser portuario llegó después, y el ser estibador, más tarde todavía. Para ser exactos, habría que decir que «El Curruco» y sus familiares eran *camalos*. Es cuestión de matices porque, aunque no esté en los diccionarios, decir *camalo* equivale a decir persona que carga los fardos a pulmón, sin máquinas ni ayudas. Eso es precisamente lo que hicieron los predecesores de «El Curruco» y él mismo hasta la llegada de las grúas.

José Manuel siempre supo cuál era su destino, pero eran tiempos difíciles y algo tenía que hacer el niño de 14 años para aliviar la carga familiar. No recuerda haber pasado grandes apuros porque a su abuelo, José Irizarri García, siempre le daban alimentos sobrantes de los trenes de mercancías que descargaba. Mientras tanto, el nieto se ganaba la vida como cocinero en El Mesón del Mar, primero, en el Bar Los Pulpos, después, y, por último, en Nájera (La Rioja), donde dio de comer a las 200 personas que participaban en la campaña de la vendimia. A los 23 años tomó el relevo a su abuelo e ingresó como eventual en la Junta de Obras del Puerto.

Su entrada coincidió con la llegada de los primeros contenedores, que dejaban sus mercancías en el muelle de Isla Verde, donde se instalaron las dos primeras grúas. Trabajaban con una GH de Sealand a la que llamaban «el tanque» por tener orugas por ruedas y por hacer tanto ruido como un vehículo de combate. Tres años después firmó un contrato fijo y se trasladó al puerto propiamente dicho, donde se despidió de las grúas. Tanto él como sus compañeros sólo tenían sus manos y sus espaldas para acarrear sacos de 50, 80, 90 o 100 kg de peso.

«El Curruco» y sus compañeros embarcaron y desembarcaron de todo: trigo, cemento, pasta de papel, borregos, harina de pescado para la fábrica de conservas de Garavilla y camas para los militares. En ocasiones el muelle se embarra-

ba y había que mover los sacos de corcho, otras veces la lluvia disolvía los sacos de papel del cemento y de vez en cuando debían echar carbón en las calderas de los barcos a golpe de pala. Unos años después, en los ochenta, fue el pescado el que en ocasiones alargaba sus jornadas, que podían alcanzar las 18 horas, de idas y venidas con fardos sobre los hombros. Si eran cien, cien estibadores que se llevaba la lonja de pescado, que cada día recibía hasta 4.000 cajas de sardinas provenientes de Agadir.

Las tareas de estiba y desestiba se recrudecían cuando había que entrar en los congeladores en una época en la que no había trajes para el frío. «El Curruco» recuerda que al hacerse fijo compraron, entre 20 portuarios, cinco trajes de agua, cinco pares de botas de agua, cinco pares de botas de seguridad, cinco cascos y cinco pares de guantes para manejar el pescado congelado porque el sueldo no daba para más y la empresa, que ahora da dos trajes por año, no se hacía cargo aún de la indumentaria de sus empleados. Al sueldo de 1975 le llamaban «la lejía» por los tres sietes que figuraban en la nómina mensual.

Entre cargas y descargas surgieron las manifestaciones, las huelgas, las semanas sin cobrar y los enfrentamientos con la Guardia Civil. De un lado estaban las bombas de humo y, del otro, los cortes de carretera y la quema de neumáticos. Fueron los tiempos más amargos pero que ahora se evocan con la nostalgia de los que rememoran las batallas ganadas en condiciones no del todo favorables.

Los momentos más felices para «El Curruco» fueron los que pasaba en las grúas antes de retirarse. Estaba dos horas en una grúa, paraba una hora para descansar y comerse un bocadillo, y trabajaba otras dos horas en una máquina diferente, hasta terminar la jornada con la compañía de una radio, en la que sintonizaba los grandes éxitos del momento o partidos de fútbol, según el día.

«El Curruco» lamenta haber tenido que jubilarse antes de tiempo por una enfermedad a la que logró dar esquinazo. Ahora se ríe de lo que

años atrás le causó inquietud, como los ataúdes puestos en fila que embarcaban con destino a Ceuta. Las risas se vuelven carcajadas cuando cuenta que uno de sus compañeros se metió en una caja de difuntos para asustar a otro portuario que todavía debe de andar corriendo por algún muelle. Los gestos se le vuelven sombríos cuando mira hacia las grúas y piensa en voz alta: «todavía podía estar allí porque me encontraba a gusto yo en el puerto». «El Curruco» se ha ido de las grúas, pero no del puerto. En Sestibalsa se extrañan las mañanas en las que Irizarri no aparece por allí, y sus hijos, Juan Andrés, Jesús y José Manuel, han recogido la herencia resultado de 30 años de trabajo a pulmón.





## La llegada del contenedor

En 1956, Malcom Mc Lean, un joven camionero de 21 años, tuvo una genial idea: más rápido y barato que retirar la carga de un camión sería descargar la caja del mismo. Así que, dicho y hecho, se puso en contacto con unos ingenieros y, en 1956, modificaron un buque tanque (T4) de la Segunda Guerra Mundial llamado *Ideal-X*, que realizó el trayecto entre Newark (Nueva Jersey) y Houston (Texas) con 58 contenedores en cubierta, y con ello revolucionó el transporte mundial de mercancías.

Mc Lean continuó desarrollando su negocio creando navieras como Sea Land, compañía que se asentó en nuestro puerto en abril de 1975, ocupando el muelle de Isla Verde.

Anteriormente, el puerto de Algeciras fue testigo de la llegada de lo que podríamos denominar «precontenedores» conocidos por el término *lash*. En concreto, fue el buque *Lash España* de la Prudential Lines el que fondeó en nuestra bahía en 1972 y descargó 6 barcazas flotantes con sus respectivas cargas, que luego serían recogidas en el viaje de vuelta.

Las primeras descargas de contenedores se realizaron con camiones pluma y, posteriormente, con los propios sistemas de grúa de estos barcos, hasta que el 14 de octubre de 1976 se inauguró la primera terminal especializada de contenedores que llevó por nombre Sabas Marín, la cual disponía de dos primeras grúas de pórtico (*portainers*) y dos *trastainers*.

En abril de 1986, una vez concluidas las obras del muelle del Navio, comenzó a operar la segunda terminal de contenedores de la mano de la multinacional Maersk. Este muelle fue ampliado en el año 2000 pasando a denominarse muelle de Juan Carlos I, con una superficie de 67 hectáreas, en la que en la actualidad operan una veintena de grúas *portainers* de última generación que, en un solo mes, han llegado a mover 195.000 unidades, y donde atracan los mayores portacontenedores del mundo.

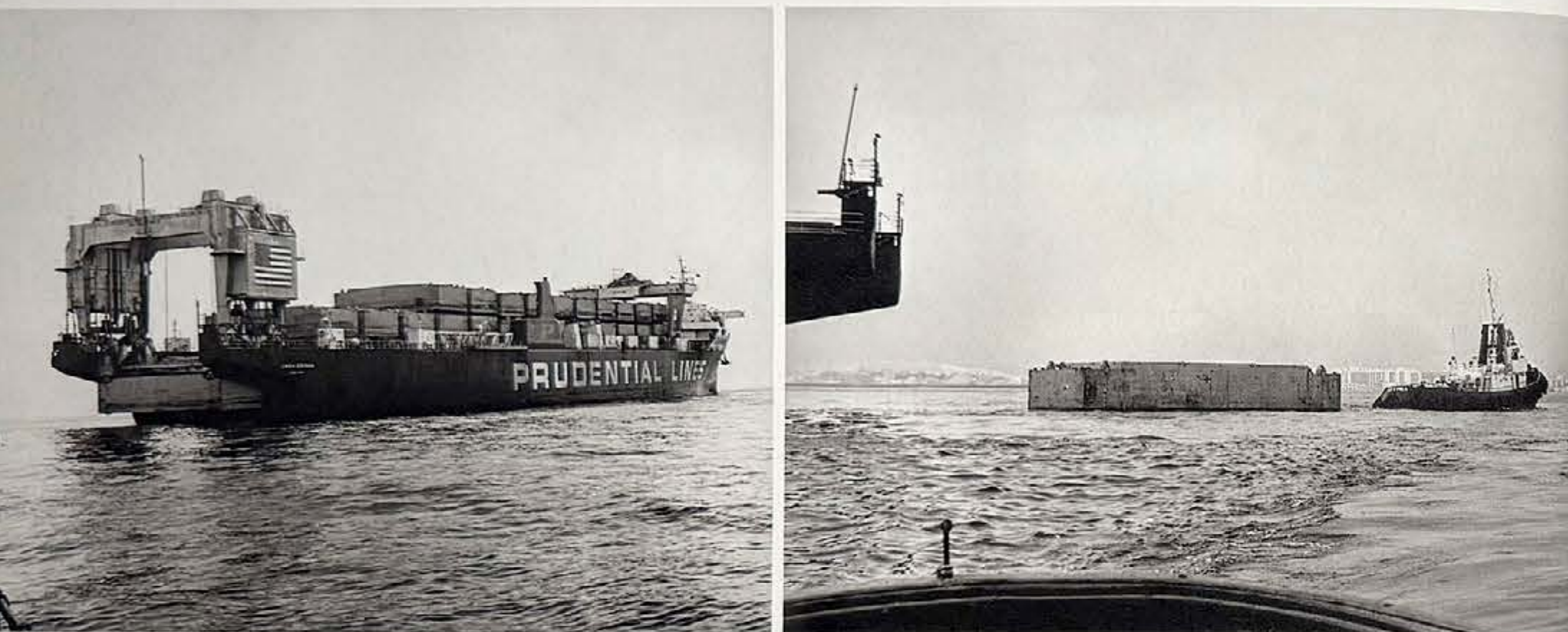
También en el muelle de Isla Verde opera la Terminal de Contenedores de Algeciras (TCA), cuyas dos enormes grúas de color amarillo llaman poderosamente la atención de curiosos y paseantes, por su proximidad a la ciudad.

Primeros contenedores que, en 1971, desembarcaron en el muelle de La Galera. (Archivo APBA)

*The first containers, unloaded onto the La Galera quay in 1971. (APBA Archives)*







Los buques portabarcasas, conocidos por el término «Lash» (*Lighter Aboard Ship*), eran buques nodriza que llevaban a bordo grandes contenedores, con la mercancía en su interior. Estos buques fondeaban en las inmediaciones de los puertos de destino y, mediante una grúa de raíles que corría de proa a popa, los descargaba. A continuación, un remolcador los recogía para llevarlos a puerto.

En estas fotografías se ve al buque *Lash España* operando en nuestro puerto en 1972. (Archivo APBA)

*The barge carrier, known by the name of Lash (Lighter Aboard Ship), carried large containers with the goods inside. This kind of ship anchored in the vicinity of ports. The goods were unloaded by means of cranes that ran on rails from the bow to the stern onto tugs, which then carried them to port.*

*The photographs show the ship 'Lash España', which operated in Algeciras in 1972. (APBA Archives)*

Barcasas amarradas en el muelle de la Galera Norte dispuestas para su descarga. Curiosamente, en primer término de la imagen puede verse el embarque a mano de un pequeño buque mercante de madera, dos situaciones que marcan el final y el principio de una nueva era en la estiba. (Archivo APBA)

*Barges moored on the La Galera Norte quay, waiting to be unloaded. Curiously, in the foreground we see goods being unloaded by hand from a small wooden merchantman; two situations which mark the end of one era and the beginning of a new one in loading and unloading. (APBA Archives)*







Los primeros contenedores de Sea-Land que llegaron a la terminal de Isla Verde. Año 1975. (Archivo APBA)

*The first Sea-Land containers to reach the Isla Verde terminal. 1975. (APBA Archives)*







Operaciones de descarga de contenedores con medios mecánicos de a bordo en el terminal de Isla Verde. Año 1975. (Archivo APBA)

*Unloading containers using on-board mechanical devices onto the Isla Verde terminal. 1975. (APBA Archives)*



Llegada de los componentes de la primera grúa Portainer para la terminal de Sea-Land en Isla Verde. Año 1974. (Archivo APBA)

*Arrival of components for the first Portainer crane for the Sea-Land terminal on Isla Verde. 1974. (APBA Archives)*





Acto inaugural de la primera terminal de contenedores de Sea-Land. Año 1976  
(Archivo APBA)  
*Opening ceremony of the first Sea-Land container terminal, 1976. (APBA Archives)*



Maniobra de atraque de un buque portacontenedor. Año 1977.  
(Archivo APBA)  
*A container ship being manoeuvred to its moorings, 1977.  
(APBA Archives)*





Obras de ampliación del muelle de Isla Verde para el tráfico de contenedores.  
 Año 1980. (Archivo APBA)  
*Extension of the Isla Verde quay to accommodate container traffic. 1980.*  
 (APBA Archives)



El buque Maersk Algeciras. (Archivo APBA)  
*The 'Maersk Algeciras'. (APBA Archives)*



El 31 de diciembre de 1994 se alcanzó  
 la cifra récord de un millón de TEUS.  
 (Archivo APBA)  
*On December 31 1994, the record of  
 one million TEUS was reached.*  
 (APBA Archives)





↳ McKinney Møller, presidente de Maersk, firma en el libro de honor de la APBA. Junio del 2000. (Archivo APBA)

*McKinney Møller, President of Maersk, signs the APBA honours book. June 2000. (APBA Archives)*



↳ S. M. el rey de España en el acto de inauguración del muelle Juan Carlos I. Año 2000. (Archivo APBA)

*H.M. the King of Spain during the opening ceremony of the Juan Carlos I quay. 2000. (APBA Archives)*

↳ Terminal APM del muelle Juan Carlos I. Año 2007. (Fotografía de Víctor Román)

*The APM terminal on the Juan Carlos I quay. 2007. (Photo: Víctor Román)*





## Josefa Orellana Marín

Algeciras, 1925



Fotografía Victor Román

Pepita llegaba a su trabajo una hora antes. Cada mañana se arreglaba, elegante pero sin estridencias. Salía de su casa en la calle Ríos para dirigirse al edificio que albergaba las antiguas oficinas del puerto. Al entrar, a mano derecha, estaban un mostrador y la ventanilla de la pagaduría. A continuación había una puerta tras la cual estaba situada la centralita. Entraba, se colocaba los auriculares y comenzaba una jornada en la que todos los asuntos del puerto pasaban por sus manos expertas de ocho y media a dos del mediodía y de cuatro a seis de la tarde. Al regresar, compraba unos pasteles para sus padres y por el camino se quitaba unos zapatos que no pudo evitar comprar a pesar de que le quedaban pequeños. Siguió esta rutina durante 40 años menos dos meses.

Aunque era hija de Manuel Orellana, el buzo, no fue su padre quien le consiguió el puesto. Estudiaba para convertirse en comadrona, pero no estaba demasiado convencida porque al coger a los niños vestidos tenía la sensación de que se le escurrirían entre los brazos. Cuando iba a marcharse a Málaga para hacer las prácticas, el perito Ricardo de la Jara le comentó que en el puerto se iba a montar una centralita. Al día siguiente, Pepita habló con el director, Pedro Gaitán, que se comprometió a avisarla para las pruebas. Su padre, que se encontraba ausente, cuando regresó de Madrid reprendió a la hija por su atrevimiento. Era demasiado tarde, el destino de la teleoperadora ya se había puesto en marcha.

El Plan Económico contemplaba dos plazas de telefonista para las oficinas portuarias, que finalmente se redujeron a una. Pepita aprobó el examen y aprendió el oficio en el hotel Marina Victoria. Su primer contrato fue, debido a cuestiones burocráticas, como limpiadora, pero desde el principio manejó las clavijas de la centralita y, al cabo de un año, fue contratada oficialmente como telefonista.

Dedicó al oficio prácticamente toda una vida en la que escuchó todo tipo de conversaciones, trascendentes o intrascendentes. Insiste en que nunca revelará lo que sabe, por profesionalidad

y por respeto a los que ya no viven. Se muestra afable, pero en ningún momento se despoja de la coraza de la lealtad al trabajo que fue su vida. Se define entre risas como soltera de las de antes y afirma que, si bien tuvo que hacer sacrificios, no cambiaría nada de su vida.

No se sabe si a pesar de o gracias a su carácter enérgico se ganó la confianza de todos. El ambiente de trabajo era cordial y la primera plantilla se convirtió en una familia en la que los encuentros y desencuentros formaban parte de la rutina diaria. Pepita enumera todos los nombres sin vacilar un instante: el director, Pedro Gaitán; Antonio Abril; Adela Molet; Manuel García; Jaime Cardona; Enrique Rodríguez; Francisco Salas; Mateo Rodríguez; Luis Díez de Oñate; José M<sup>a</sup> Díez de Oñate; Antonio Almagro; Juan Soler; Francisco Enrique; Manuel Bianchi; Luis Miguel, y una limpiadora, María, que vivía por la calle San Antonio. Después hicieron los jardines, que quedaron a cargo de Berenjano.

Ella se convirtió en la hija ejemplar de aquella familia que fue creciendo al mismo ritmo que lo hacía el puerto. Vio como quitaron el puente de la Isla Verde, las obras de relleno, la construcción del muelle de la Peseta para traer los primeros transbordadores y todas las obras que convirtieron al puerto en una segunda ciudad habitada por personas, barcos, grúas, oficinas, parques y camiones.

Estaba disponible para lo que hiciera falta. El día que José Aracil, de Construcciones y Contratas, y Pedro Gaitán le pidieron que comprara dos pañuelos de seda de caballero se saltó el almuerzo y fue a Gibraltar. Las tiendas estaban cerradas y recorrió las pocas calles de la colonia arriba y abajo mientras sentía el peso de las monedas en sus bolsillos. Finalmente, encontró una sastretería en la que pudo cumplir el encargo. Al día siguiente, las autoridades inauguraron el paso subterráneo construido para llevar el agua al puerto. En un extremo del túnel estaba Pedro Gaitán y, en el otro, José Aracil. Cada uno sostenía en la mano uno de los dos pañuelos comprados en Gibraltar.

Por los recuerdos de Pepita emerge con frecuencia su padre, el buzo que participó en las obras del puerto cargando con un traje demasiado pesado para cualquiera. Cuenta que Manuel realizó el curso de buceo en Cartagena y que, cuando regresó aquí, participó en las actuaciones que sentaron las bases del puerto de Algeciras. Manuel Orellana aparece en las fotografías rodeado de quienes fueron sus compañeros y amigos, siempre calzado con unas botas con suela de plomo y llevando la esfera imponente de la escafandra bajo el brazo en jarras.

Al acabar la jornada, Manuel tomaba un café endulzado con el azúcar que su esposa compraba de estraperlo. Los buzos que pasaban por Algeciras acostumbraban a ir a su casa a tomar una copa o a comer, y Pepita escuchaba sus conversaciones. El padre le contaba que desde la zona situada frente a la actual calle Tarifa se extendía una falla hasta Punta Carnero que era como un Cañón del Colorado bajo el mar. Pepita se perdía en ensañaciones cuando paseaba hasta Punta Carnero con sus amigas, que le decían: «ya está ésta obsesionada con la piedra». Aquello le despertó un interés que todavía la lleva a perderse en las páginas de los libros de arqueología y geología de cuando en cuando.

Todo a su alrededor recuerda al padre. Su casa está repleta de mapas, adornos en forma de escafandra, barcos, fotografías y, sobre todo, la caracola engarzada en una cadenita de oro. La encontró Manuel bajo el mar. Vio salir un pulpo y golpeó la piedra con la bota creyendo que era una cueva. Era un ánfora cubierta de nácar y caracolas por dentro. La subió a la superficie y se la regaló a Francisco Martínez Turné, quien la colocó en las oficinas. El ánfora se conserva aún y una de las caracolas pasó a formar parte de los tesoros más queridos de Pepita.



La memoria de la telefonista está construida en torno al puerto. De pequeña veía cómo embarcaban a los caballos suspendidos de las grúas por arneses en un escorzo que la inquietaba. Décadas después, no le gusta ver a los caballos ni en los toros ni en las procesiones. Desde la ventana de su casa, situada junto a la torre de control del puerto, señala dónde estaba la roca La Morena, que acreditaba que todo el que llegaba hasta ella ya sabía nadar. Lloró el día que la cubrieron. También desde su ventana escuchó un pitido que no correspondía a los barcos que conocía. Era el tren, que llegaba por primera vez al muelle de la Isla Verde. Se cumplía así un sueño que su padre, según confesaba en una entrevista que unos años antes le hizo José Ribera, había tenido pero no llegó a ver.

Un legionario de plata colocado en el salón da fe de su amor por la Legión, aunque sus palabras delatan que su gran pasión ha sido siempre el que avanza junto al mar. «El puerto de Algeciras es el que le ha dado vida a la ciudad. Hay personas que lo han sabido apreciar y otras no. Hay personas que han ayudado, han trabajado para el puerto con gusto y otras que no», repite. Recuerda que entre los que trabajaron en el puerto, había un chico joven de pelo rizado que llegó para poner silicona en la centralita. Silicona no puso mucha, pero no paraba de escribir entre cables y clavijas. El joven fue más tarde un director de cine manchego que campó a sus anchas por las alfombras rojas de Hollywood.

Pepita lamenta, sin tapujos, el descuido de una Algeciras que conoció cuando sus edificios aún relucían, y añade que ahora sólo se quita los zapatos al regresar del mercado, y no precisamente porque le aprietan. Hace una pausa. Solo hay que seguirla a través de la ventana de su casa para llegar a la ciudad deslumbrante y al puerto que Pepita conoció.







## Álbum de familia

El título de este apartado final está inspirado en el comentario de uno de los personajes entrevistados en este libro, para quien: «el puerto antiguamente era como una familia, nos conocíamos todos».

Las imágenes que se muestran a continuación han sido rescatadas del archivo, y aunque de la mayoría no conocemos sus nombres o cometidos deducimos que formaban parte de la plantilla de la Junta de Obras del Puerto. No hemos conseguido averiguar quiénes eran estas personas, pero nos ha parecido interesante que estos retratos vieran la luz con la esperanza de que los lectores nos ayuden a identificarlos.

De igual manera, publicamos diversas fotografías de grupos de obreros en sus tajos que quizás nunca aparecieron en los informes oficiales, pero que se tomaron para dejar evidencia de que, tras estas grandes obras, ha habido unos equipos humanos imprescindibles y a los que este libro quiere rendir homenaje.



← Muelle de Alfonso XIII. Año 1915. (Archivo APBA)

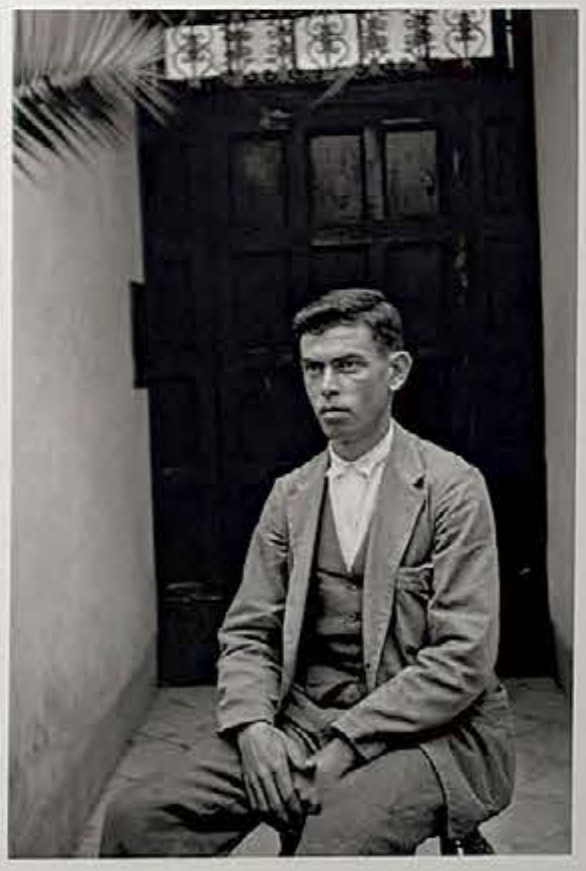
*The Alfonso XIII quay. 1915. (APBA Archives)*



⇒ En los primeros años, la administración del puerto, cuya primera junta se celebró el 20 de septiembre de 1906, comenzó a gestionarse con un reducido grupo de profesionales. En concreto, en el año 1926, el personal que dependía de la Junta de Obras del Puerto estaba formado por: un ingeniero director, un ingeniero subdirector, un ingeniero auxiliar, un auxiliar segundo, un operador auxiliar de laboratorio, un delineante, un oficial primero administrativo, una mecanógrafa, un conserje y un ordenanza. (Archivo APBA)

*Initially, administration of the port, the first board for which was constituted on September 20 1906, was in the hands of a small group of professionals. Specifically, in 1926 the Junta de Obras del Puerto personnel consisted of a director engineer, a sub-director engineer, an auxiliary engineer, a second auxiliary, an auxiliary laboratory operator, a draughtsman, a first administrative officer, a typist, a caretaker and a messenger. (APBA Archives)*









☞ Año 1919. (Archivo APBA)  
1919. (APBA Archives)



☞ Año 1919. (Archivo APBA)  
1919. (APBA Archives)





Muelle de Alfonso XIII. Año 1915. (Archivo APBA)  
The Alfonso XIII quay. 1915. (APBA Archives)

OBRAS PÚBLICAS  
JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO  
DE ALGECIRAS  
DIRECCIÓN FACULTATIVA

ROMPEOLAS DE ISLA VERDE  
Presupuesto de 1920  
Mas de Marzo de 1920  
12  
Recibo núm. \_\_\_\_\_

CUENTA que presenta D. Lázaro Millán (Algeciras)  
por el importe de los efectos que a continuación se expresan:

UNIDADES	PRECIO Pesetas	IMPORTE Pesetas								
DETALLE										
Por la enseñanza elemental a doce obreros menores de 18 años, en cumplimiento de lo dispuesto en el R.D. de 26 de Mayo de 1900		75,00								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Liquidación</th> <th>Pesetas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importe de la cuenta</td> <td>75,00</td> </tr> <tr> <td>Impuesto de timbre</td> <td>0,70</td> </tr> <tr> <td>Líquida a pagar</td> <td>75,70</td> </tr> </tbody> </table>			Liquidación	Pesetas	Importe de la cuenta	75,00	Impuesto de timbre	0,70	Líquida a pagar	75,70
Liquidación	Pesetas									
Importe de la cuenta	75,00									
Impuesto de timbre	0,70									
Líquida a pagar	75,70									
Total . . .		75,00								

Recibo del Sr. Depositario Pagador, la cantidad de setenta y cinco pesetas.  
Importe de esta cuenta, en Algeciras a 31 de Marzo de 1920.

El Ingeniero Director, *Lázaro Millán*

Documentos relacionados con el cumplimiento de las normas que obligaban a dar formación a los trabajadores menores de edad y del control médico. Año 1920. (Archivo APBA)

Documents related to compliance with regulations governing the obligation to train minors and medical control. 1920. (APBA Archives)

OBRAS PÚBLICAS  
JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO  
DE ALGECIRAS  
DIRECCIÓN FACULTATIVA

ROMPEOLAS DE ISLA VERDE.  
Presupuesto de 1919  
Men de octubre de 1919  
36  
Recibo núm. 33. **DUPLICADO**

CUENTA que presenta Don Ventura Morán (Algeciras)  
por el importe de los efectos que a continuación se expresan:

UNIDADES	PRECIO Pesetas	IMPORTE Pesetas						
DETALLE								
Reconocimiento facultativo a ciento cincuenta y dos obreros de las Obras del Puerto.	1,750	232,50						
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Importe de la cuenta</td> <td>232,50</td> </tr> <tr> <td>Impuesto de timbre</td> <td>2,25</td> </tr> <tr> <td>Líquida a pagar</td> <td>234,75</td> </tr> </tbody> </table>			Importe de la cuenta	232,50	Impuesto de timbre	2,25	Líquida a pagar	234,75
Importe de la cuenta	232,50							
Impuesto de timbre	2,25							
Líquida a pagar	234,75							
Total . . .		232,50						

Recibo del Sr. Depositario Pagador, la cantidad de doscientas treinta y dos pesetas, cinco céntimos.  
Importe de esta cuenta, en Algeciras a 31 de octubre de 1919.

El Ingeniero Director, *Ventura Morán*





limbo





# L · I · M · B · O

Federico Fuertes Guzmán

El mar es el mar. La tierra es la tierra. Para pasar del uno a la otra existen zonas de tránsito por las que circula mucha gente. Llegan con sus maletas, miran los relojes y cuentan los minutos que quedan para pasar a la siguiente etapa. Sólo hay dos puntos cardinales: uno nos lleva a la ciudad, el otro al mar.

Algo así es un puerto.

El de Algeciras es un gran limbo de hormigón rodeado de agua por todas partes menos por una, llamada precisamente Algeciras. El puerto fue un niño pequeño, una islita de color verde. Pero, entre todos lo hemos alimentado a base de bien y ahora es un muchachote muy formal que sólo viste ropas de colores apagados: gris, zahorra, óxido. Por eso, a mí, que soy un colorista ortodoxo, el puerto no me gusta demasiado.

¿Que no te gusta el puerto? ¿Cómo es posible? Estas preguntas las hace Juan Jesús Huelva. Él fue una tarde a dar un paseo por el puerto y se quedó a vivir allí una temporada. Ya se sabe lo que puede fascinar la vida en el limbo. Su cámara y él estuvieron discutiendo largo rato y decidieron hacer un reportaje. Los que conocen a J. J. H. ya saben lo que esto significa: docenas, cientos, miles de fotografías que se apoderan de la mesa de trabajo, del ordenador, del suelo de su casa, de las retinas de los amigos. Son un imponente ejército que desfila ante nosotros.

Por suerte, tenemos entre nuestras filas al mariscal de campo Alberto Galán, el encargado de poner orden en la tropa. ¡A formar!, dice con voz de mando. Las legiones obedecen y él selecciona con paciencia los mejores soldados, las unidades de élite que ustedes, en las páginas que siguen a este texto, podrán ver en impecable formación.

Juan insiste en que vaya al puerto y vea todas las cosas que hay en él. Así lo hago, y éstas son mis conclusiones:

En el puerto hay agua. Y tierra. Pero no son de la categoría del agua y la tierra que quedaron separadas en el tercer día del Génesis. No es agua como la de la mar oceánica. No es tierra como la que Colón tomó entre sus dedos. Esto es así porque un puerto es un pedazo de planeta que no pertenece a ningún lugar, un espacio sin patria, un limbo, vaya.

En el puerto hay gente que no se llama gente sino pasajeros. Metan un palo en un hormiguero y verán cómo andan las personas que van por el puerto. Unos son seres automáticos que caminan rígidos en busca de una salida rápida y ordenada. ¡Por favor, una señal que nos saque del limbo, una flecha que indique la dirección del cielo, del paraíso, de casa! Otros son del tipo dubitativo, con grandes bultos y bocadillos a medio comer. Cuando encuentran a sus iguales se abrazan a ellos y lloran tanto como los que cuentan sus vidas en el televisor. Y también corren. Todos corren por las pasarelas porque hay que llegar a tiempo de enlazar con el autobús o con el tren que se marcha, que se marcha, chucuchú. Cuando llega la noche cada uno está en su cama y el puerto se queda vacío. Nadie lo quiere como patria, y eso que es un buen limbo, fresquito y limpio.

En el puerto hay barcos grandes, medianos y pequeños. Se parece mucho al cuento de los tres ositos: papá oso llega cargado de contenedores y avisa de su llegada con toses y vozarrones; mamá oso trae mercantes y rápidos de pasajeros. El pequeño osito viene en un pesquero con muchas capas de pintura y nombre familiar.

Todos son bienvenidos y disponen de una cama para descansar unas horas o de un hospital en el que curar las heridas. Para que no se los lleve la marea se han inventado unas grandes cabezas de hierro con un nombre extraño y poético, una palabra algo cursi frente a otras tan recias como cabestrante, tonelada, calado, fondear. En medio de ellas, decir noray incita a la risa y a los chistes de los hombres de la mar. ¿O es el mar?

En el puerto hay cajas. Nada mejor para poner orden en el universo que las cajas. Su invento data de los tiempos en los que el hombre empezó a tener más cosas que espacio para cosas. Las cajas nuevas que he visto en el puerto tienen las maderitas bien cortadas y los clavos en su sitio. Todo el mundo se esmera en colocar los bquerones en filas y columnas ordenadas. Pero la mañana va pasando y el pescado pasa de mano en mano hasta el mediodía. Las cajas han cumplido con su tarea y se quedan sucias, con los listones quebrados. No sirven, se amontonan en el cementerio de cajas. Las hay que no se conforman con este destino y saltan al agua, donde flotan unos días con otros cadáveres inservibles en medio de un cocido en el que flotan tirabuzones multicolores. Los niños los miran y tienen ganas de bañarse en ellos. ¡Nada de eso! Todos sabemos que la suma de agua y aceite de barco no es apta para el baño, pero cuando cae el sol son hermosas estas manchitas, ya lo creo.

En el puerto hay redes. ¡Qué tristes son las redes! Cuando dormitan se amontonan y tienen aspecto de cuerdas inocentes que disfrutaban de la placidez del sol de la tarde. Sólo hace falta un orden para que se pongan en marcha y se conviertan en las cárceles que acogerán sin juicio

previo a los delincuentes del mar. Se moverán por las profundidades hasta identificar a los culpables, que serán izados a la cubierta del barco y, sin interrogatorio, sin juicio y sin leyes, morirán entre saltos que hasta parecen de alegría. ¡Qué tristes las redes!

En el puerto hay gaviotas. Las gaviotas son pájaros elegantes que han tenido la imprudencia de meter el pico en un frasco de pintura amarilla. Su vida parece tranquila, gritan, abren las alas y mueven la cabeza imitando a don Importante. Cuando un barco llega al puerto y ha tenido una buena faena, las gaviotas lo rodean y lo jalean con sus palmas. Esos gritos, que se oyen con claridad en días de levante, son la expresión de alegría de un pueblo que se siente feliz. Han conseguido un trabajo fijo y se alimentan cada día con los restos de otros que son más inteligentes y mejores cazadores. Han olvidado a sus antepasados jornaleros, que cada mañana tenían que salir a cazar peces bajo la superficie. Sólo las más nostálgicas se acuerdan de aquella que fue la más veloz y mejor cazadora. Su nombre: Juan Salvador.

En el puerto hay sirenas. No hablo de sirenas de cabeza, tronco y cola, sino de sus voces. Dicen que las sirenas en los tiempos de Ulises dejaban salir tales cantos de su garganta que los hombres se lanzaban al mar como los que se lanzan a una cola de teatro para comprar entradas de *Aida*. Pero algo pasó en las gargantas de estas señoritas saladas y ahora sus voces sólo reproducen unos sonidos que sirven para que los barcos no choquen durante las noches y los días en los que aparece la niebla con su goma de borrar.

En el puerto hay vientos. Dos, para ser más exactos. Uno es de levante y otro es de poniente. El puerto debería servir de gran despacho en el que sentarse a negociar. Éste es el territorio del levante, éste otro trozo para el poniente. Pero ningún negociador ha hecho avances importantes. Hércules ya lo intentó pero quedó tan cabreado por su fracaso que rompió las montañas del Estrecho con sus propias manos.

En el puerto hay luces. Una luz es un objeto que ilumina la vida de las personas. Busco al

hombre, decía un hombre con una linterna en un libro de Nietzsche. En el puerto las luces no sirven para buscar nada. En realidad, creo que son objetos inútiles, adornos y se miran en el mar como hacía Narciso en su lago. El lago era un espejo, pero el mar no lo es. El mar se parece a un espejo de feria, que a las señoras delgadas las muestra con chasis elefantístico y a las elefantas como sílfides. Las luces se miran en el agua y piensan que les vendría bien eso tan de moda del cambio radical. Y, en honor a la verdad, diremos que están más hermosas en los ondulantes y sinuosos reflejos que tan perfiladas y redondas, con sus desagradables tonos amarillos.

En el puerto hay cuerdas lo mismo que las había en el oeste. El vaquero llegaba y daba dos vueltas a las riendas para que el caballo no se escapara. Entonces creían que los caballos eran estúpidos y se quedaban quietos porque pensaban que esas vueltecitas bastaban para inmovilizarlos. ¿Adónde iban a ir, con tanto desierto y tantos indios acechando? Pero aquí hablamos de barcos y no de caballos. Los barcos tienen sus cuerdas, pero nada tienen que ver con la estupidez. Los barcos no pueden ser idiotas ni estúpidos porque no tienen cerebro. Tienen chimeneas y tienen motor. También tienen camarotes con ventanas redondas desde las que ver el mundo a la manera copernicana: todo redondo, sin esquinas contra las que chocar.

En el puerto hay grúas. Son animales que cazan desde arriba. Los que cazan en horizontal no me interesan demasiado. ¡Qué fatigoso correr tres kilómetros detrás de una gacela! Si no eres capaz de capturarla, el animalito sigue corriendo dando pequeños saltos, como diciendo: «No me coges, no me coges». Las grúas tienen patas muy largas y ven el mundo desde el helicóptero que tienen en su cabeza. Cuando algo se mueve, digamos un contenedor furtivo, bajan sus cuellos amarillos y izas!, lo cogen entre sus fauces. Son elegantes y silenciosas. Como mayor defecto citaremos su falta de aparato digestivo. Todo lo que cazan han de dejarlo luego sobre el suelo o sobre los barcos. Lo suyo es una cacería ficticia,

como la del pescador que sólo va a entretenerse y devuelve los peces al mar antes de volver a casa.

En el puerto hay anclas que parecen cruces con la cabeza mirando hacia el fondo. Son el símbolo sagrado de la religión de los abismos. El cielo de la cruz está arriba y es celestión. Para mirar la cruz, el hombre levanta la cabeza buscando en las alturas algo mejor que lo que encuentra a ras de tierra. Las anclas no. Las anclas están en las profundidades y no dicen nada sobre una vida después de la vida. Ellas bajan y bajan hasta que encuentran un lugar oscuro y limoso al que agarrarse con fuerza. Y allí permanecen en silencio. Deben de encontrar un gran consuelo en esos lodos porque a ver quién es el guapito que las saca de allí.

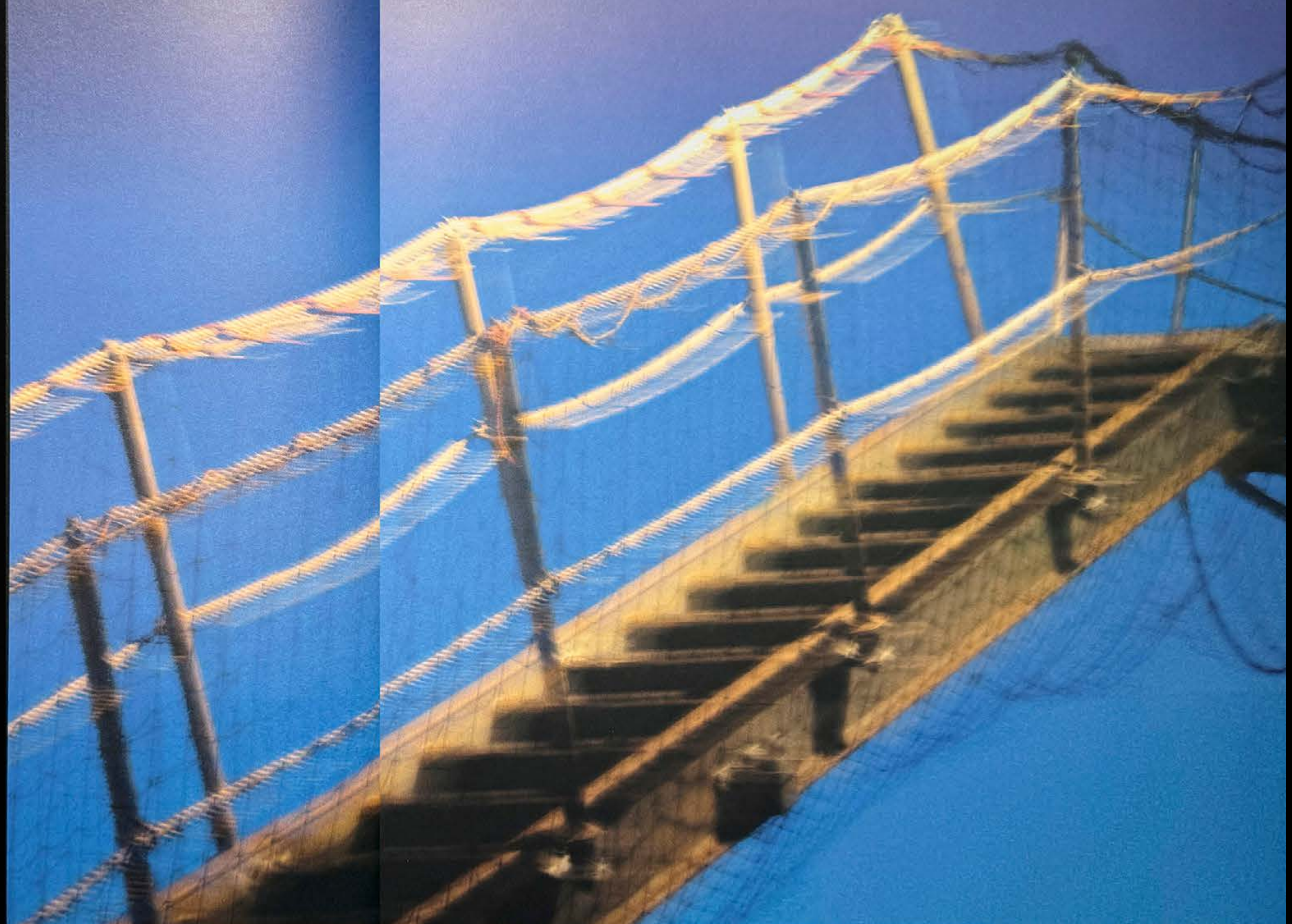
En el puerto hay personas con uniforme. Se encargan de vigilar que todos los seres de la creación permanezcan en el sitio que les corresponde según convenio: los bodiones en el mar, las rockeras en la tierra. Su trabajo es excelente, pero siempre hay terrícolas que sueñan con vivir en la mar oceánica y marnos que anhelan la tierra. Si no, explíqueme alguien lo de las sirenas o los anfibios.

En el puerto hay pescadores. Se sientan en el espigón y lanzan sus anzuelos a la lotería de las profundidades. Se pasan horas mirando el mar. ¿Qué hay en el mar para estar tantas horas presidiendo atención? Cuando la caña se mueve es señal de premio gordo. Unas veces sube una botella, otras un ranchito de besugos. Cada día una sorpresa. ¡Qué emocionante la pesca desde costa! ¡Preparen sus aparejos y hagan juego!

Todas estas cosas he visto en el puerto y Juan Jesús Huelva se ha dedicado a fotografiarlas. Él quería que hablase del silencio que hay en sus fotografías. Lo hay, ya lo creo. Hay un silencio parecido al que tiene que haber en ese otro limbo, el verdadero, que es un hermoso país multicolor en el que un servidor sería capaz de hacer el servicio militar y jurar bandera. Allí, en el limbo, cerca de la calle donde viven los sabios griegos, los poetas y los héroes precristianos, Juan Jesús Huelva y Federico Fuertes les invitan a merendar: él pone las imágenes, yo las palabras.

Buen provecho.

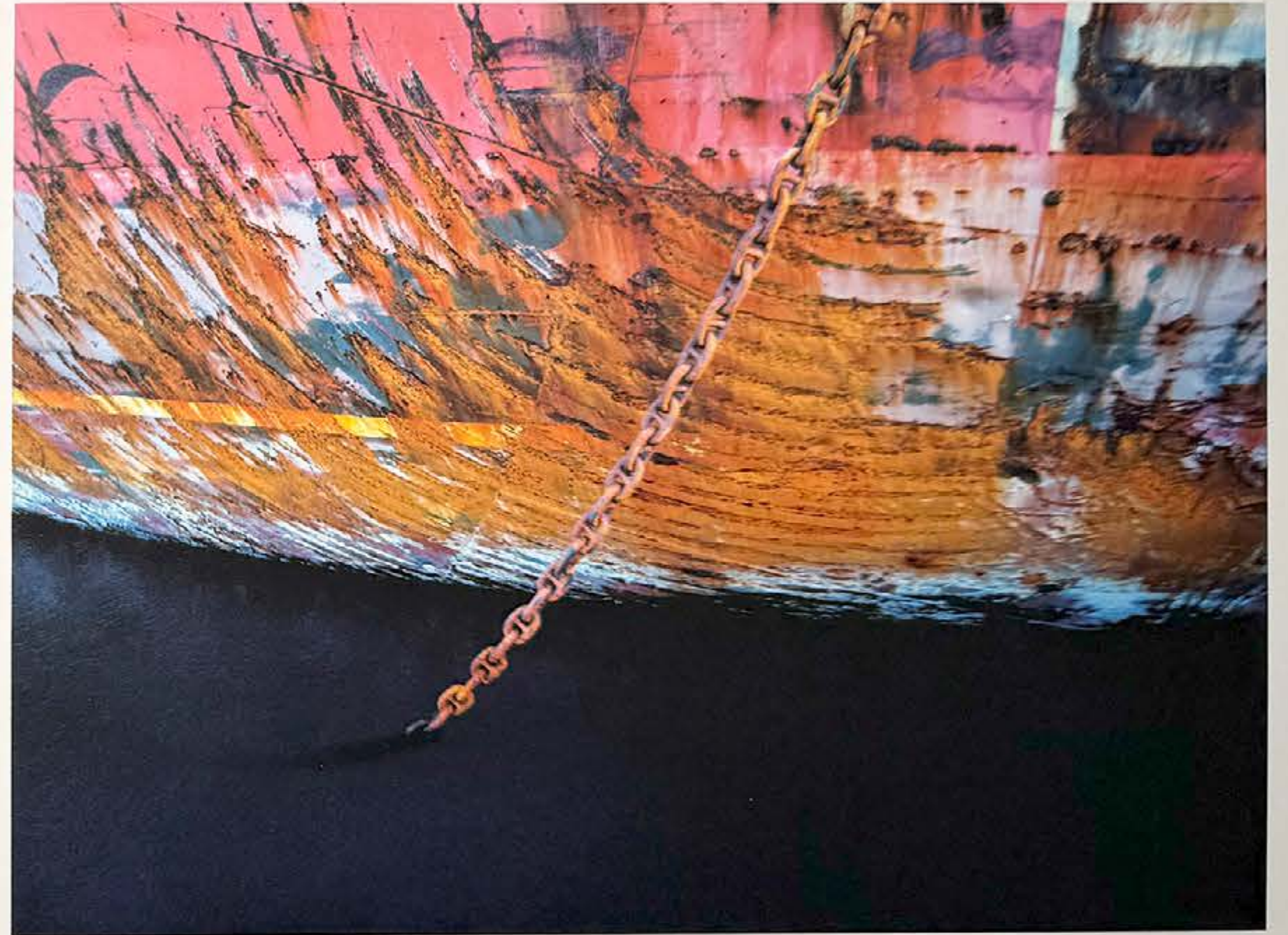
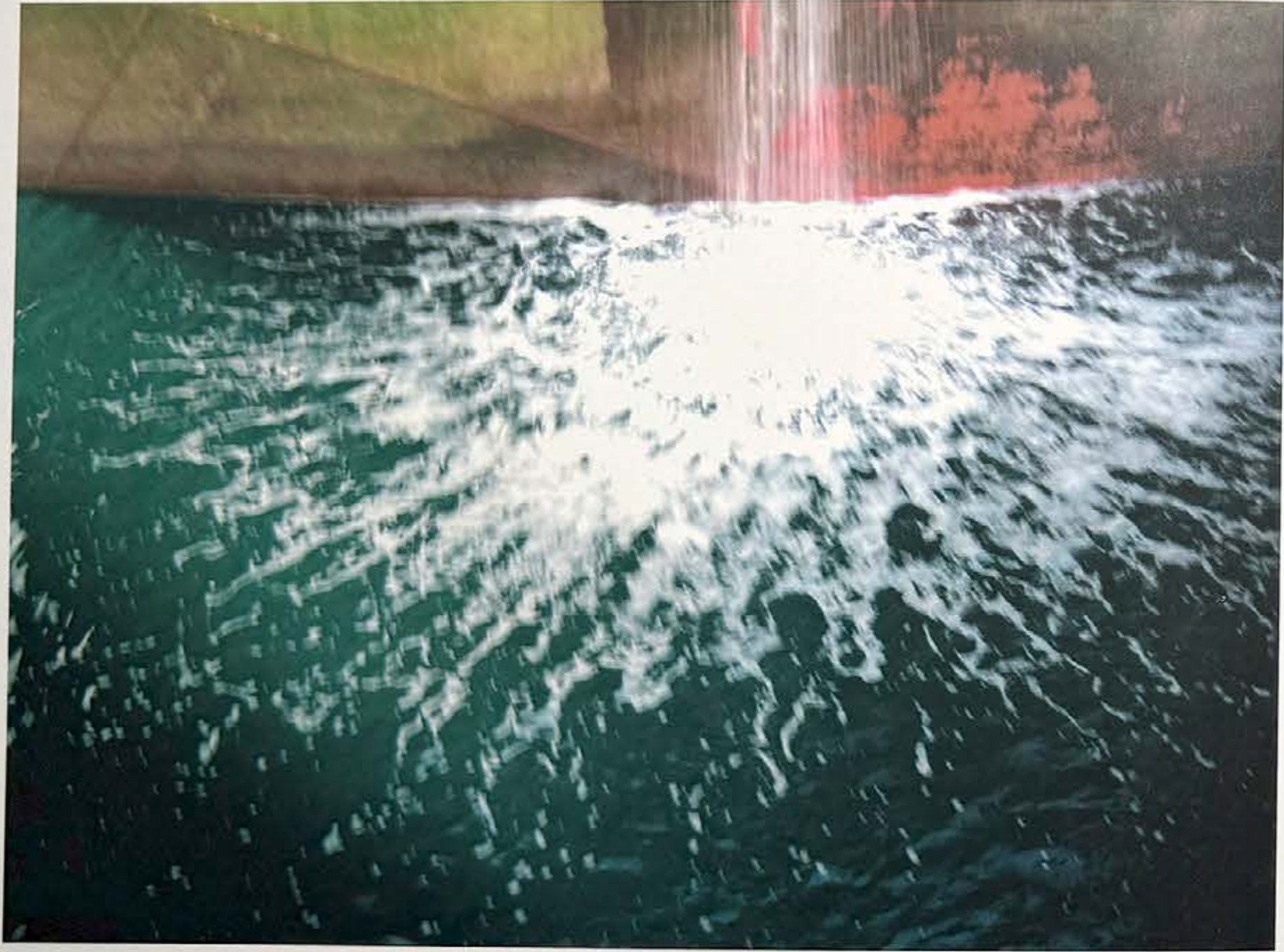
















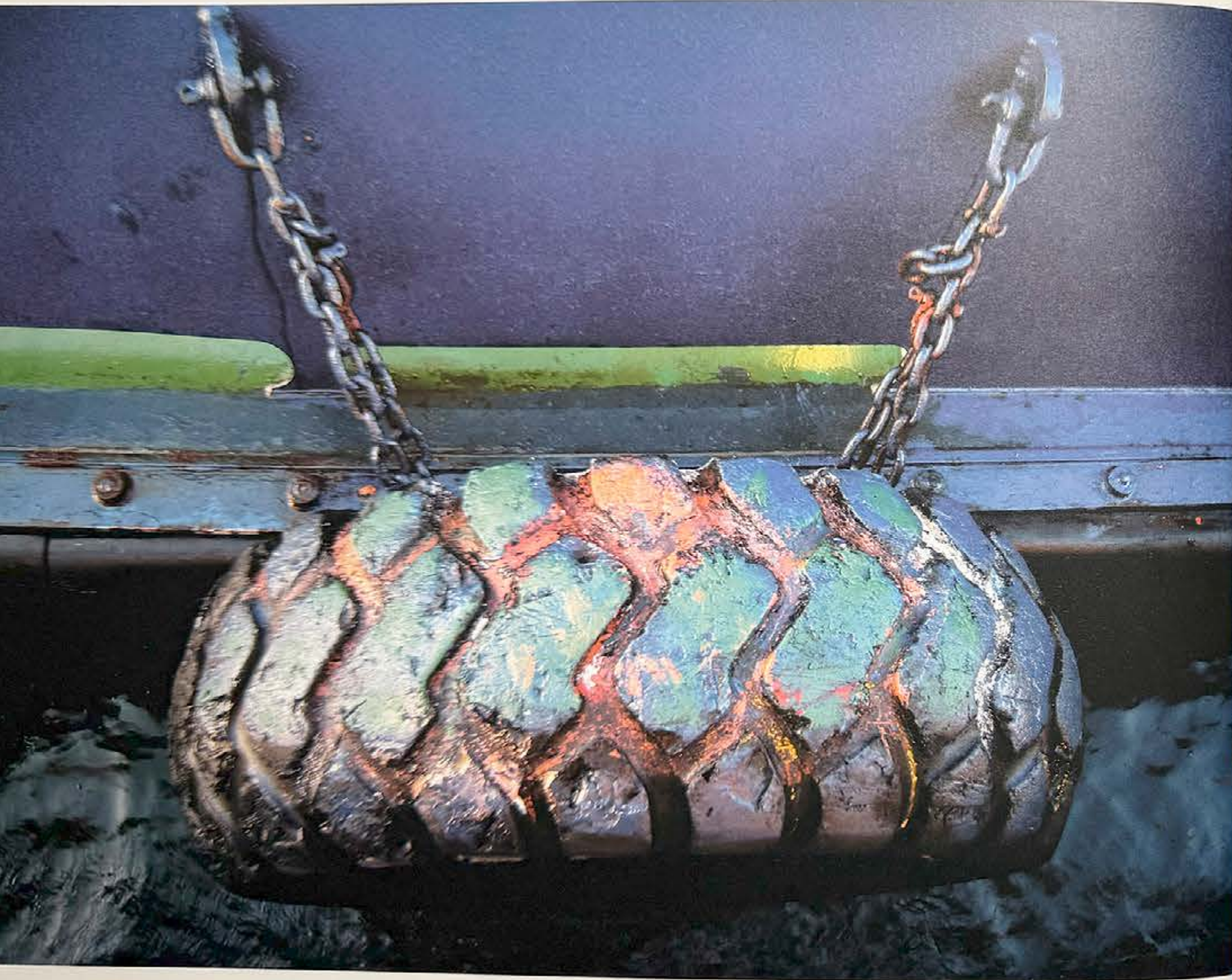














4 | 13



## Bibliografía consultada

ALEMANY I LLOVERA, JOAN: *Entre dos mares y dos continentes*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y Lunweg Editores, Barcelona, 2005.

RODRÍGUEZ BARRIENTOS, MANUEL: *El Puerto de Algeciras y sus prácticos*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Cepsa y Corporación de Prácticos, 2005.

Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

## Fotografías

Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras  
Colección de la familia Gómez Pabón-Vázquez  
Colección de Mariano Vargas  
Colección De Vicente-Ojeda  
Colección de José Luis de los Ríos  
Colección de Carlos de las Rivas  
Colección de José Méndez Goas  
Asociación de Jubilados de la APBA  
Víctor Román González  
Juan Jesús Huelva Esteban  
Paisajes Españoles  
Jaime Martín  
José Gázquez  
Miguel Ángel del Águila  
Colección UFCA

## Agradecimientos

José Corrales Pedraja  
Carlos y Víctor de las Rivas  
Juan Ignacio de Vicente y Mercedes Ojeda  
Familia Gómez Pabón-Vázquez  
Juan Canas Pabón  
José Manuel Sampedro  
Juan Cárdenas  
Miguel Gallego



ABADÍA GÓMEZ, JOSÉ MANUEL · ACEDO DEL OLMO LÓPEZ, MARÍA JOSÉ · ALEMANY LEÓN, JAIME · ALMAGRO BLÁZQUEZ, MARÍA ÁNGELES · ALMAGRO PRADO, RAFAEL · ÁLVAREZ FERNÁNDEZ, JOSÉ MARÍA · ÁLVAREZ LINEROS, ÁNGEL · ANDRADES RODRÍGUEZ, DANIEL · ARANA BENÍTEZ, MARÍA GEMA · ARRIAGA TRAVERSO, LUIS BERNARDO · BACO IGLESIAS, JUAN JESÚS · BALBUENA VILLALOBOS, EUGENIO · BALMON ZAMORA, EUTALIA · BALONGO ACEDO DEL OLMO, ÁNGEL LUIS · BALONGO ACEDO DEL OLMO, JACINTO · BALONGO GUERRERO, ANTONIO · BARCELONA ÁLVAREZ, MARÍA JESÚS · BARREIRO CACHO, FRANCIS FERNANDO · BARTUREN GARCÍA, FRANCISCO · BECERRA GARCÍA, LUCAS MANUEL · BEJARANO DELGADO, JOSÉ MARÍA · BEJARANO DELGADO, RAFAEL · BENÍTEZ BRAVO, JUAN ANTONIO · BENÍTEZ COLLADO, NURIA MARÍA · BENÍTEZ GARCÍA, JOSÉ · BENÍTEZ GARCÍA, SANTIAGO · BENÍTEZ RIVERA, ANTONIO · BENÍTEZ ROMÁN, JORGE · BENÍTEZ SERRANO, MARÍA BLANCA · BERENJENO BORREGO, DANIEL · BERENJENO BORREGO, JORGE · BERENJENO ORELLANA, FRANCISCO · BERENJENO ORELLANA, JAVIER · BERENJENO ORELLANA, JUAN JOSÉ · BERENJENO ORELLANA, MANUEL · BLANQUEZ FILLLOL, FRANCISCO JAVIER · BOCANEGRA SIERRA, RUFINO · BOLUPFER VICIOSO, ELÍAS · BOSQUE GUTIÉRREZ, JUAN LEANDRO · BOU NIETO, CARMEN · BUENO PADILLA, MIGUEL ÁNGEL · BUJALANCE IZQUIERDO, FRANCISCO J. · CABALGA GRINOLO, RITA · CALVENTE SÁNCHEZ, FRANCISCO JAVIER · CALVO MARTÍNEZ, SATURNINO · CALVO RUIZ, PEDRO · CANA ANDRADES, SEBASTIÁN · CANA MORENO, JOSÉ ANTONIO · CANA MORENO, VÍCTOR MANUEL · CAÑADAS PORCEL, MARÍA TERESA · CARAVACA SOLANO, JESÚS DANIEL · CARRASCO FERNÁNDEZ, MARCO ANTONIO · CARRASCO JIMÉNEZ, ALFREDO · CARRASCO MUÑOZ, MANUEL · CARRETERO FERNÁNDEZ, JUAN ANTONIO · CARRILLO GÓMEZ, CARMEN · CASTRO CUESTA, FÉLIX · CINTRANO SERRANO, FRANCISCO LUIS · COBOS CEBALLOS, FRANCISCO JAVIER · CONDE VILA, SAMUEL · CORCHADO GUERRERO, JOSÉ · CORELLA BAÑOS, FRANCISCO JAVIER · CORELLA BAÑOS, JUAN ANTONIO · CORELLA BAÑOS, MARGARITA · CORRALES SÁNCHEZ, JOSÉ MANUEL · COTE LÓPEZ, ROSA MARÍA · COZAR GUTIÉRREZ, JESÚS · CRUZ RÍOS, AGUSTINA MARÍA · CUBILLAS PÉREZ, JUAN DE DIOS · CUENCA DÍAZ, MANUEL ALBERTO · DE LA JARA GARRIDO, FRANCISCO JOAQUÍN · DEL RÍO FONCUBIERTA, JOSÉ MANUEL · DELGADO VARGAS, JOSÉ · DÍAZ ANDRADES, INMACULADA · DÍAZ ARIZA, ALBERTO ANTONIO · DÍAZ CASTAÑO, MARÍA BELEN · DÍAZ FERNÁNDEZ, ALBERTO · DÍAZ GAMBOA, RAFAEL · DÍAZ GÓMEZ, MANUEL · DÍAZ TROYA, JUAN JOSÉ · DURÁN RUBIALES, CRISTÓBAL · DURÁN RUBIALES, FRANCISCO · DURÁN RUBIALES, JOSÉ LUIS · ELGARIBAY NARVÁEZ, CARLOS · ELGARIBAY RUIZ, CARLOS · ENRIQUE GALLEGU, FERNANDO · ESCALONA AGUILAR, MÓNICA · ESCALONA VERA, BLAS · ESCOBAR ALPAÑEZ, ANA MARÍA · ESPINOSA CALVENTE, ESTEFANÍA · ESTUDILLO GUERRERO, FRANCISCO JOSÉ · FERNÁNDEZ ARGENTE, ANTONIO · FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, JOSÉ ANTONIO · FERNÁNDEZ LEON, JOSÉ LUIS · FERNÁNDEZ MORLESÍN, FRANCISCO JOSÉ · FERNÁNDEZ PULA, MIGUEL ÁNGEL · FERNÁNDEZ ROMAN, FRANCISCO JOSÉ · FIGUERA LÓPEZ, ANDRES · FILLLOL ANDREU, ÁNGEL VICENTE · FLORENCIA VICENTE, JUAN CARLOS · FONCUBIERTA SÁNCHEZ, ALFONSO IGNACIO · FONCUBIERTA SÁNCHEZ, PASCUAL · FRANCO VIDAL, JESÚS · FRUTOS PÉREZ, EVA MARÍA · GÁLVEZ GUERRERO, CARLOS · GALVÍN FERNÁNDEZ, OLGA · GAMARRO CASTILLO, GERMÁN · GAMARRO GÓMEZ, GERMÁN · GARCÍA AGUILAR, JOSÉ MARÍA · GARCÍA ARIAS, RICARDO · GARCÍA BARROSO, SEBASTIÁN · GARCÍA GÁLVEZ, MANUEL · GARCÍA GÓMEZ, ROCÍO · GARCÍA HERRERA, JOSÉ LUIS · GARCÍA MOLINA, BARTOLOMÉ · GARCÍA NIETO, JOSÉ MARÍA · GARCÍA PINO, FRANCISCO MANUEL · GAVILÁN FERNÁNDEZ, JOSÉ LUIS · GIL GALLARDO, FRANCISCO JAVIER · GIL LÓPEZ, JOSÉ DOMINGO · GÓMEZ SÁNCHEZ, JUAN · GÓMEZ VÁZQUEZ, MARÍA CARMEN · GONZÁLEZ GONZÁLEZ, PATRICIA · GONZÁLEZ HERRERA, MARÍA PILAR · GONZÁLEZ PEÑALVER, NOELIA · GONZÁLEZ RUIZ, ROSA · GONZÁLEZ RUIZ, SEBASTIÁN · GRAJALES CASTAÑEDA, ILDEFONSO · GUERRERO CASTRO, ANTONIA ÁNGELES · GUERRERO LÓPEZ, BRAULIO · GUTIÉRREZ MARTÍNEZ, JUAN MARÍA · GUTIÉRREZ RUIZ, JUAN CARLOS · HEREDIA ROMERO, ENRIQUE · HERNÁNDEZ ROBLES, ROSA MARÍA · HERRERA GÓMEZ, FERMÍN ÁNGEL · HORMAECHEA ESCOS, JOSÉ LUIS · HORMIGO DOMÍNGUEZ, DAVID · HORMIGO MORILLO, MIGUEL ÁNGEL · IBISATE MUNIOZGUREN, IGNACIO ELÍAS · IGLESIAS GALLEGU, ANTONINO · ISSAOUI CUESTA, LOUBNA · JAEN ALEMANY, ALBERTO · JEREZ SÁNCHEZ, AGUSTÍN · JEREZ SÁNCHEZ, LORENZO DAVID · JIMÉNEZ CRESSI, JOAQUÍN · JIMÉNEZ SERRANO, FRANCISCO JUAN · JIMÉNEZ SERRANO, ROCÍO · LANDALUCE CALLEJA, GERARDO · LARA RUBIO, MARÍA INES · LLAVES MORALES, ANDRÉS JESÚS · LLORET DÍAZ, FRANCISCA TERESA · LLORET RONDÓN, SALVADOR · LOBATO PÉREZ, JOSÉ CARLOS · LOPERA ÁVILA, JUAN · LOPERA FLORES, JORGE · LOPERA FLORES, JUAN · LÓPEZ LÓPEZ, JOSÉ CARLOS · LÓPEZ MARÍN, EMILIO JOSÉ · LÓPEZ MARÍN, JOSÉ MARÍA ·

LÓPEZ MARTÍNEZ, JACINTO JAVIER · LÓPEZ MARTÍNEZ, VICENTE JOSÉ · LÓPEZ PRIETO, ALEJANDRO MANUEL · LÓPEZ RODRÍGUEZ, JUAN ANTONIO · LÓPEZ SANTANDER, INMACULADA · LORENTE CARNERERO, JUAN FRANCISCO · LUCAS CARRERA, MATEO · MACÍAS DELGADO, JOSÉ ANTONIO · MAESTRE ROMERO, JUAN · MANCILLA MUÑOZ, SANTIAGO · MÁRQUEZ RODRÍGUEZ, ÁNGEL MANUEL · MARTÍ MARTÍ, FRANCISCO JAVIER · MARTÍ MARTÍ, RAMÓN FRANCISCO · MARTÍN OLIVA, ANTONIO · MARTÍN RÍOS, EMILIO · MARTÍN VEGA, JUAN CARLOS · MARTÍN YERGO, ANTONIO JOSÉ · MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, JOAQUÍN · MARTÍNEZ GARZÓN, MARÍA ALMUDENA · MARTÍNEZ ORTIZ, JOAQUÍN · MARTÍNEZ ROMERO, RAFAEL · MARTÍNEZ RUIZ, MARÍA ÁNGELES · MAS MENA, VANESA · MATOSES REBOLLO, MANUEL · MELÉNDEZ CARO, FRANCISCO JAVIER · MÉNDEZ GONZÁLEZ, JOSÉ · MESA GARCÍA, FRANCISCO · MESA GARCÍA, GREGORIO · MESA GARCÍA, RAFAEL · MESA GONZÁLEZ, FRANCISCO ANSELMO · MIGUEL ROS, FRANCISCO · MIGUEL RUIZ, ÁNGEL · MIGUEL RUIZ, LUIS · MIGUEL SIBAJA, SERAFÍN FRANCISCO · MIRANDA JIMÉNEZ, FRANCISCO · MONTES JIMÉNEZ, CATALINA · MORA CABALLERO, SUSANA MARÍA · MORALES CORRERO, MARÍA GEMA · MORATALLA AGUIRRE, FRANCISCO JAVIER · MOREDA DEL VALLE INCLÁN, ÁNGEL · MORENETE RUIZ, JUAN CARLOS · MORENO DÍAZ, MANUEL · MORENO MORENO, GUSTAVO ADOLFO · MORILLA GARCÍA, EMILIANO · MORÓN LEDRO, MANUEL · MUÑOZ GÓMEZ, JOSÉ LUIS · MUÑOZ GUTIÉRREZ, VICENTE · MUÑOZ HERRERO, BENITO · NARVÁEZ LUQUE, SILVIA · NARVÁEZ MÁRQUEZ, AURELIO · NARVÁEZ MÁRQUEZ, JOSÉ ANTONIO · NAVARRO RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS · NOYA GARCÍA, ALEJANDRO · NUÑEZ GUERRERO, EMILIO · NUÑEZ LLINAS, JUAN ANTONIO · NUÑEZ MELGAR, FRANCISCO JAVIER · OCAÑA OCAÑA, JUAN JESÚS · ODENA MARTÍNEZ, JAIME · OLIVARES PABÓN, RAFAEL · OLMOS LÓPEZ, MARÍA · ONCALA DE QUINTA, JAVIER · OÑATE CANO, MANUEL · OÑATE SÁNCHEZ, FERMIN · OÑATE SÁNCHEZ, MANUEL · ORELLANA DÍAZ, DIEGO · ORELLANA MORA, SANDRA ISABEL · OSORIO PEREA, JUAN · OSUNA GONZÁLEZ, FRANCISCO DAVID · PATRÓN SANDOVAL, JUAN ANTONIO · PEDRAZA GÓMEZ, FRANCISCO JAVIER · PÉREZ GONZÁLEZ, GEMA S · PÉREZ PÉREZ, JUAN PABLO · PERNIA FERNÁNDEZ, OSCAR · PINTO SÁEZ, DAVID SIMÓN · PINERO ACOSTA, FRANCISCO · PLATERO GALLIANO, PATRICIA NOELIA · POMARES MARTÍN, FCO JOSÉ · PONCE CODÉS, MARÍA DEL CARMEN · PORTERO PÉREZ, PABLO JESÚS · POYATO ARROYO, RAMÓN · PUYOL GONZÁLEZ, JOSÉ MANUEL · QUIRÓS CABALLERO, ANA MARÍA · RACERO SÁNCHEZ, EFRÉN · RAMOS GUTIÉRREZ, FERNANDO LUIS · RAMOS PASTOR, MIGUEL JUAN · RECIO CASARES, DIEGO · REUS HERNÁNDEZ, JUAN ANTONIO · RÍOS MARÍN, SERGIO · RÍOS MEJÍAS, NATALIA CRISTINA · RIVERA RUBIO, JOSÉ LUIS · ROBAYO BALONGO, FEDERICO JOSÉ · ROBLES LERMA, ENRIQUE · ROCA GALVÍN, JUAN FRANCISCO · ROCHA SELLES, FÉLIX · RODRÍGUEZ CORRALES, RAFAEL · RODRÍGUEZ GÓMEZ, ANTONIO · RODRÍGUEZ GÓMEZ, ANTONIO MANUEL · RODRÍGUEZ LOZANO, ANTONIO · RODRÍGUEZ MONTES DE OCA, JOSÉ · RODRÍGUEZ MONTES DE OCA, SALVADOR · RODRÍGUEZ PÉREZ, JOSÉ LUIS · RODRÍGUEZ PÉREZ, JUAN ANTONIO · RODRÍGUEZ SUÁREZ, JOSÉ ANTONIO · RODRÍGUEZ SUAREZ, LUCÍA · ROSA RIQUELME, FRANCISCO · ROSA RIQUELME, JUAN ANTONIO · ROSANO AGUILAR, MARCOS · ROSENDE SEOANE, ALBERTO · RUIZ ASQUERINO, MARÍA DEL CARMEN · RUIZ ASQUERINO, RAMÓN EUGENIO · RUIZ IGLESIAS, ANTONIO MIGUEL · RUIZ LÓPEZ, ANDRES · RUIZ RODAL, GEMA PATRICIA · RUIZ RUIZ, ADOLFO · RUIZ RUIZ, EUGENIO ANTONIO · RUIZ TORRES, FIDEL JORGE · SALVADOR AGUILAR, CARLOS JAVIER · SALVADOR MUÑOZ, JUAN JOSÉ · SÁNCHEZ GARCÍA, MANUEL · SÁNCHEZ DE ALCÁZAR GARCÍA, FRANCISCO J. · SANTOS ZARAGOZA, JOAQUÍN · SANZ BERNAL, MÁXIMO · SARRIAS LÓPEZ, JOSÉ ANTONIO · SERRANO LOSADA, MARTÍN · SERRATO CASAS, ALFONSO · SEVILLA VILLANUEVA, JOSÉ · SORIANO GALLIANA, JERÓNIMO · SORIANO LÓPEZ, CARMEN · SUÁREZ ROMERO, MARÍA GEMA · SUÑE RECIO, JUAN CARLOS · TENA MENA, DANIEL · TORREJÓN TRIVIÑO, RAÚL MIGUEL · TRAPERÓ GONZÁLEZ, FRANCISCO JOSÉ · TRUJILLO BAPTISTA, FRANCISCO S · UMBRÍA LÓPEZ, RUBÉN · URBANEJA VASALLO, ALONSO JOSÉ · VADILLO ROCA, CRISTÓBAL · VADILLO ROCA, JOSÉ MARÍA · VALDIVIA ROMERO, JOSÉ GONZALO · VALLEJO LOPERA, JOSÉ ANTONIO · VALVERDE GARRIDO, JUAN CARLOS · VARO GONZÁLEZ, MANUEL · VÁZQUEZ CERVANTES, FRANCISCO JESÚS · VÁZQUEZ MARTÍN, EDUARDO · VÁZQUEZ MARTÍN, JUAN CARLOS · VÁZQUEZ MARTÍN, SEBASTIÁN J. · VEGA MARTÍN, ANTONIO · VERA FRANCO, JOSÉ ANTONIO · VERA FRANCO, SEBASTIÁN · VERA GUERRERO, JOSÉ MANUEL · VERA LÁZARO-CARRASCO, VERÓNICA · VERA SÁNCHEZ, FRANCISCO · VILLALBA GIL, EDUARDO · VILLALBA GONZÁLEZ, JUAN CARLOS · VILLALOBOS PÉREZ, JUAN ANTONIO · VILLEGAS DOMÍNGUEZ, PATRICIA · YEDRA MENA, JOSÉ ANTONIO



ABADÍA PALMA, EDUARDO · ABADÍA PALMA, FRANCISCO JAVIER · ABADÍA VALLE, DAMIAN · ABOU-JADIDI GARCÍA, YOUSSEF · ACEDO MORENO, FRANCISCO J. · ACEVEDO BAENA, FRANCISCO · ACEVEDO PORTILLO, ALBERTO · ACOSTA ZACARIAS, FRANCISCO · AGUILAR FRANCO, JOSÉ ANTONIO · ALANDI GONZÁLEZ, JONATHAN · ALANDY DURÁN, J. ANTONIO · ALAVÉS JURADO, JUAN JOSÉ · ALBA JIMÉNEZ, CARLOS · ALBA JIMÉNEZ, RAFAEL · ALCAIDE GARCÍA, ANTONIO · ALCARAZ SERRANO, LUIS · ALEX CASTELLÉ, MIGUEL · ALONSO SALINAS, JESÚS M. · ÁLVAREZ AMOR, MIGUEL ÁNGEL · ÁLVAREZ ARAGÓN, FRANCISCO MANUEL · ÁLVAREZ CEBRERO, MIGUEL · ÁLVAREZ GÓMEZ, JOSÉ LUIS · AMATE MATA, ADOLFO · AMATE MATA, ANTONIO · AMATE MATA, JESÚS · AMATE MATA, JUAN · AMATE MATA, LEOPOLDO · AMATE RODRÍGUEZ, JUAN ANTONIO · AMATE RODRÍGUEZ, VÍCTOR M. · AMAYA BECERRA, JUAN ANTONIO · ANDRADES HEREDIA, JUAN FRANCISCO · ANILLO FRANCISCO, MARCO · APARICIO CAMPANO, JOSÉ MIGUEL · APARICIO MATEOS, JOSÉ MANUEL · APARICIO PEÑA, MIGUEL · ARAGÓN AGUILERA, DANIEL · ARAGÓN AGUILERA, MARIANO ARAGÓN CORONIL, JOSÉ ANTONIO · ARAGÓN CORONIL, MIGUEL A. · ARAGÓN CRUCEIRA, JOSÉ · ARANA JIMÉNEZ, DANIEL · ARANA RODRÍGUEZ, DIEGO · ARANA SIMÓN, ANDRÉS · ARANA SIMÓN, FRANCISCO JOSÉ · ARANA SOLER, JORGE · ARANA SOLER, JOSÉ MARÍA · ARAÚJO CASTILLA, JOSÉ CARLOS · ARAÚJO SANTAMARÍA, JOSÉ MANUEL · ARMENTA BECERRA, ÁNGEL · ARMENTA FERNÁNDEZ, MIGUEL ÁNGEL · ARROYO FERNÁNDEZ, FRANCISCO JAVIER · ARROYO GARCÍA, RAFAEL · ARROYO SANTIAGO, JOAQUÍN · ASENCIO LUNA, RAMÓN · ASENCIO PERLES, RAÚL · ATIENZA CORTÉS, FERNANDO · ATIENZA JIMÉNEZ, RAFAEL MANUEL · AUCHEL CASAS, JOSÉ · AUCHEL MARTÍNEZ, MARIO RUBÉN · BALBUENA LUQUE, JORGE · BALLESTEROS MÁRQUEZ, ANDRÉS · BALLESTEROS RODRÍGUEZ, JOSÉ ANTONIO · BALMON ZAMORA, FRANCISCO JAVIER · BALONGO SEDEÑO, JUAN MANUEL · BANDA RAMOS, JUAN MANUEL · BARBOSA GÓMEZ, ANTONIO · BARBOSA RODRÍGUEZ, ANTONIO · BAREA MONTES, EDUARDO · BARRAGÁN DE HOYOS, FRANCISCO · BARRAGÁN DE HOYOS, JOSÉ CARLOS · BARRAGÁN DE HOYOS, JUAN ANTONIO · BARRAGÁN SAAVEDRA, JUAN ANTONIO · BARRERA VENEGA, FRANCISCO · BARRERO GALLERO, MIGUEL ÁNGEL · BARRERO GAVIRA, SERGIO · BARRERO MAGAÑA, ANTONIO · BARRERO MAGAÑA, JOSÉ A. · BARROSO TUR, SANTIAGO · BARTUREN RODRÍGUEZ, FRANCISCO · BASADRE CALVO, JUAN · BATUGG GONZÁLEZ, EMILIO · BATUGG LÓPEZ, ENRIQUE · BATUGG LÓPEZ, FRANCISCO JAVIER · BATUGG LÓPEZ, JUAN · BATUGG LÓPEZ, PABLO · BATUGG SERRANO, ALFREDO · BATUGG SERRANO, MIGUEL ÁNGEL · BATUGG SERRANO, VÍCTOR · BAUTISTA ESPINOSA, ANDRÉS · BAZAN LÓPEZ, MIGUEL · BEARDO PÉREZ, RAFAEL · BEARDO TORRES, JOSÉ MARÍA · BECERRA BLANCO, FRANCISCO · BECERRA BLANCO, MANUEL · BECERRA BLANCO, RICARDO · BECERRA CASTRO, JUAN · BECERRA DEL CAN, RAÚL · BECERRA GARCÍA, JUAN · BECERRA PÉREZ, RICARDO · BECERRA RUIZ, JOSÉ LUIS · BECERRA SÁNCHEZ, DAVID · BECERRA SÁNCHEZ, JUAN PABLO · BENEDICTO MOYA, DAVID · BENEROSO PARRADO, LUCAS · BENÍTEZ DELGADO, FRANCISCO · BENÍTEZ GARCÍA, JOSÉ ANTONIO · BENÍTEZ MARFIL, LUIS MIGUEL · BENÍTEZ MARTÍN, EMILIO JOSÉ · BENÍTEZ MARTÍN, FRANCISCO · BENÍTEZ MARTÍN, MIGUEL · BENÍTEZ MORAL, DAVID · BENÍTEZ MORAL, JORGE · BENÍTEZ MORAL, LUIS MIGUEL · BENÍTEZ SERRANO, EDUARDO · BENÍTEZ SERRANO, JERÓNIMO · BENÍTEZ SOUSA, JOSÉ CARLOS · BENÍTEZ SOUSA, JUAN ANTONIO · BENÍTEZ SOUSA, MANUEL · BENÍTEZ SUBIAS, RAFAEL · BENÍTEZ TORRES, JOSÉ · BENÍTEZ TORRES, SERGIO · BERENJENO GONZÁLEZ, FRANCISCO · BERLANGA ARTACHO, DAVID · BERMEJO ORTEGA, JOSÉ ÁNGEL · BERMEJO VÁZQUEZ, JULIO · BERNAL FERNÁNDEZ, SALVADOR · BERNAL LEÓN, FRANCISCO · BERNÁRDEZ GÓMEZ, FRANCISCO J. · BERROCAL SÁNCHEZ, MIGUEL ÁNGEL · BLANCO FERNÁNDEZ, CARLOS VALENTÍN · BLAZQUEZ CORRALES, LUIS · BOLAINO BECERRA, FERNANDO · BOLAINO BECERRA, JESÚS · BONO GARCÍA, SERGIO JESÚS · BONO LIMA, FELIPE · BONO MARTÍNEZ, DAVID · BONO MARTÍNEZ, FELIPE · BONO SORIANO, JUAN MANUEL · BORDE LÓPEZ, SERGIO · BORRILLO LEÓN, JUAN · BORREGO GUILLEN, JOSÉ MARÍA · BORREGO LUNA, FERNANDO · BRISEÑO VIDAL, FERNANDO · BUENO IGLESIAS, DAVID · BUSATI OCHOA, DOMINGO · CABA MORENO, ANDRÉS VIRGILIO · CABELLO DÍAZ, EDUARDO · CABELLO MORA, ENRIQUE · CABELLO SÁNCHEZ, MANUEL · CABEZA FERNÁNDEZ, PABLO DAVID · CABEZA UTRERA, JOSÉ · CABEZÓN NAVIA, VÍCTOR MANUEL · CABEZÓN RODRÍGUEZ, FERNANDO J. · CABRERA JIMÉNEZ, FRANCISCO JAVIER · CABRERA JIMÉNEZ, JOSÉ A. · CÁDIZ ALCARAZ, FRANCISCO MANUEL · CALVO BERNAL, JOAQUÍN · CALVO MARTÍNEZ, ANTONIO · CALVO PÉREZ, ANTONIO · CALVO PÉREZ, JOSÉ MANUEL · CAMACHO ALVARADO, JORGE · CAMACHO CANO, JAVIER · CAMACHO GARCÍA, ANTONIO · CAMACHO GARCÍA, MI-

GUEL ÁNGEL · CAMPANO CABANES, DIEGO · CAMPANO FERNÁNDEZ, FRANCISCO JAVIER · CAMPANO GARCÍA, JOSÉ MARÍA · CAMPANO GARCÍA, JUAN JESÚS · CAMPOS ÁLVAREZ, ALBERTO · CAMPOS ESCÁNEZ, JOSÉ ANTONIO · CANA BOLAÑO, MIGUEL DAVID · CANA TRUJILLO, JUAN MANUEL · CANALES DE LA CUESTA, MIGUEL ÁNGEL · CANAS BLANCO, CARLOS JESÚS · CANO NARANJO, FRANCISCO · CANO NARANJO, RAFAEL · CANTERO CANA, ANTONIO · CARBALLIDO ZUCILLA, ANTONIO · CARNERERO VALADES, ANTONIO · CARQUESA LÓPEZ, SANTIAGO M. · CARRASCO GONZÁLEZ, SERGIO · CARRASCO LÓPEZ, JUAN · CARRERO MORENO, JOSÉ MARÍA · CARRILLO CABRERA, ABEL · CASAL AGUILERA, JOSÉ MARÍA · CASAL BUTRÓN, FRANCISCO JOSÉ · CASTAÑO GARCÍA, ÓSCAR · CASTELLANO GONZÁLEZ, ANTONIO DAVID · CASTILLO BENIGNO, JESÚS · CASTILLO CHACÓN, JOSÉ MANUEL · CASTILLO COLLADO, JOSÉ · CASTILLO MATEO, ADRIÁN · CASTRO DELGADO, ANTONIO · CASTRO GAVIRA, RAÚL · CASTRO JASSO, LUIS JOSÉ · CASTRO MILLO, LUIS · CASTRO MILLO, MANUEL · CASTRO ROMERO, CARLOS ALBERTO · CAYUELA COLUMÉ, FRANCISCO · CAYUELA CONTRERAS, JUAN FRANCISCO · CERVANTES GUERRA, SEBASTIÁN · CHACÓN BARRERO, JOSÉ ANTONIO · CHACÓN CARRASCO, JUAN ANTONIO · CHACÓN DÍAZ, FRANCISCO · CHACÓN DÍAZ, MANUEL · CHAVES RODRÍGUEZ, ALFREDO · CHECA CARRASCO, ÁLVARO ALONSO · CHECA CARRASCO, JUAN MANUEL · CIFUENTES DELGADO, MARIO JESÚS · CLAVIJO ALMOGUERA, BRUNO · CLAVIJO MORALES, MANUEL · CODERT GONZÁLEZ, FRANCISCO JAVIER · COHEN MELGAR, JACOB · COLLADO GARCÍA, GABRIEL · COLLANTE ARMENTA, JOSÉ LUIS · COMINO GUTIÉRREZ, ALBERTO · COMINO GUTIÉRREZ, ANDRÉS · COMINO GUTIÉRREZ, VÍCTOR · CONTRERAS CASAS, ANTONIO · CONTRERAS CASAS, JESÚS · CONTRERAS CASAS, JUAN · CONTRERAS RUIZ, FRANCISCO JAVIER · CONTRERAS RUIZ, JUAN DAVID · CORBACHO MARTÍN, FRANCISCO DE ASÍS · CORBACHO VÁZQUEZ, ÁNGEL · CORBACHO ZAMBRANO, JUAN JOSÉ · CORONA NUÑEZ, JUAN A. · CORONIL ELHALIAOUI, ABDIJEBBAR · CORONIL MORENO, JUAN JOSÉ · CORRAL DÍAZ, SANTIAGO · CORRALES GUTIÉRREZ, FRANCISCO JAVIER · CORRALES GUTIÉRREZ, JUAN MANUEL · CORRALES RODRÍGUEZ, JESÚS MANUEL · CORRALES SEGUIRA, PEDRO JESÚS · CORRERO GARCÍA, MIGUEL · CORRERO GAVILÁN, ELIAS · CORRERO GAVILÁN, SAMUEL · CORRERO MORENO, JOSÉ ANTONIO · CORTÉS CUENCA, LUIS · CORTIJO ANTEQUERA, SANTIAGO · COTE ESPINOSA, DAVID · COZAR ÁLVAREZ, LUIS · CRESPO ALBADALEJO, ANTONIO · CRESPO ALBADALEJO, ISMAEL · CRESPO ALBADALEJO, RUBÉN DARIO · CRUCEIRA JIMÉNEZ, MANUEL · CRUCEIRA JIMÉNEZ, RAFAEL · CUADRADO GONZÁLEZ, MANUEL ÁNGEL · CUSTODIO MANZANARES, ÓSCAR · CUSTODIO MANZANARES, PEDRO · CUSTODIO RUIZ, ALBERTO CARLOS · CUSTODIO RUIZ, MIGUEL ÁNGEL · DE CASTRO CAMPOS, JUAN · DE CASTRO REYES, JOSÉ CARLOS · DE CASTRO RUBIO, FRANCISCO JAVIER · DE LA CUESTA ANDRADES, DANIEL · DE LA PEÑA FORTE, JERONIMO · DE LA ROSA HERRERA, FERNANDO · DE LA VILLA JIMÉNEZ, CARLOS J. · DE SALAS SIBAJA, ADRIÁN · DE SALAS SIBAJA, DANIEL · DEL CAN GARCÍA, MARIÁN FRANCISCO · DEL RÍO GUTIÉRREZ, FRANCISCO JAVIER · DEL RÍO RUIZ, JOSÉ ANTONIO · DEL RÍO VIERA, AMADO · DEL VALLE BENÍTEZ, FRANCISCO · DEL VALLE CASAS, FERNANDO · DEL VALLE CASAS, ÓSCAR · DEL VALLE MACÍAS, ÁNGEL ANTONIO · DELGADO ALCONCHEL, MARIO · DELGADO ALCONCHEL, MIGUEL · DELGADO ARROYO, PEDRO · DELGADO CAMPANO, JUAN J. · DELGADO DIFARQUE, DAVID · DELGADO GALEANO, FLORENCIO · DELGADO JIMÉNEZ, J. MANUEL · DELGADO JIMÉNEZ, JOSÉ · DELGADO JIMÉNEZ, JUAN C. · DELGADO MORILLO, DAVID · DELGADO ORTEGA, CARLOS · DELGADO RODRÍGUEZ, JAIME LUIS · DELGADO ROJAS, JOSÉ · DELICADO SERRANO, DIEGO · DELICADO SERRANO, JOSÉ ANTONIO · DELICADO VALVERDE, ALEJANDRO · DENIS NUÑEZ, JOSÉ · LEJANDRO · DEUDERO JIMÉNEZ, DAVID · DÍAZ ALMELLONES, JOSÉ L. · DÍAZ ALMELLONES, JUAN CARLOS · DÍAZ ARREBOLA, FRANCISCO · DÍAZ GONZÁLEZ, JUAN JOSÉ · DÍAZ JIMÉNEZ, ISMAEL · DÍAZ JIMÉNEZ, RAÚL · DÍAZ JIMÉNEZ, SEBASTIÁN · DÍAZ JIMÉNEZ, SERGIO · DÍAZ TROYA, BERNABÉ · DOMÍNGUEZ CLAVIJO, DANIEL · DOMÍNGUEZ CLAVIJO, JORGE · DOMÍNGUEZ GARCÍA, JUAN · DOMÍNGUEZ GARCÍA, MIGUEL · DOMÍNGUEZ HORMIGO, ALEJANDRO · DOMÍNGUEZ LÓPEZ, JESÚS DAVID · DOMÍNGUEZ MONFILLO, RAFAEL · DOMÍNGUEZ MONGE, MIGUEL · DOMÍNGUEZ MONGE, PEDRO · DOMÍNGUEZ MONGE, SEBASTIÁN · DOMÍNGUEZ PÉREZ, FRANCISCO JAVIER · DOMÍNGUEZ SABAL, SALVADOR · DRISSI TOUMDI, HAMID · DURÁN DOMÍNGUEZ, FERMÍN · DURÁN MUÑOZ, FRANCISCO JESÚS · DURÁN OLIVA, JOSÉ · DURÁN PUERTA, IVÁN · DURÁN RODRÍGUEZ, MIGUEL · ENRIQUE DELGADO, FRANCISCO · ENRIQUE VELASCO, JUAN ANTONIO · ESCALONA AGUILAR, JOSÉ M. · ESCÁNEZ VÁZQUEZ, FELIPE · ESCARRAMÁN ORTEGA, ANDRÉS MIGUEL · ESPAÑA MARÍN, JUAN

ESPICIAGA PICHARDO, JUAN JOSÉ · ESPICIAGA RAMÍREZ, ÁNGEL · ESPINOSA GARCÉS, ANTONIO JESÚS · ESPINOSA MANZANO, FRANCISCO · ESPINOSA SUÁREZ, FRANCISCO JAVIER · ESTEBAN CABEZÓN, JUAN CARLOS · ESTEBAN CABEZÓN, PEDRO JOSÉ · ESTEBAN GUTIÉRREZ, ANDRÉS · ESTEBAN GUTIÉRREZ, JUAN JOSÉ · ESTRADA CÁNOVAS, JOSÉ LUIS · ESTRADA MARTÍNEZ, MIGUEL ÁNGEL · EXPÓSITO GONZÁLEZ, DOMINGO · FAJARDO VÁZQUEZ, JORGE · FERIA BURSON, JAVIER · FERNÁNDEZ BARCIELA, ANTONIO · FERNÁNDEZ BARCIELA, RAMÓN · FERNÁNDEZ CABEZA, DAMIÁN · FERNÁNDEZ CAMPANO, ROBERTO · FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, PEDRO LUIS · FERNÁNDEZ GARRIDO, JUAN C. · FERNÁNDEZ GOMAR, RUBÉN · FERNÁNDEZ LÓPEZ, JOSÉ ANTONIO · FERNÁNDEZ LÓPEZ, PASTOR · FERNÁNDEZ MÁRQUEZ, CARLOS JAVIER · FERNÁNDEZ MORENO, ANTONIO A. · FERNÁNDEZ MORENO, JUAN PEDRO · FERNÁNDEZ PUCHE, ISAAC FRANCISCO · FERNÁNDEZ ROBLÉDILLO, RAFAEL · FERNÁNDEZ RULL, JOSÉ LUIS · FERNÁNDEZ SALAS, VÍCTOR M. · FERNÁNDEZ TORRES, LUIS · FERNÁNDEZ TRUJILLO, NICOLÁS JESÚS · FERNÁNDEZ VARGAS, CARLOS MANUEL · FERNÁNDEZ VERDUGO, MANUEL · FERRARI CASTILLO, ANTONIO JOSÉ · FERRARI MONROY, ANTONIO · FERRER GONZÁLEZ, SERGIO · FERRER SERRANO, JOSÉ ANTONIO · FERRÓN BECERRA, JUAN A. · FONCUBIERTA FACIO, ANTONIO · FONCUBIERTA FACIO, FRANCISCO JOSÉ · FONCUBIERTA FACIO, MANUEL · FONCUBIERTA GALLARDO, JESÚS · FONCUBIERTA GALLARDO, JOSÉ A. · FONCUBIERTA JIMÉNEZ, FRANCISCO · FONCUBIERTA JIMÉNEZ, MANUEL · FONCUBIERTA NARANJO, FERNANDO · FOSELA LUQUE, JOSÉ LUIS · FRANCISCO BERMEJO, JOSÉ · FRANCO PIÑERO, ADRIÁN MANUEL · FRANCO SEDEÑO, ÓSCAR · FREDA MOLINA, JOSÉ MANUEL · GALINDO DEL VALLE, MIGUEL ÁNGEL · GALINDO MULERO, JUAN RICARDO · GALINDO NARVÁEZ, VÍCTOR MANUEL · GALLARDO ESCALONA, CRISTÓBAL · GALLARDO MORENO, SEBASTIÁN · GALLARDO REYES, FERNANDO · GALLEGU ENCINA, MANUEL · GALLEGU RUIZ, ALFONSO · GALLEGU RUIZ, JOSÉ MARÍA · GALVÍN FERNÁNDEZ, FRANCISCO · GAMEZ PÉREZ, JOSÉ ANTONIO · GARCÍA ALIJA, JOSÉ SIMÓN · GARCÍA BECERRA, DAVID · GARCÍA BONO, FRANCISCO JOSÉ · GARCÍA BRAVO, SALVADOR · GARCÍA CORDÓN, MANUEL · GARCÍA COSANO, JUAN ANTONIO · GARCÍA DOMÍNGUEZ, DIEGO · GARCÍA GARCÍA, DAVID · GARCÍA GARCÍA, JOSÉ · GARCÍA GARCÍA, SANTIAGO · GARCÍA GÓMEZ, ANDRÉS · GARCÍA GÓMEZ, FRANCISCO JOSÉ · GARCÍA GONZÁLEZ, ANTONIO · GARCÍA GONZÁLEZ, DIEGO · GARCÍA GONZÁLEZ, FRANCISCO · GARCÍA GONZÁLEZ, JESÚS · GARCÍA GONZÁLEZ, JUAN JOSÉ · GARCÍA GUTIÉRREZ, JOSÉ · GARCÍA HIDALGO, ALEJANDRO · GARCÍA HIDALGO, JACINTO JAVIER · GARCÍA JIMÉNEZ, EDUARDO · GARCÍA JIMÉNEZ, ENRIQUE · GARCÍA LEÓN, JUAN ANTONIO · GARCÍA LOBO, JESÚS M. · GARCÍA MANZANARES, JOSÉ LUIS · GARCÍA MARTÍN, ANTONIO · GARCÍA MATEO, JOSÉ A. · GARCÍA MENDEZ, JOAQUÍN FRANCISCO · GARCÍA MORENO, IVÁN JESÚS · GARCÍA NAVARRO, ALEJANDRO · GARCÍA NAVARRO, DAVID · GARCÍA NAVARRO, EDUARDO JESÚS · GARCÍA NAVARRO, FRANCISCO JAVIER · GARCÍA NAVARRO, JOSÉ MIGUEL · GARCÍA NAVARRO, JUAN PABLO · GARCÍA NUÑEZ, ANDRÉS · GARCÍA PADILLA, FRANCISCO · GARCÍA PÉREZ, ELADIO · GARCÍA PIÑA, FRANCISCO · GARCÍA RIVAS, FRANCISCO · GARCÍA RIVAS, PEDRO · GARCÍA ROCA, JUAN ANDRÉS · GARCÍA RODRÍGUEZ, ANTONIO · GARCÍA RODRÍGUEZ, DAVID · GARCÍA RODRÍGUEZ, JUAN FRANCISCO · GARCÍA ROMÁN, JOSÉ MANUEL · GARCÍA RUIZ, ÁNGEL · GARCÍA RUIZ, FRANCISCO JAVIER · GARCÍA RUIZ, MOISÉS · GARCÍA RUIZ, SAMUEL · GARCÍA SÁNCHEZ, AGUSTÍN JESÚS · GARCÍA SÁNCHEZ, SABINO DOMINGO · GARCÍA SENA, PEDRO MANUEL · GARCÍA TIRADO, ENRIQUE · GARCÍA TOCÓN, JOSÉ MANUEL · GARCÍA TOVAR, ANDRÉS MIGUEL · GARCÍA TOVAR, SERGIO · GARNICA CAMPOS, ÁLVARO · GARNICA CORBACHO, JOAQUÍN · GARNICA GIL, ILDEFONSO DAMIÁN · GARNICA GIL, JESÚS · GARNICA GIL, JOAQUÍN MIGUEL · GARRIDO PARRA, JOSÉ MARÍA · GAVILÁN MONCADA, LUIS · GAVIRA LÓPEZ, ADRIÁN · GAVIRA RUIZ, FRANCISCO JOSÉ · GAVIRA SANTOS, FERNANDO · GAVIRA SANTOS, MANUEL · GAVIRA TORRES, EMILIO · GERENA GONZÁLEZ, JESÚS DAVID · GIL NAVARRO, FRANCISCO JAVIER · GIL RÍOS, JOSÉ MARÍA · GLAUDER PÉREZ, ANTONIO · GODINO MORENO, ROBERTO · GODOY GALLARDO, JONATHAN JESÚS · GODOY GALLARDO, RAFAEL ISAAC · GODOY NAVARRO, DANIEL · GODOY RUIZ, MANUEL · GÓMEZ ALBA, ANTONIO · GÓMEZ ALBA, BALTASAR · GÓMEZ DE HOYOS, FRANCISCO JAVIER · GÓMEZ DE HOYOS, GONZALO · GÓMEZ DÍAZ, DAVID ISAAC · GÓMEZ DÍAZ, JOSÉ MANUEL · GÓMEZ GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL · GÓMEZ GONZÁLEZ, ANTONIO JESÚS · GÓMEZ GUTIÉRREZ, ALEJANDRO · GÓMEZ GUTIÉRREZ, JOSÉ ANTONIO · GÓMEZ LEÓN, JOSÉ ALEJANDRO · GÓMEZ MONTILLA, LORENZO · GÓMEZ OLIVA, JOSÉ DAMIÁN · GÓMEZ OLIVA, JUAN ANTONIO · GÓMEZ OLIVA, JOSÉ · GÓMEZ OLIVA, LUIS · GÓMEZ ORTEGA, JUAN

CARLOS · GONZÁLEZ ARANA, LEONARDO · GONZÁLEZ ARROYO, ANTONIO JESÚS · GONZÁLEZ ARROYO, RAFAEL FRANCISCO · GONZÁLEZ BENÍTEZ, SERGIO · GONZÁLEZ CAMPOS, CARLOS · GONZÁLEZ CAMPOS, JUAN · GONZÁLEZ CARRASCO, JOSÉ LUIS · GONZÁLEZ CRUZADO, FRANCISCO · GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, JUAN ANTONIO · GONZÁLEZ FONCUBIERTA, JUAN CARLOS · GONZÁLEZ GARCÍA, SEBASTIÁN · GONZÁLEZ GONZÁLEZ, RAÚL · GONZÁLEZ GUERRERO, ANDRÉS JESÚS · GONZÁLEZ GUERRERO, JOSÉ M. · GONZÁLEZ IBORRA, MANUEL JESÚS · GONZÁLEZ IBORRA, SERGIO · GONZÁLEZ LÓPEZ, JOSÉ A. M. · GONZÁLEZ MILLÁN, DOMINGO · GONZÁLEZ PÉREZ, JESÚS · GONZÁLEZ PÉREZ, JOSÉ A. · GONZÁLEZ PÉREZ, SALVADOR · GONZÁLEZ RAMOS, MANUEL SALVADOR · GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, FRANCISCO JAVIER · GONZÁLEZ RUIZ, GUSTAVO · GONZÁLEZ SÁNCHEZ, JUAN JOSÉ · GONZÁLEZ TEJÓN, ISRAEL · GONZÁLEZ ZAFRA, JOSÉ ANTONIO · GRIMA FERNÁNDEZ, MIGUEL · GROSSO DÍAZ, SEBASTIÁN M. · GUERRERO ARANA, J. MARÍA · GUERRERO CARRASCO, JOSÉ LUIS · GUERRERO CHANIVET, JUAN · GUERRERO CHANIVET, RAMÓN · GUERRERO CORRAL, ALBERTO JESÚS · GUERRERO CORRAL, ANTONIO · GUERRERO CORRAL, FRANCISCO JAVIER · GUERRERO DOMÍNGUEZ, PEDRO · GUERRERO MUÑOZ, SALVADOR · GUERRERO PEÑA, ALFONSO · GUERRERO ROJO, JUAN CARLOS · GUERRERO SÁNCHEZ, JAVIER · GUERRERO SÁNCHEZ, SERGIO · GUERRERO VILLANUEVA, ALFONSO · GUERRERO VILLANUEVA, JUAN ANTONIO · GUIBADO ROSA, MARCO ANTONIO · GUTIÉRREZ AGREDANO, MANUEL · GUTIÉRREZ ARMENGO, ANDRÉS · GUTIÉRREZ CABEZAS, ISMAEL · GUTIÉRREZ COTE, FRANCISCO MATEO · GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ, FRANCISCO · GUTIÉRREZ GIL, JOSÉ LUIS · GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, JUAN MANUEL · GUTIÉRREZ GUTIÉRREZ, DAVID · GUTIÉRREZ GUTIÉRREZ, SERGIO · GUTIÉRREZ ROSILLO, FRANCISCO · GUTIÉRREZ RUIZ, FRANCISCO MANUEL · GUTIÉRREZ SÁNCHEZ, JUAN · GUTIÉRREZ SÁNCHEZ, MANUEL · GUZMÁN RODRÍGUEZ, MIGUEL · HEREDIA RAMOS, ÁNGEL · HEREDIA RAMOS, JOSÉ · HERNÁNDEZ MESA, FRANCISCO J. · HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, JOSÉ MIGUEL · HERRERO DE CASTRO, FRANCISCO JAVIER · HIGUERAS MORALES, DOMINGO · HIGUERAS RODRÍGUEZ, SERGIO · HITA BAREA, DIEGO · HITA BAREA, J. ANTONIO · HITA DOMÍNGUEZ, EZEQUIEL · HITA PIZARRO, ANDRÉS JOSÉ · HORTIGÓN MURTULA, MANUEL · HOYOS BLANCO, ANDRÉS · HOYOS GONZÁLEZ, JUAN ANTONIO · HUELVA GAVILÁN, JORGE · HUELVA GAVILÁN, JOSÉ MANUEL · HUERTA SARMIENTO, EUSEBIO · HUERTAS LÓPEZ, ISRAEL · HUERTAS NO, EDUARDO · HUERTAS SARMIENTOS, FRANCISCO JAVIER · IBORRA PEÑAS, ANTONIO · IGLESIAS SAN JUAN, FERNANDO JAVIER · INFANTE ESTÉVEZ, FRANCISCO DE ASÍS · ISRAEL IMOSI, DANIEL VÍCTOR · JAÉN BENÍTEZ, JUAN · JAÉN BENÍTEZ, MANUEL · JAÉN JIMÉNEZ, MANUEL · JARAUTA SEÑOR, DAVID · JARAUTA SEÑOR, FRANCISCO GABRIEL · JEREZ SÁNCHEZ, VÍCTOR MANUEL · JIMÉNEZ AGUERA, FRANCISCO · JIMÉNEZ AGUERA, JUAN · JIMÉNEZ ALONSO, MARIO · JIMÉNEZ ALZA, JUAN VICENTE · JIMÉNEZ BENÍTEZ, DAVID · JIMÉNEZ BENÍTEZ, JUAN · JIMÉNEZ BENÍTEZ, MIGUEL · JIMÉNEZ CAMACHO, ANTONIO MIGUEL · JIMÉNEZ CAMACHO, JOSÉ · JIMÉNEZ CHAVES, JUAN ANTONIO · JIMÉNEZ CORDOBA, ANDRÉS JOSÉ · JIMÉNEZ CORDOBA, FRANCISCO JAVIER · JIMÉNEZ CRESPO, PEDRO JESÚS · JIMÉNEZ ESCALONA, ROGELIO · JIMÉNEZ GARCÍA, ALFONSO · JIMÉNEZ GARCÍA, ANDRÉS · JIMÉNEZ GARCÍA, ANTONIO · JIMÉNEZ GARCÍA, FRANCISCO · JIMÉNEZ GARCÍA, PASCUAL · JIMÉNEZ GONZÁLEZ, JOSÉ M. · JIMÉNEZ MALDONADO, ANTONIO · JIMÉNEZ MÁRQUEZ, FRANCISCO RAMÓN · JIMÉNEZ MÁRQUEZ, JUAN ANTONIO · JIMÉNEZ MÁRQUEZ, MIGUEL ÁNGEL · JIMÉNEZ MELÉNDEZ, JOSÉ MARÍA · JIMÉNEZ MENA, JOSÉ ANTONIO · JIMÉNEZ MILLÁN, ANDRÉS · JIMÉNEZ MILLÁN, DAVID · JIMÉNEZ MULERO, JUAN JOSÉ · JIMÉNEZ NOVOA, JOSÉ MANUEL · JIMÉNEZ RODRÍGUEZ, FRANCISCO · JIMÉNEZ TAMAYO, RUBÉN · JIMÉNEZ UCEA, RAÚL · JIMÉNEZ VÁZQUEZ, JOAQUÍN · JIMÉNEZ VÁZQUEZ, SEBASTIÁN · JOYA MONTOYA, FRANCISCO RAFAEL · JURADO LUIS, MIGUEL A. · LARA · ONCUBIERTA, IVÁN · LARA SERRANO, ANTONIO · ASENCIO · LARA SERRANO, JUAN ANTONIO · LARA SOLER, FRANCISCO JOSÉ · LARA SOLER, ISIDRO · LEAL JAÉN, JOSÉ MANUEL · LEAL RODRÍGUEZ, ÁNGEL · LEAL ROMERO, FRANCISCO · LEBLANC FERNÁNDEZ, ANTONIO · LEIVA GONZÁLEZ, ÓSCAR · LEIVA HERNÁNDEZ, ESTEBAN · LEIVA HERNÁNDEZ, SEBASTIÁN · LEÓN BAREA, DIEGO JOSÉ · LEÓN GONZÁLEZ, ANTONIO · LEÓN GONZÁLEZ, JUAN · LEÓN MUÑOZ, JUAN JOSÉ · LEÓN PÉREZ, FRANCISCO JAVIER · LEÓN ROMERO, MANUEL · LEÓN ROMERO, MARTÍN · LEÓN SILVA, MARTÍN · LEÓN VERA, ÁLVARO · LEÓN VERA, JUAN L. · LEÓN VERA, RAÚL · LIMA RUIZ, JUAN ANTONIO · LINARES BRUNO, SERGIO · LLABRES CASTRO, RAMÓN · LLANES PÉREZ, JOSÉ MANUEL · LLAVES BAJO, ALFREDO · LLAVES ROS, LUIS M. · LLERGO MARTÍN, JOSÉ LUIS · LLORCA FIGUEROA, EMILIO · LLORET PEREA, JUAN · LOBATO

Continúa en la página siguiente.



LISTADO PERSONAL FIJO SESTIBALSA (SOCIEDAD ESTATAL ESTIBA Y DESESTIBA) 2007 / PERMANENT STAFF SESTIBALSA 2007 (Continuación)

GARCÍA, MARCOS · LOBATO LOSADA, DIEGO ABRAHAM · LOBATO ORTEGA, ANTONIO · LOBATO SUÁREZ, FRANCISCO · LOBATO VALDÉS, JUAN · LÓPEZ ASENSIO, JAVIER · LÓPEZ CABA, JOSÉ ANTONIO · LÓPEZ CABA, JUAN MANUEL · LÓPEZ CARRASCO, FRANCISCO · LÓPEZ CHACÓN, FRANCISCO MIGUEL · LÓPEZ DARRIBA, JAVIER JOSÉ · LÓPEZ DE LA TORRE, SILVESTRE · LÓPEZ FERNÁNDEZ, JUAN · LÓPEZ GARCÍA, ARTURO · LÓPEZ GARCÍA, MIGUEL A. · LÓPEZ GONZÁLEZ, JUAN J. · LÓPEZ HERNÁNDEZ, ÓSCAR GERMÁN · LÓPEZ LEPE, SANTIAGO · LÓPEZ LIGERO, FRANCISCO MANUEL · LÓPEZ LÓPEZ, ANTONIO · LÓPEZ ORTEGA, LUIS M. · LÓPEZ RÍOS, ALFONSO · LÓPEZ ROCHA, JUAN M. · LÓPEZ ROMERO, JOSÉ MANUEL · LÓPEZ SÁNCHEZ, ALFONSO · LÓPEZ SARMIENTO, ALFONSO · LÓPEZ SARMIENTO, FRANCISCO · LOSADA CABEZA, DAMIÁN · LOSADA CABEZA, J. FRANCISCO · LOSADA CABEZA, JESÚS · LOSADA CABEZA, JORGE · LOSADA FERREIRO, JOSÉ ANTONIO · LOSADA LOBATO, FRANCISCO RAÚL · LOSADA LOBATO, IVÁN · LOSADA LOBATO, JUAN DIEGO · LOSADA SÁNCHEZ, JORGE · LOZANO DOMÍNGUEZ, DAVID · LOZANO DOMÍNGUEZ, MIGUEL · LOZANO DOMÍNGUEZ, ORLANDO · LOZANO ROMERO, CARLOS · LOZANO RUBIO, CARLOS · LUIS GARCÍA, ANTONIO M. · LUIS GARCÍA, JESÚS M. · LUQUE CALDERÓN, RICARDO · LUQUE MARTÍN, CRISTÓBAL · LUQUE MARTÍNEZ, JOSÉ MARÍA · LUZ RÍOS, FRANCISCO · MACHIN BENÍTEZ, JUAN CARLOS · MACÍAS ARIAS, NOE · MACÍAS CARRILLO, SERGIO · MADERAL DÍAZ, ANTONIO J. · MADERAL DÍAZ, DAVID · MALDONADO DURÁN, MARCELO · MALDONADO DURÁN, MARCOS · MALPARTIDA GARCÍA, JOSÉ M. · MANZANARES ORTEGA, ALBERTO · MARESCO ESPICIAGA, JOSÉ L. · MARÍN CASAS, FRANCISCO · MARÍN CASAS, JUAN · MARÍN CONCELLON, JUAN JOSÉ · MARÍN GARCÍA, DAVID · MARÍN GARCÍA, FRANCISCO JOSÉ · MARÍN MOLINA, RAFAEL · MARÍN MOLINA, SALVADOR · MARÍN PRIETO, JAVIER MARÍA · MARÍN RAMÍREZ, ANTONIO · MÁRQUEZ BARCO, JUAN CARLOS · MÁRQUEZ BARCO, SEBASTIÁN ANTONIO · MÁRQUEZ CALDERÓN, JOSÉ MANUEL · MÁRQUEZ GARCÍA, JOSÉ ANTONIO · MÁRQUEZ JIMÉNEZ, SALVADOR · MÁRQUEZ MANZANO, EUGENIO · MÁRQUEZ RUIZ, JORGE SERGIO · MÁRQUEZ RUIZ, MANUEL J. · MÁRQUEZ SANTANDER, JOSÉ MANUEL · MÁRQUEZ SANTANDER, SEBASTIÁN · MARTÍN BARRENO, SALVADOR · ARTIÑ CACERES, DIEGO · MARTÍN CACERES, FRANCISCO · MARTÍN DUARTE, EUGENIO · MARTÍN DUARTE, JOSÉ LUIS · MARTÍN DUARTE, TOMÁS MIGUEL · MARTÍN GEY, DANIEL · MARTÍN GÓMEZ, VÍCTOR M. · MARTÍN MADERAL, SEBASTIÁN · MARTÍN MARÍN, SERGIO · MARTÍN RAMÍREZ, JOSÉ LUIS · MARTÍN RODRÍGUEZ, FRANCISCO JOSÉ · MARTÍN ROMAY, JUAN C. · MARTÍN SAAVEDRA, FRANCISCO JAVIER · MARTÍN SAN JORGE, DIEGO · MARTÍN SUBIRAT, PEDRO M. · MARTÍNEZ ESCALONA, DOMINGO · MARTÍNEZ GÓMEZ, FRANCISCO · MARTÍNEZ GÓMEZ, J. ANTONIO · MARTÍNEZ LLAVES, FRANCISCO · MARTÍNEZ MÁRQUEZ, JOSÉ ANTONIO · MARTÍNEZ MOSQUERA, RAÚL · MARTÍNEZ REYES, FRANCISCO JAVIER · MARTÍNEZ SÁNCHEZ, PEDRO · MARTÍNEZ ZOTARELI, JOSÉ · MATA AMATE, FRANCISCO · MATA BONO, FRANCISCO · MATA BONO, JORGE · MATA TIRADO, MIGUEL · MATO OLOZÁBAL, ISRAEL · MAYOR ARANA, ISMAEL · MAZA DE LIZANA RUIZ, JUAN CARLOS · MAZA DE LIZANA RUIZ, RAFAEL · MAZA MARTÍNEZ, ANTONIO · MEDINA PÉREZ, ALEJANDRO · MEDINA SIMÓN, FERNANDO · MEJÍAS MÁRQUEZ, JOSÉ ANTONIO · MEJÍAS SÁNCHEZ, ANDRÉS · MEJÍAS SÁNCHEZ, ANTONIO · MEJÍAS SÁNCHEZ, IVÁN · MEJÍAS SÁNCHEZ, MIGUEL ÁNGEL · MEJÍAS VARGAS, CARLOS · MELÉNDEZ CANO, FRANCISCO · MELERO JAÉN, ÓSCAR · MELGAR GARCÍA, JUAN L. · MENA BENÍTEZ, RAFAEL · MENDOZA PÉREZ, JUAN LUIS · MESA MONTILLA, JESÚS · MIGUEL BLANCO, SERAFÍN · MILUY MONCADA, FRANCISCO JAVIER · MILUY RUIZ, DAVID · MILUY RUIZ, ERNESTO · MOLINA DEL CASTILLO, ÁNGEL · MOLINA IBAÑEZ, ANTONIO · MOLINA MOSCOSO, RAÚL · MONCADA NÚÑEZ, DANIEL · MONCAYO GUTIÉRREZ, JOSÉ MARÍA · MONFILLO ALONSO, DANIEL · SANTIAGO · MONFILLO ALONSO, JUAN JOSÉ · MONFILLO BENÍTEZ, J. VICENTE · MONFILLO CASTRO, JUAN A. · MONFILLO ESTRADA, MIGUEL · MONFILLO FERNÁNDEZ, DAVID M. · MONFILLO FERNÁNDEZ, EMILIO · MONFILLO FERNÁNDEZ, FRANCISCO JAVIER · MONFILLO GONZÁLEZ, ANTONIO · MONFILLO GONZÁLEZ, MANUEL · MONTEMUÑO COSTA, JOSÉ ANTONIO · MONTENEGRO BALADEZ, JUAN ANTONIO · MONTERO MONTERO, JOSÉ MARÍA · MONTES DE OCA GALLEGU, JUAN JOSÉ · MONTES ROMERO, PATRICIO · MONTOYA JOYA, JUAN RAFAEL · MORA DÍAZ, MANUEL · MORALES CLAVIJO, JOSÉ · MORALES CORRERO, JOSÉ ANTONIO · MORALES DÍAZ, JOSÉ ÓSCAR · MORALES GONZÁLEZ, FRAN-

CISCO JOSÉ · MORALES ROMERA, ANDRÉS L. · MORALES SÁNCHEZ, JOSÉ LUIS · MORALES SÁNCHEZ, RAFAEL · MORALO RECINOS, FRANCISCO JOSÉ · MORATA UCESA, JOSÉ · MORENO BARRERO, F. GABRIEL · MORENO BERBÉN, JUAN LUIS · MORENO DELGADO, MARTÍN JESÚS · MORENO GIL, MIGUEL · MORENO GONZÁLEZ, FERNANDO · MORENO MARÍN, ANTONIO JOSÉ · MORENO MÁRQUEZ, FRANCISCO · MORENO ORTEGA, JOSÉ LUIS · MORENO QUIÑONES, ENRIQUE · MORENO SÁNCHEZ, FERNANDO · MORILLA MARTÍN, JUAN · MORILLA MEJÍAS, FERNANDO · MORILLA MEJÍAS, JUAN JOSÉ · MORILLA SÁNCHEZ, MIGUEL ANDRÉS · MOSCOSO ROLDÁN, ANTONIO · MOTA BENEROSO, JOSÉ GABRIEL · MOYA TOCÓN, ÁNGEL · MULERO AMATE, SALVADOR · MUÑIZ JIMÉNEZ, JOAQUÍN · MUÑIZ JIMÉNEZ, MANUEL · MUÑOZ CABEZA, DAVID · MUÑOZ CORRERO, ANDRÉS · MUÑOZ DOMÍNGUEZ, JOSÉ M. · MUÑOZ FÁBREGA, JOSÉ · MUÑOZ GALLO, MIGUEL ÁNGEL · MUÑOZ GALLO, ÓSCAR · MUÑOZ GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL · MUÑOZ GÓMEZ, MIGUEL ÁNGEL · MUÑOZ MARTÍN, JOSÉ · MUÑOZ ORTEGA, FRANCISCO JAVIER · MUÑOZ ORTEGA, RAÚL · MUÑOZ PÉREZ, JOSÉ ANTONIO · MUÑOZ SANTOS, ÁLVARO MURTULA BOTELLA, JOSÉ A. · MURTULA SUBIRAT, JUAN · NAJARRO RUIZ, ERNESTO · NARVÁEZ LOZANO, JUAN MANUEL · NARVÁEZ LUQUE, JOSÉ ANTONIO · NATERA CHAVES, ALFONSO · NATERA CHAVES, JOSÉ LUIS · NAVARRO BARRERO, ISRAEL · NAVARRO CARRERAS, JUAN JOSÉ · NAVARRO CRUCEIRA, JUAN MANUEL · NAVARRO GARCÍA, JOSÉ LUIS · NAVARRO GORDILLO, AGUSTÍN JESÚS · NAVARRO GORDILLO, FRANCISCO · NAVARRO GORDILLO, RAFAEL · NAVARRO RÍOS, JUAN CARLOS · NAVAS GÓMEZ, EDUARDO · NEBRO TORRES, ÁNGEL · NEBRO TORRES, JUAN JOSÉ · NIETO LUQUE, RUBÉN · NO LOZA, ANTONIO · NÚÑEZ MONTOYA, ANTONIO · NÚÑEZ PÉREZ, DANIEL · NÚÑEZ REYES, JUAN MANUEL · NÚÑEZ REYES, RAFAEL · OCAÑA OLIVA, JUAN JOSÉ · OCAÑA OLIVA, PEDRO JUAN · OCAÑA ROS, DAVID · OLIVA DE LA OBRA, MANUEL JESÚS · OLIVA GONZÁLEZ, JUAN ANTONIO · OLIVA MARTÍNEZ, MANUEL · OLMEDO CABALLERO, JOSÉ MANUEL · ONCALA RIVAS, FERMÍN · ORDOÑEZ MARCHENA, RICARDO · ORTEGA ÁLVAREZ, MANUEL · ORTEGA GARCÍA, ALFONSO · ORTEGA MEJÍAS, FERNANDO · ORTIZ GIL, JESÚS · ORTIZ GIL, RAMÓN · ORTIZ RAMOS, SANTIAGO · OTERO DÍAZ, DAVID · OTERO VÁZQUEZ, MANUEL · PACHECO CASTAÑO, JUAN ANTONIO · PACHECO CASTAÑO, MIGUEL AURELIO · PACHECO MARTÍNEZ, GENARO · PACHECO MCCARTHY, CHRISTIAN · PACHECO SAMPALO, ANDRÉS · PADILLA SERRANO, FRANCISCO JOSÉ · PAEZ MARTÍNEZ, DAVID · PAJARES RODRÍGUEZ, FERNANDO · PAJARES RODRÍGUEZ, FRANCISCO JAVIER · PALOMARES MENA, JUAN C. · PARRA RACERO, FELIPE · PASCUAL DELGADO, JESÚS · PASCUAL MORENO, MANUEL · PEÑA GARCÍA, FRANCISCO MANUEL · PEÑA GARCÍA, SERGIO · PEÑA MORENO, GUILLERMO · PEÑA MORENO, JOSÉ LUIS · PEÑA ROMERO, JUAN CARLOS · PEREIRA CHACÓN, ANTONIO · PÉREZ ÁLVAREZ, AGUSTÍN · PÉREZ BARROSO, JOSÉ MARIO · PÉREZ BERDIE, RAMÓN · PÉREZ CARRASCO, JAIME · PÉREZ DOMÍNGUEZ, EMILIO JAVIER · PÉREZ ESPINOSA, FERNANDO · PÉREZ ESPINOSA, JUAN · PÉREZ GARCÍA, JUAN A. · PÉREZ GONZÁLEZ, EULOGIO · PÉREZ GONZÁLEZ, SEBASTIÁN · PÉREZ LÓPEZ, JOSÉ RAMÓN · PÉREZ MARTÍN, RODRIGO · PÉREZ PELAYO, FRANCISCO JAVIER · PÉREZ REDONDO, MIGUEL ÁNGEL · PÉREZ RÍOS, MANUEL · PÉREZ RÍOS, MANUEL JESÚS · PÉREZ SANZ, FERNANDO MARIANO · PÉREZ SILVA, FRANCISCO · PÉREZ VALDIVIA, ESTEBAN JOSÉ · PÉREZ VALDIVIA, FERNANDO J. · PICHARDO DÍAZ, FRANCISCO JESÚS · PICHARDO DÍAZ, JOSÉ · PILARES AUTÓN, ALFONSO JESÚS · PIÑERO CASAS, JOSÉ MARÍA · PIÑERO CASAS, JULIO · PIÑERO CASAS, MARIANO · PIÑERO GIL, ANTONIO JESÚS · PLANO MENDOZA, CARLOS J. · PLANO MENDOZA, RUBÉN JESÚS · PLAZA CRUZ, MANUEL · POMARES ROBLES, FRANCISCO · PONCE ENRÍQUEZ, JUAN ANTONIO · PONCE SIERRA, JUAN PABLO · PORRAS ESTERO, JAVIER · POSTIGO CABET, ADOLFO JOSÉ · POSTIGO MUÑOZ, J. ANTONIO · POYATO GONZÁLEZ, JOSÉ · POZO MARTÍNEZ, CARLOS · POZUELO RODRÍGUEZ, FERNANDO · PRIETO GARCÍA, ANTONIO · PRO FIGUEROA, JOSÉ · PRO RUIZ, CRISTÓBAL · DANIEL · PUCHADES MATURANA, JUAN V. · PUCHE GÓMEZ, JESÚS · PULIDO PÉREZ, JUAN MANUEL · PUYOL EXPÓSITO, TOMÁS · QUINTERO MORALES, JORGE · QUINTERO SERRANO, ALFONSO · QUIRÓS MATEO, JORGE DAVID · QUIRÓS PICAZO, FRANCISCO · RAMÍREZ JIMÉNEZ, ARTURO · RAMÍREZ MEDINA, FRANCISCO JAVIER · RAMÍREZ PEREA, CECILIO · RAMÍREZ SÁNCHEZ, FRANCISCO · RAMÍREZ SÁNCHEZ, J. ANTONIO · RAMÍREZ SÁNCHEZ, MANUEL · RAMIRO LEÓN, JUAN ANTONIO · RAMIRO LEÓN, MI-

GUEL ÁNGEL · RAMIRO LUQUE, J. ANTONIO · RAMIRO LUQUE, LIBORIO · RAMOS AZNAR, EVARISTO · REBOLO DEL RÍO, DIEGO ÁNGEL · RECAGNO RUIZ, ANTONIO · REDONDO SILVA, ANTONIO · REDONDO TÉLLEZ, SANTIAGO · RENGIFO SERRANO, PEDRO JESÚS · REY DELGADO, FRANCISCO JAVIER · REY PÉREZ, ESTÉFANO · REY REINE, FRANCISCO JAVIER · REY REINE, JOSÉ MANUEL · REYES PEDREÑO, VICENTE J. · RIAO MARTOS, PEDRO · RIBELLA DÍAZ, MANUEL · RICO GÓMEZ, MANUEL · RIOBO ÁLVAREZ, JOSÉ FRANCISCO · RIOBO ZAMBONINO, BORJA · RÍOS ESCOBAR, JULIO · RÍOS GÓMEZ, EMILIO JOSÉ · RÍOS MARCHANTE, DAVID · RÍOS PÉREZ, MANUEL ALONSO · RIQUELME ALBA, DANIEL · RIQUELME LLORCA, JUAN JOSÉ · RITE MERINO, JOSÉ CARLOS · RIVAS CHICANO, JUAN CARLOS · RIVERA MALIA, DONOVAN · RIVERA SAENZ, JOSÉ MANUEL · ROBLEDILLO CAZORLA, FRANCISCO MANUEL · ROBLES FLORES, JOSÉ · RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, EDUARDO JOSÉ · RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, FRANCISCO LUIS · RODRÍGUEZ ARROYO, ANTONIO · RODRÍGUEZ BERNAL, ANTONIO · RODRÍGUEZ BERNAL, JUAN M. · RODRÍGUEZ CAMACHO, JESÚS · RODRÍGUEZ CÁRDENAS, BENITO · RODRÍGUEZ CÁRDENAS, DAMIÁN · RODRÍGUEZ CÁRDENAS, JUAN · RODRÍGUEZ CÁRDENAS, SEBASTIÁN · RODRÍGUEZ CASTAÑOS, ISMAEL · RODRÍGUEZ CORBACHO, JUAN ANDRÉS · RODRÍGUEZ ESCOBAR, JUAN CARLOS · RODRÍGUEZ ESPINOSA, FRANCISCO JESÚS · RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, ANDRÉS JOSÉ · RODRÍGUEZ GARCÍA, FRANCISCO JOSÉ · RODRÍGUEZ GÓMEZ, RAMÓN JESÚS · RODRÍGUEZ GUI-LLO, JOSÉ M. · RODRÍGUEZ HORMIGO, DANIEL ANDRÉS · RODRÍGUEZ HUERTAS, ADRIÁN MOISÉS · RODRÍGUEZ LÓPEZ, RAÚL · RODRÍGUEZ MARTÍN, DAVID · RODRÍGUEZ MARTÍN, ERNESTO · RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, ANTONIO · RODRÍGUEZ MOLINA, EDUARDO MANUEL · RODRÍGUEZ MUÑOZ, MANUEL · RODRÍGUEZ MUÑOZ, MIGUEL CARMELO · RODRÍGUEZ NARVÁEZ, ANDRÉS JESÚS · RODRÍGUEZ NO, ANDRÉS · RODRÍGUEZ ORTIZ, EDUARDO JAVIER · RODRÍGUEZ PÉREZ, DAVID · RODRÍGUEZ PÉREZ, JUAN JOSÉ · RODRÍGUEZ RÍOS, JOSÉ RUBÉN · RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, FRANCISCO · RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, FRANCISCO J. · RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, FRANCISCO JAVIER · RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, JUAN JOSÉ · RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, DAVID · RODRÍGUEZ SOLÍS, LUIS MARIO · RODRÍGUEZ SUÁREZ, JUAN ANTONIO · RODRÍGUEZ TORRADO, JUAN JOSÉ · ROJAS GÓMEZ, SERGIO · ROJAS GÓMEZ, VÍCTOR MANUEL · ROJAS LÓPEZ, JUAN DIEGO · ROJAS MATA, LUCAS · ROJAS PEÑA, MIGUEL A. · ROJAS RODRÍGUEZ, FERNANDO · ROJAS RODRÍGUEZ, JUAN JOSÉ · ROJAS ROMERA, ANTONIO JESÚS · ROLDÁN OLMO, CARMELO DAVID · ROMÁN CASTRO, JOSÉ · ROMÁN PÉREZ, JOSÉ ANTONIO · ROMÁN PÉREZ, MIGUEL ÁNGEL · ROMERO FERNÁNDEZ, FRANCISCO JAVIER · ROMERO FERNÁNDEZ, MANUEL · ROMERO GARCÍA, CRISTÓBAL · ROMERO MANSO, RAÚL · ROMERO MOLINA, BAROLOMÉ · ROMERO MOLINA, FRANCISCO JAVIER · ROMERO REAL, RAFAEL · ROMERO SANJUAN, JOSÉ CARLOS · RONDÓN GÓMEZ, MANUEL · ROPEO CRUCES, EMILIO · ROS JOYA, SERGIO · ROSA CAPITÁN, MIGUEL · ROSA ORTEGA, JUAN M. · ROSSI MALLA, JOSÉ · ROZADOS RODRÍGUEZ, JOSÉ CARLOS · RUBIALES FERNÁNDEZ, MIGUEL · RUBIALES MOLINA, SALVADOR · RUBIO CARRILLO, ANTONIO JESÚS · RUBIO MURILLO, ELISEO · RUBIO RUIZ, JUAN CARLOS · RUBIO RUIZ, MIGUEL ÁNGEL · RUBIO TRUJILLO, JUAN ANDRÉS · RUEDA GUERRERO, FRANCISCO JOSÉ · RUEDA MONTES, FRANCISCO · RUIZ ALCÁNTARA, ANTONIO MIGUEL · RUIZ BARRERO, JESÚS · RUIZ BENÍTEZ, PEDRO ANTONIO · RUIZ CABAS, JOSÉ MARÍA · RUIZ CASTILLEJO, RAFAEL · RUIZ CONTRERAS, FERNANDO · RUIZ CORDÓN, JOSÉ ANTONIO · RUIZ CORDÓN, JUAN CARLOS · RUIZ DÍAZ, JESÚS VALENTÍN · RUIZ DÍAZ, VÍCTOR · RUIZ GONZÁLEZ, JESÚS · RUIZ GONZÁLEZ, JOSÉ MANUEL · RUIZ GONZÁLEZ, JUAN ANDRÉS · RUIZ IRIZARRI, CRISTÓBAL · RUIZ JIMÉNEZ, RAFAEL · RUIZ LEIVA, ÁNGEL · RUIZ LEÓN, FRANCISCO · RUIZ LUQUE, MARIO · RUIZ MORILLA, J. LUIS · RUIZ PADILLA, JESÚS · RUIZ RÍOS, ANTONIO · RUIZ RÍOS, LUIS MARÍA · RUIZ SÁNCHEZ, FRANCISCO JOSÉ · RUIZ SIERRA, JOSÉ · RUIZ TORRES, MARCOS JESÚS · SAAVEDRA BARRAGÁN, JOSÉ CARLOS · SAAVEDRA RUIZ, FERNANDO · SACRAMENTO CANO, EDUARDO · SALAS MEJÍAS, FRANCISCO JAVIER · SALCEDO FERNÁNDEZ, JOSÉ MARÍA · SALCEDO LÓPEZ, VÍCTOR MANUEL · SALGUERO MELÉNDEZ, EMILIO JOSÉ · SAMPALO CABEZA, ISMAEL · SÁNCHEZ ALCE, JUAN · SÁNCHEZ ALMIÑANA, JAIME JOSÉ · SÁNCHEZ BALADE, VICTORIANO · SÁNCHEZ BIDDULPH, JUAN PABLO · SÁNCHEZ BIDDULPH, LUIS MIGUEL · SÁNCHEZ BO-NITCH, NICOLÁS · SÁNCHEZ BOZZO, ÁLVARO · SÁNCHEZ BRAGLIETO, DANIEL · SÁNCHEZ CRUZADO, JESÚS · SÁNCHEZ CUESTA, JUAN JESÚS · SÁNCHEZ FRANCISCO, JOSÉ · SÁN-

CHEZ GARCÍA, ALBERTO · SÁNCHEZ GARCÍA, ANTONIO · SÁNCHEZ GARCÍA, FRANCISCO JAVIER · SÁNCHEZ GARCÍA, JUAN JOSÉ · SÁNCHEZ GAVIRA, MANUEL · SÁNCHEZ GIL, ALEJANDRO · SÁNCHEZ GIL, JOSÉ MANUEL · SÁNCHEZ HUERTAS, FRANCISCO JOSÉ · SÁNCHEZ LÓPEZ, ÁNGEL LUIS · SÁNCHEZ MEJÍAS, CAYETANO · SÁNCHEZ MORENO, FRANCISCO · SÁNCHEZ MORENO, JOSÉ LUIS · SÁNCHEZ MORENO, JOSÉ MARÍA · SÁNCHEZ MOYA, ÁNGEL · SÁNCHEZ MOYA, ANTONIO · SÁNCHEZ NOGUERA, PLÁCIDO · SÁNCHEZ QUIÑONES, ALFONSO · SÁNCHEZ RODAL, BENJAMÍN · SÁNCHEZ ROMERO, FRANCISCO · SÁNCHEZ RUIZ, FRANCISCO · SÁNCHEZ RUIZ, ILDEFONSO JOSÉ · SÁNCHEZ RULL, MIGUEL · SÁNCHEZ SENA, ANTONIO J. · SÁNCHEZ SENA, SEBASTIÁN · SÁNCHEZ VALENTÍN, JAIME · SANJORGE BENEROSO, CARLOS · SANTAMARÍA ORTIZ, DAVID · SANTANA GÓMEZ, FRANCISCO JAVIER · SANTIAGO BLANCO, FRANCISCO ALEJANDRO · SANTIAGO FAJARDO, ANTONIO · SANTIAGO LUQUE, RAFAEL · SANTIAGO PEREIRA, ANTONIO JESÚS · SANTIAGO REYES, JOSÉ MANUEL · SANTOS MARMOLEJOS, JUAN JOSÉ · SANTOS PÉREZ, ALBERTO · SANTOS PIZARRO, JOSÉ LUIS · SANTOS RAYA, SERGIO · SANTOS RUIZ, JOSÉ MANUEL · SARAIBA RONCERO, JUAN JOSÉ · SARBONI FERNÁNDEZ, MANUEL · SAUCEDO BARCIELA, ANTONIO MANUEL · SEDEÑO RUIZ, JOSÉ LUIS · SEDEÑO URBANO, JESÚS · SELLES ALBA, JUAN ANTONIO · SERRADILLA SANTIAGO, FRANCISCO JOSÉ · SERRANO CARRASCO, ANTONIO · SERRANO CORRERO, ISAAC MANUEL · SERRANO CORRERO, RAFAEL · SERRANO GÓMEZ, JOSÉ · SERRANO GONZÁLEZ, DAVID · SERRANO JIMÉNEZ, ANTONIO JAVIER · SERRANO MALDONADO, JUAN ANTONIO · SERRANO PAZ, ANTONIO JESÚS · SERRANO SÁNCHEZ, RAFAEL · SIBAJA ARANA, FRANCISCO JAVIER · SIBAJA LUQUE, JUAN · SILES NARANJO, IVÁN JOSÉ · SILVA COTE, JOSÉ MANUEL · SILVA JIMÉNEZ, JOSÉ A. · SILVA JIMÉNEZ, LUIS · SILVA SALCEDO, JUAN · SILVA SOSA, JOSÉ ANTONIO · SOLER GARCÍA, JUAN PEDRO · SORIANO DOMÍNGUEZ, JESÚS · SUÁREZ BARRERO, BORJA · SUÁREZ DOMÍNGUEZ, JACOBO · SUÁREZ FERRES, MIGUEL · SUÁREZ LÓPEZ, ANDRÉS LUIS · SUÁREZ VERA, ALFONSO · TEJADO MARCOS, MANUEL · TENORIO DÍAZ, MANUEL JOSÉ · TERRÓN BALLESTEROS, CARLOS · TOLEDANO VERA, JOAQUÍN · TOLEDO ACEDO, JOSÉ ANTONIO · TOLEDO CAMPOS, J. ANTONIO · TOLEDO MARTÍN, ANDRÉS · TOLEDO QUINTANA, ANDRÉS · TORRES IGLESIAS, CRESCENCIO · TORNAY MORENO, JESÚS M. · TORREJÓN CHANDO, FRANCISCO MANUEL · TORREJÓN PÉREZ, RAFAEL · TORRES BARRANCO, ANDRÉS · TORRES BARRANCO, CARLOS · TORRES JIMÉNEZ, JOSÉ CARLOS · TORRES JIMÉNEZ, SERGIO · TORRES MILLÁN, MANUEL · TORRES ONTIVEROS, FRANCISCO JAVIER · TORRES ONTIVEROS, JUAN JESÚS · TORRES RUIZ, JOSÉ LUIS · TORRES VÁZQUEZ, JESÚS · TOVAR PEÑA, JOSÉ LUIS · TOVAR YEDRA, ANDRÉS · TRAPERO GONZÁLEZ, ÁNGEL MANUEL · TRIVIÑO GARCÍA, CARLOS · TRIVIÑO, CARLOS MANUEL · TROYANO LÓPEZ, MARCOS DAVID · TRUJILLO ALCARAZ, FRANCISCO LUIS · TRUJILLO PÉREZ, FRANCISCO JAVIER · TRUJILLO PÉREZ, JESÚS · ÚBEDA BOHORQUEZ, FERNANDO JOSÉ · ÚBEDA BOHORQUEZ, JUAN DE DIOS · URETA MATEO, JUAN ANTONIO · VALDERRAMA GARCÍA, FRANCISCO JAVIER · VALDÉS SERRANO, DIEGO · VALDÉS SERRANO, FELIPE · VALDÉS SERRANO, FRANCISCO · VALDÉS SERRANO, JOSÉ · VALENZUELA GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS · VALENZUELA GONZÁLEZ, MANUEL · VALENZUELA MONGE, MANUEL · VALLECILLO REJANO, ÁNGEL · VALLECILLOS MUÑOZ, VALERIO DE JESÚS · VALVERDE DELGADO, LUIS MIGUEL · VALVERDE GARCÍA, SAMUEL · VALVERDE MANCILLA, JOSÉ · VARO HERRERA, JUAN · VARO HERRERA, MANUEL · VASALLO AGUILAR, FRANCISCO JOSÉ · VÁZQUEZ BENÍTEZ, CARLOS · VÁZQUEZ GARCÍA, JOSÉ ALONSO · VÁZQUEZ NARVÁEZ, ÁNGEL M. · VÁZQUEZ NARVÁEZ, MANUEL SANTIAGO · VEGA PÉREZ, JOSÉ ANTONIO · VELASCO ARANA, DIEGO · VELASCO ARANA, JOSÉ ISRAEL · VELASCO ARANA, SAMUEL · VELASCO JIMÉNEZ, JESÚS · VELASCO JIMÉNEZ, JUAN MANUEL · VELASCO NAVARRO, SERGIO · VERA CUENCA, MIGUEL ÁNGEL · VERA ICETA, JOSÉ CARLOS · VERA LÓPEZ, ALBERTO · VERDEJO GÓMEZ, FRANCISCO JAVIER · VERDEJO GÓMEZ, SEBASTIÁN MANUEL · VEREDA CIFUENTES, DIEGO R. · VEREDA LADRÓN, ABEL · VEREDA LADRÓN, DIEGO · VEREDA LADRÓN, JESÚS · VERGARA RUIZ, EDUARDO · VIDAL MASANET, FRANCISCO · VILCHES RODRÍGUEZ, SERGIO · VILCHES VALLECILLO, JOSÉ · VILLA ROMERO, ISMAEL · ZAFRA CORTÉS, JULIO · ZAMBRANA ANDRADE, ELOY · ZAMORA DOMÍNGUEZ, JULIO ALBERTO · ZAMORA NAJERA, JULIO JOSÉ · ZÁRATE FERNÁNDEZ, FRANCISCO JOSÉ · ZÁRATE FERNÁNDEZ, RAMÓN NAZARIO · ZEA DÍAZ, JUAN JOSÉ · ZURITA SERRANO, RAÚL



PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS  
A Century of Lived Experiences





Uninitiated observers would hardly recognise photographs of the Puerto Bahía de Algeciras in 1906, the year in which the Junta de Obras del Puerto was instituted, and those taken today as being of the same place. From a set of infrastructures limited to a small masonry quay some 70 metres long and fewer than 10 metres wide, and a narrow wooden quay belonging to the Compañía de Ferrocarril Bobadilla Algeciras, coupled with practically non-existent – at best rudimentary – handling equipment, the port has developed into a major trans-oceanic facility with modern infrastructures endowed with state-of-the-art goods handling apparatus. In terms of traffic turnover, the Puerto de Bahía de Algeciras has become the most important in Spain and leader in container turnover throughout the Mediterranean.

The strategic objective of the Puerto de Bahía de Algeciras is consolidation of this enviable position, and it is towards achievement of this aim that development of Isla Verde Exterior, Campamento, Tanía and the Zona de Actividades Logísticas is moving.

However, a satisfactory supply of infrastructures and facilities is not sufficient for the port's clients, and must be complemented with reasonably priced services of increasingly high quality, reliability, flexibility and yield.

And these services are provided by organisations and firms, both public and private; in other words peo-

ple, men and women, who throughout the history of the Puerto de Bahía de Algeciras have been responsible for the fact that it has evolved to its privileged current position.

These activities and metiers have evolved over the years, some adapting to the changing needs of the market, others fading into oblivion once their life cycle had come to an end, but all contributing in their own way to making the Puerto de Bahía de Algeciras what it is today.

Even so, the current situation of overseas trade and its foreseeable evolution, together with the increasing competition posed by alternative ports, means that at no time must we lower our guard. In this context, the truly critical competitive element, combined, of course, with satisfactory infrastructures, is the integral services the port supplies.

Accordingly, it is once more the human factor on which, thanks to its expertise and professionalism, this added value depends that makes the Puerto de Bahía de Algeciras a worldwide point of reference that nobody could even have dreamed about one century ago.

This is the great task of responsibility that faces professionals in the immediate future, and I am firmly convinced that they will prove themselves worthy of the history of the port.

MARIANO NAVAS GUTIÉRREZ  
*Puertos del Estado Chairman*



In 2005, on the eve of the centenary of the institution of the Junta de Obras del Puerto de Algeciras and of the International Algeciras Conference on Morocco, we began a series of publications which have served to bring our photographic archives to public notice and, through them, the history of the port and, by extension, of the city. Since then, the idea has pursued us of completing the different views we have been offering through our books with a new volume in which we might exploit as the main prime material the accounts of those professionals who, in one century of endeavours, have built, in many cases with their own hands, what may be regarded today as one of Europe's main ports.

It is with pleasure that I am able to tell you that the book we envisaged then is almost identical to the one we present here. For months a team of professionals conversed at length with numerous representatives of different metiers related to port activities, portraying them and literally opening chests and cardboard boxes that they and many other citizens had kept in corners of their homes as mementoes of experiences that also constitute the history of our port. Such mementoes undoubtedly merited a work as meticulously detailed as those which formerly studied the development of infrastructures and traffic, or the changes undergone by our facilities and the city over the last hundred years.

I should like to take advantage of this opportunity to acknowledge the generosity of the protagonists of this book, who revealed highly personal memories for the sake of the texts, as well as that of the people who lent us

photographs from their private archives, whether or not they were selected for the final version of the book. As in all projects of this kind, restrictions of space made it impossible for all available material to be included: some anecdotes and detailed descriptions of some of the metiers mentioned had of necessity to be omitted. Nonetheless, I sincerely believe that this work has managed to create an atmosphere that will be familiar to many of its readers. I hope that the portraits of the woman who worked as operator for the port authorities, of our caretaker, of a master ship's carpenter, of a veteran sailor and fisherman, of an entrepreneur whose steamships ploughed the waters of the Bay or of those whose lighters and tugs still play an indispensable role there, of the chief engineer of a fast ferry, of a stevedore, of a personnel trainer at the APM terminal in Algeciras, of a harbour pilot, of a hotel keeper, of an engineer or of a photographer who took so many shots for so many different media and wrote so many articles on the city will delight all those who know them and those who, in the case of some, have survived them. By talking about them, I believe we are all reflected in one way or another.

To conclude, I should also like to take this opportunity to thank all those who silently continue to work day after day in the Puerto Bahía de Algeciras, whose position in the different rankings is much higher today than it ever was in the past. Professionals, who invariably constitute human resources of enormous value, acquire vital importance at times of ferocious competition such as these.

To all of them, my deeply-felt thanks.

MANUEL MORÓN LEDRO  
*Chairman of the Port Authority of Algeciras Bay*



## Introduction

Living is much more than just letting time go by. After a long time has passed, life has gone far beyond what we may relate with numbers and words. Experience signifies having been and having seen; lived experience signifies having been, having seen and having felt. It would not have been fair to entitle this book *Experiences*, since the people we feature in this book are not mere passive witnesses to the birth of the port but individuals directly responsible for its having become what it is today.

They are not all here; that would have been impossible. It is hard to find a corner in Algeciras in which there is nobody who contributed to an enterprise that went far beyond the limits of the imagination, or nobody who remembers others who were as important as the leading names. The protagonists of *Lived Experiences* are spotlighted by virtue not only of what they experienced but also of the prevailing circumstances and of the fact that they represent sectors whose contribution has been subsequently evinced.

The texts set out to include, albeit merely in the form of a sobriquet or surname, all those people whose names emerged during conversations with the interviewees. Rico, Pepe 'El Furia', Manuel Orellana, Perucho, Pedro Gaitán, Martín 'El Cocinero', 'El Rasque', Miguel Gallego senior, Francisco Vicente Montero Riera, Miguel Lloret, Juan Morrison, Pedro Almodóvar and the musicians of La Acera de la Marina constitute a mere handful of examples. They are neither extras nor even secondary actors, but rather front-line figures who, had circumstances been different, would have been the subjects of their own histories.

Individual stories overlap. Mariano Vargas and Manuel Rodríguez Barrientos were in Cadiz in 1947 when the explosion took place and appeared in a film shot in the Bay, one as an extra and the other hidden somewhere he should not have been. Miguel Gallego, who is respon-

sible for the Hotel Marina Victoria, on numerous occasions took the helm of the 'Punta Umbría' standing on a beer crate when José Méndez Goas was captain. Pepita the telephone operator shared jokes, confidences and hard times with the father of Luis Miguel the caretaker and other fellow workers at the Junta de Obras del Puerto. Juan Cárdenas often contemplates the Getares beach from the Los Remigios terrace, in whose shipyards future master ship's carpenters like Ramón Bernal took their first steps, and many cannot help recalling Los Roquetas when the name of Nicolás Hernández comes up.

Only one woman features in the book, because those were other times. Nonetheless, the pages of *Lived Experiences* indirectly include women like Rafaëla, Juana, Pepita, María Teresa, Lucía, Marisol, Paquita, Pepi and a host of others who were mothers, even fathers, patient friends and guiding lights during stormy weather. Neither the port nor Algeciras would have grown up to be strong without these helpmates who constituted the foundations of sailors' homes. They appear among the 100,000-odd words of the interviews. The chimes of wall clocks, ships' whistles, sunsets and the smell of food cooking over embers marked the passing of time in conversations that seemed to last only a few minutes. Letters and digits, nonetheless, were insufficient; photographs therefore became indispensable.

Indeed, the photographs are the *raison d'être* of *Lived Experiences*. They retrace the history of the port from the laying of the first stones to the major works of infrastructure, like the one now being completed on Isla Verde Exterior, via the successive phases of the Operación Paso del Estrecho (Straits Crossing Operation - OPE). A picture provides room for more people than any text does: clothing, tools, gazes and the positions of ships are incomparably eloquent. Some photographs are from the Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

(APBA) archives, while others were kindly provided by Carlos Pabón's relatives or by people who figure in the book. What initially were dozens grew in number to hundreds, subsequently to be pared down through the processes of scanning, classification and selection so that they would fit into a book of this kind.

Furthermore, a present-day perspective was needed. Photographer Juan Jesús Huelva depicts the port from the unique vantage point of his viewfinder: the patterns which the waves trace out and the rust that clings to hulls; the layer that covers tug fenders, rain-washed bollards and crates transformed into mute vestiges of the fishmarket are far removed from conventional harbour portraits. As Federico Fuertes says in the accompanying text to Huelva's photographs, the port becomes a limbo in which everything and everyone are suspended between two worlds.

The book is in essence a homage, though inevitably as inadequate as an embrace too small to encompass all loved ones. Its protagonists are not rocks eroded by the action of the weather but rather mountains built from the sediments of each moment in their lives. Although inverted commas have been left out, except in a few cases, it is their expressions that appear in the portraits which accompany the texts. The portraits reflect handsome faces, some young, representatives of the port's new directions, and others elderly, in which old age ceases to be a symbol of fateful affliction to become a symbol of the natural result of having lived. Some expressions reveal that the most veteran individuals are not a bothersome anachronism but rather travellers from another era called 'the past' in which many things occurred which are currently regarded as new. Though Vicente Marcet might say that experiences serve only for memories, perhaps the lived experiences of everyone who built the port might serve to strengthen the bases of what is to come.

COLECTIVO FOTOGRÁFICO UFCA

Page 16

## The Railway

The advent of the railway in the city of Algeciras made a crucial contribution to its future. The project by Sir Alexander Henderson was decisive to the development of port activity, since the old wooden quay on pontoons built to serve the Compañía del Ferrocarril steamships was used to receive the materials which constituted the infrastructure of the first section between Algeciras and Jimena, opened on December 13 1890. On September 7 1891 the second stretch between Bobadilla and Ronda was opened and on November 17 1892 the line was completed with the section between Jimena and Ronda, the most difficult due to the rugged relief of the terrain.

During its initial phases, the railway line ran along the right bank of the river and some carriages actually reached the quayside to pick up the first-class Wagons Lits passengers who boarded the train directly from the ship from Gibraltar.

Later a new line was built along the left bank on existing platforms, reaching the La Galera quay and constituting the Algeciras-Puerto station, opened in 1928.

In 1965 it was regarded as somewhat unusual in Spain that the terminal for all passenger trains should be located on the quay, and that the premises should provide all the services characteristic of a train station, even though the central city station was only one kilometre away. During the nineteen-eighties the passenger service ceased to reach the port, mainly because a new station had been built in the centre and because the convoys caused major traffic snarl-ups on their way to the quay.

Page 26

### Mariano Vargas

Algeciras, 1928

Ever since he was a little boy, Mariano Vargas wanted to be an old sea wolf. The first was only a matter of time; the second was a bit more complicated for someone born on Calle Panadería into a family of landlubbers. He spent his childhood at the house in La Fuentenuueva, where he moved with his family at the age of two with a cardboard hobby horse under his arm. On his way home from school Atanasio, the doorman at Mariano's father's bank, would take him to choose a toy in La Resetera. One day it was a lorry, the next day a horse, the

next a bull, but by the time he had turned seven his favourite toys were model ships built from pieces of cork, and an entire English fleet brought vessel by vessel from Gibraltar. Although nobody in the La Fuentenuueva house ever mentioned the sea to him, Mariano dreamed of discovering the secrets of the distant lands to which the ships sailed. He longed to know what lay beyond El Bujeo and Gibraltar in Scandinavia, Russia and other places whose names had yet to reach the ears of this restless stripling.

Mariano's love of the sea was no secret, although neither was it something he would reveal at the first opportunity. It was simply an inner yearning, as indispensable to him as the act of breathing. He would go to the mouth of the Río de la Miel to watch the motorised sailing ships moor there at high tide. There he fell in love first with 'El Margarita' and then with 'El Aline'. Practically every day he would go down to contemplate it until the captain, Miguel Llorer, invited him on board. He walked the bridge from end to end, listening to the engines until at last, one morning, he was allowed to take the helm on course for Gibraltar. That was when he felt the ocean flowing through his fingers and he swore that henceforward his life would be a voyage without end.

Some years later, when his father presented him with the syllabus for the official agronomist examination, Mariano told him respectfully but firmly that he wanted to be a sailor; not a 'gentleman sailor' but a fully-fledged seaman, even an old sea wolf. So strong was his vocation that aged only fourteen he decided to study navigation in Cadiz, where he booked a room in a guesthouse run by a distant relative. He completed his studies and returned home to wait for a chance to sail. The chance was not forthcoming, however, so he asked his father for some money to find a shipping company that would give him the opportunity to serve the regulation 250 days at sea. He wanted a ship, even if it was only made of paper. He was unlucky again, until he received a telegram: 'If you want to sail come to Avilés. Regards, José Mari.' Mariano made a long-distance call to José Mari, one of his brother Pepe's friends, to tell him that he was catching the train that very night. He packed his suitcase and at 10 am the following morning he was in Avilés.

Just like in the old stories, Mariano was given to choose between a very good ship with an ill-natured captain and a very bad ship captained by a good man. He chose the latter, 'Nuestra Señora del Carmen', the ugliest ship imaginable, commanded by Don Manuel Nazario Goicoechea. He earned twenty *duros*\* plus a bonus for guard duty as apprentice on a coal ship. This was his first voyage as a sailor.

\* 1 duro = 5 pesetas.

Subsequently, he made several voyages on merchant ships. He recalls the passage that took him to Guinea, the Ivory Coast, Nigeria and Bata at a time when the steam engine was on the point of being ousted by diesel engines and turbines. The thirty-three crewmembers of the 'Cabo Silleiro' sailed over 6,000 nautical miles without ice, which meant that their diet consisted of legumes, dried cod and raisins. Then his chance to captain a ship came with a phone call offering him the command of a whaler, the 'Antoñito Vera', belonging to the Compañía Ballenera del Estrecho (Straits Whaling Company), in substitution of the 'Pepe Luis', which had been lost at sea.

Thus in 1955 Captain Mariano Vargas, aged only twenty-seven, set off on an expedition that would witness the end of an era: whaling in the Straits. His crew numbered ten – with Rico the harpooner as his right-hand-man – and the ship was a 250 register-ton whaler. They were eleven months at sea sharing moments of both fear and elation, during which the young captain contemplated sunrises the likes of which he had never seen on terra firma. He also saw the two faces of the ocean from close quarters: the face of a friend and that of a mighty force that devours lives at will only to assume a false guise of innocence once again. Catches were far from abundant, although from time to time the 'Antoñito Vera' ploughed the waters of the Straits with whales lashed to the sides. The final count was nineteen fin whales and twenty sperm whales, which hardly made the company prosperous, although Mariano would never forget the first ship he captained.

Two years later, on a January midnight, the sailor boarded the Panamanian 'María G' at Ceuta, bound for Calais with a cargo of mineral phosphate. On board the ship he reached the ports of Antwerp, Sagunto, Trieste, Constanta, Turkey, Iraq, the colony of Goa in India and, having sailed through a monsoon that split the entire starboard side and diverted the ship to Sudan, returned to Trieste and finally to Genoa. During the voyage, Mariano was promoted from third to first officer since the captain, a Spaniard from Tetuan, hardly had the makings of a captain and even less of a sailor. It was Mariano who made the calculations for the cargo and determined the ship's position near Istanbul, after the captain's reckonings had placed the vessel in the Hagia Sophia!

After departing from Goa, the crew of the 'María G' were caught in a monsoon which split the starboard side and forced the ship to Sudan. It was a storm in which everything turned black and the ship's planks were ripped off one by one like piano keys. The sailors learnt that when a vessel is split it is as if terror and stupor stripped them bare of flesh. Luckily, the quick decision to gather timbers and plank the side saved their lives.



There were other tense moments during the nine months Mariano spent on the Panamanian ship, like the night in which they were woken by the sound of machine-gun fire. They were sailing for Constanta, but an error of calculation had taken them beyond the Iron Curtain. The incident was no more than a scare, however, and the vessel was allowed to proceed. After the nine months had passed, Mariano Vargas was back in Algeciras. He was not long without a ship, though.

Ibarrola appointed him commander of a flotilla of tugs in Ceuta and Mariano, who was also an amateur painter, designed the logo of what was then a fledgling company, Servicios Auxiliares de Puertos S.A. or, which amounts to the same thing, Sertosa. The tugs' engines were powered alternately by team and fuel oil, they were under-equipped with lifeboats and had no kitchens or sleeping berths. Nonetheless, in Mariano's case working for Sertosa constituted a school at which he learnt everything that can be calculated neither with a calibrator nor a tape measure but only through reasoning and experience. It was then that he married and directed all his efforts towards laying the first foundations of life on land for the family that would become his anchor and his bearings. He studied hard to rise to the post of captain of the Merchant Navy until in 1964 he was admitted into the Comandancia de la Marina as second officer and commander of his native city. He divided his time between these commitments and those of judge, head of fishing, seafaring security inspector, official compensator and, for six years with breaks in between, naval commander of La Línea de la Concepción.

During this interval, Mariano had been promoted to the rank of ship's lieutenant and, as such, commanded three patrol launches until he was appointed captain of 'El Aljibe A1', which supplied the rocks of Vélez, Alhucema and Chafarnas with water. He was subsequently promoted to frigate captain, the highest rank he could aspire to, and then to interim commander until he joined the reserve, eventually retiring aged sixty-eight.

Mariano's story never ends. With each conversation, something new comes up. Suddenly he recalls that in 1947, 1948 and 1949 he did his military service, three months per year, in the navy; or he might remember a name or a forgotten stopover. Nonetheless, it is not dates that allow Mariano to bring time to a standstill thanks to the sudden emergence of a memory. Sitting with one leg crossed under, his gaze clouded by the aftermath of some storm or other, he stretches out his hand and begins to draw places in the air of which many, the majority, never even dream of before they die. On such occasions the listener pictures the sea as a greyish-blue parchment tinged with black and with the moon in the

background. The moon illuminates the exotic curves of African flora, the overpowering perfume of which leaves you stunned for an instant. There are also violet sunsets and, in the bars of Lagos, black waiters dressed in white who serve you barefoot.

Mariano Vargas is no longer in his sitting room tied to a chair by old age and the after effects of a hard life at sea. His permanently restless hands continue to sketch out a map peopled by the 363 islands in the Aegean, the Sea of Marmora and the magnificent buildings of Istanbul. The fifteen national flags of the fifteen countries he has visited, which adorn his Fuentenueva study, and the 233,137 nautical miles he has sailed are bare numbers which hardly reflect lived experiences that leave traces as deep as the aroma of a wild flower or waves crashing onto the deck during a storm at sea. Mariano Vargas is now an old sea wolf who chose to live each voyage as if it were his first and his last... just in case.

Page 28

## La Galera

This first ashlar quay was built on a small promontory called the Muelle Viejo, which was in fact the wall on the left bank of the mouth of the De la Miel river prolonged a further few metres into the sea parallel to the old wooden railway quay. The initial works headed east towards the Los Patronos stone with an esplanade on the La Galera Rock, which gave the quay its name. This quay has been the veritable backbone of port development in which its successive extensions constitute much of the port structure we know today.

Work began in 1911, followed a few years later by initial execution of the Isla Verde breakwater project. Both were completed in 1932.

This quay in constant transformation, also called the Muelle de Alfonso XIII, is one of the city's genuine reference points as the site of bustling activity. It was the point of arrival and departure for steamships, trains, buses and the first taxis, which shared stops with the old buggies, a place where the people of Algeciras would stroll and watch ships and they came and went, learn of new events, receive authorities and celebrities and, needless to say, earn a living.

Page 48

## Carlos de las Rivas

Algeciras, 1936

Everything indicated that, in one way or another, Carlos de las Rivas would devote himself to ships. He learnt to take the helm aged fourteen, when it was still possible to set a course for the belfry of La Palma. His father enrolled him in the navy in the hope that in the future he would take over the family business he had run for forty years, first as leaseholder and subsequently as owner. Things turned out differently, though. His son studied law, following in the footsteps of one of his forebears who had come from Santander. Even so, Carlos de las Rivas Pérez never moved far from the sea. His work as a lawyer was invariably related to maritime affairs, but above all, he is a fund of information and memories which contribute to reconstructing the era in which the 'Aline' and the 'Punta Europa' constitute daily links between Algeciras and Gibraltar. Carlos takes us back to the end of the nineteenth century to recall the company's origins.

The story begins with four silhouettes on horseback riding along the Serranía de Ronda. They belonged to Francisco Vicente Montero Riera, Carlos's great-grandfather and first president of the port, the engineers Alexander Henderson and Juan Morrison, and an employee of the Junta de Obras del Puerto who was a native of San Roque. They spent the day following the layout of the railway line. They made their first stop at a country house in Castellar, belonging to Francisco Montero, and the second at the El Requejo de los Angeles estate in Jilmena. They then proceeded to Gaucín. They carried out an on-site inspection of the railway layout executed by Carlos Lamiable. Although it was Henderson's intention that the train should reach San Roque and La Línea, eventually planning permission was granted only for an extension of 800 metres as far as the wooden quay. The plan for the railway to reach Gibraltar was ruled out, but there was another alternative, namely to link Algeciras and the British colony by sea.

Accordingly, the owners of the train, The Algeciras-Gibraltar Railway Company Limited, founded a steamship line, and the Spanish government decreed that the train timetables coincide with those of the ships. The first clients were liner passengers travelling from the Middle East to England or vice-versa. The first-class *Wagons Lit* passengers did not even have to set foot on the ground, since a platform stretched straight from their carriages to the 'Margarita' or the 'Aline' and their baggage did not have to pass through customs. Almost two decades later,

the Compañía de Vapores Sud España was set up independently from the Railway Company, since traffic inside the Bay and the port could not be in foreign hands. Soon afterwards, the fleet was sold to the Sociedad Anónima Punta de Europa, which ordered the motor vessel 'Aline II' and the paddle steamer 'Margarita II' to be built.

It was in 1929 when Carlos de las Rivas Montero entered the scene as leaseholder of the firm, although Andrés Russo González also took control of the company during the Civil War. Carlos de las Rivas Montero ordered the motor vessel 'Punta Europa' to be prepared at the Cadiz shipyards in Matagorda, thereby marking the start of the golden era of ships that would link Algeciras and Gibraltar.

The 'Aline', which could not be called 'Aline II', and the 'Punta Europa' were the leading protagonists. At first both vessels covered the same route, but with the advent of the big ocean-going liners the 'Aline' assumed responsibility for Gibraltar, while thanks to the good offices of the Minister of Trade, Alberto Illastre, the 'Punta Europa' carried out the duties as tender to ships belonging to the American Export Line, to Ibarra and, later, to those of the Italian Line: the 'Cristoforo Colombo', the 'Leonardo da Vinci', the 'Raffaello' and the 'Michelangelo', which occasionally made the crossing to Tangiers and Ceuta.

At that time, there was a big difference between life on board the 'Aline' and life on board the 'Punta Europa'. As from the mid-fifties, the 'Aline' transported workers and people who went to Gibraltar to buy food products and commodities that could not be supplied by local shops. On the return voyage, passengers would bring back condensed milk, sugar, coffee, butter and tobacco, and later minor luxuries like soap, face cream and the latest fashions.

Cars were so few then that everyone knew that the three or four in Algeciras belonged to the gynaecologist Manuel Romero, to the optician Anson and to the tailor Julio Alonso. Those who worked in Gibraltar got up at the crack of dawn to travel down to the port. Many, like the mechanic José González Bermúdez, rose at four in the morning and returned at six in the afternoon to his home in La Bajadilla. They withstood the inclemency of the weather and returned so exhausted that they often fell asleep during the homeward voyage. José's children recall that once their father's travelling companions painted his fingernails while he was asleep, taking advantage of the mechanic's weariness and the purchases they had made in Gibraltar. Practical jokes and conversations were indispensable to lighten the constant comings and goings of the hundreds of workers who, like José, made the same itinerary from Monday to Friday until the frontier was closed.

Life was very different on the 'Punta Europa', which transported passengers from distant countries to the train, laden with expensive clothes, jewellery and perfume. There were actresses, actors, film directors, monarchs, ambassadors and budding princesses. Its arrival attracted the curiosity of everyone who either worked or strolled in the port, providing them with the occasional opportunity to actually see some of the faces they knew only from films, glossy magazines and No-Do\*.

Ships never age so long as they are regularly overhauled and their engines are kept in good condition. The 'Aline' and the 'Punta Europa' lost their raison d'être in Algeciras when the ocean-going liners ceased to make stopovers in the port. The Italian Line franchise holders, Hijos y Sucesores Delgado y Carrero, kept the 'Aline' to provide the service when required, until eventually they sold it to a Las Palmas de Gran Canaria firm devoted to shark fishing for tourists. The 'Punta Europa' now sails near the Adriatic under a new name: 'Donald'.

Over half a century later, everything seems like a dream. Not so many people work in Gibraltar now, and those that do cross the frontier in their own cars. The liners sailed away forever and, in their place, cargo ships and tankers plough the waters of the Straits. Stories of celebrities aloofly climbing up and down catwalks sound almost like legends. Nevertheless, when words are not enough to convince the incredulous, Carlos de las Rivas places letters, books and documents on his table, even the label from a suitcase from the day in which Queen Mercedes passed through Algeciras, as evidence of the fact that the dream was real.

Page 50

## The Steamships of Gibraltar

Regular connecting services with Gibraltar date back to 1850, when they were covered by 'El Vencedor', the 'Calpe Foundry' and the 'Primero de Algeciras'.

In 1891 the British Algeciras-Gibraltar Railway Company Ltd. established its own steamship line attended by the paddle steamers 'Elvira', 'Margarita' and 'Aline'.

\* No-Do: the abbreviation for Noticiarios y Documentales, the state-controlled newsreels produced during the Franco regime.

In 1926, the 'La Punta de Europa' Sociedad Anónima de Vapores took over the line, renewing the fleet with the 'Margarita II', similar in characteristics to the former, and in 1934 ordering the construction of the 'Aline II'. During the Spanish Civil War the line was leased out to a Gibraltar company until in 1939 it was transferred to Don Carlos de las Rivas Montero, who definitively acquired it in 1946, when it was re-christened Vapores Punta de Europa.

In 1950, this company ordered the construction of a new ship, the 'Punta Europa', which set out on its maiden voyage on September 11 1952.

After the frontier with Gibraltar was closed, with the corresponding suspension of communications, these ships were assigned exclusively to serve as tenders to the big ocean-going liners that docked in the Bay.

In 1972 the 'Punta Europa' was sold to the Società Italiana Armamenti, S.R.L., which re-christened it the 'Donald Duck'. In the meantime, the 'Aline' continued to serve as a tender until these major lines went out of business. Today, the 'Aline' is still active in Las Palmas de Gran Canaria, where it takes tourists on day trips.

Page 53

Transcription of the Royal Patent

Don Alfonso XIII, by the Grace of God and the Spanish Constitution King of Spain and on His Behalf, During His Minority, as Queen Regent of the Kingdom,

I hereby grant permission to the Compañía Concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras for the company steamship named 'Margarita', registered on folio 3 of the 5<sup>th</sup> inventory of vessels of the port of Algeciras, measuring 38.40 metres long by 6.6 wide and 2.35 in depth, to sail and trade in all the seas and at all the ports in the World.

Accordingly, I order that, it being on record that the vessel in question belongs to the aforementioned Compañía Concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, or to another Spanish subject, the Comandante de Marina, its subalterns or any other functionary responsible, must provide it with its necessary outfitting and crew, of which a roll must be drawn up, and that the Captain must govern the ship, take care of its conservation and respond to his errors, as established in the Ordenanzas de Marina regulations, he being authorised to set sail and trade in accordance with these established regulations.

Furthermore, I order the Officers, Generals or private Commanders of fleets and vessels, Captains General of Naval



Departments and other corresponding authorities, and other naval Officers or dependents, Captains and Commanders General of districts and provinces, civilian and judicial authorities of ports and all other Spanish subjects to in no way hinder the activities of the vessel in any way, on the contrary, they must assist it and provide what it needs to sail and engage in legitimate trade. And as regards the subjects of friendly and allied Kings, Princes and Republics, the Chiefs, Governors and Commanders of their provinces, cities, squadrons and vessels, I recommend also that they place no obstacles in the way of its free voyaging, arrival at and departure from ports at which they dock either deliberately or in case of emergency, allowing the crew to engage in legitimate trade, to take on provisions and all they need to continue on their voyage, to which end I issue this Royal Patent which, signed by Myself and endorsed by the Naval Minister, will remain in force exclusively in the case of the Steamship 'Mangana' so long as the vessel in question sails under the Spanish flag and undergoes no variation in capacity or figure on the hull and rigging.

Signed by Myself, the Queen Regent, on this day, the thirty-first of August, of the year 1891.

Page 58

### Miguel Gallego Naranjo

↳ Montjaque (Málaga), 1909 - Algeciras, 1981 ↳

The first proprietor named it after his two daughters, Marina and Victoria. It was born, at the end of the nineteenth century, of the expectations generated by the new railway lines. The train promised to open the gates of the city to travellers eager to lose themselves in streets lined with houses illuminated by the sun from the Bay. The first owner was followed by a further two until half a century later the bombardment of Algeciras caused the price of everything, including constructions, to drop within reach of a number of entrepreneurs like Miguel Gallego Naranjo, who converted it into what it is today, a fifty-five room hotel which still displays the escutcheon with the intersecting initials of the girls who gave it its name and the big, gold-framed mirror opposite the reception desk. The hotel and its sporadic guests have been and continue to be witnesses to the comings and goings of ships and people and to the bustle of the port.

Miguel came to Algeciras from Montjaque with his wife, who in La Malagueña, Ronda, sold the fish her husband sent her from Algeciras. It is no coincidence that opposite the hotel stretches the fish market and a fishing harbour crammed with long-line fishing vessels, dragnets, and light boats for night fishing.

Meanwhile, the entrepreneur entered into an association with Francisco Acosta and together they bought the Alegría, Avenida and España cinemas. They also acquired a number of buildings, such as the one that bears his surname on Calle Ancha and the one that stands on the corner of Calle Capitán Ontañón. Such prosperity and the permission on the part of the municipal authorities to project the buildings allowed Miguel to carry out alterations to the hotel in the early sixties. Photographs from the time show people strolling past the iron structure that began to occupy a prominent position on the Acera de La Marina.

At that time, the beach opposite the hotel had been replaced by infill and the La Marina promenade was then the lap in which merchant seamen and fishermen rested with their families from the hard life at sea. Many settled their business at bar tables, on which coins were piled higher and higher according to the value of the cargo in question.

The hotel stood between Las Delicias and El Maxim. It shared the avenue with the Miramar, the Celta, the Comes offices, Don Sebastián's lottery-ticket establishment, La Langosta Dorada, the Aperitív, the Colón, the Puerto Rico, La Viña, the Decano and the Bar Sin Nombre. Opposite stood the customs shed, which everyone tried to avoid by throwing the chorizos and hams from Ronda out of the train windows, before it entered the station, to people who would take them to be retrieved elsewhere. This way they avoided paying duty.

The awnings of bars and 'restaurants' overlapped each other to provide shade for people having their aperitifs amidst the hurly-burly of La Acera de la Marina. There was usually a group of musicians with a lute, a banjo, a guitar and a violinist who sometimes played with them and sometimes not. The guitarist and the fiddler resolved the inner conflicts of the artistic temperament by sending each other messages in Morse. 'Ti-to ti-to', went the guitar; 'ti-to-to-ti-to-ti' responded the violin. The code remained a secret until one of the contenders revealed it to a friend: 'When I play ti-to ti-to I'm saying 'son-of-a-bitch', and the other one answers 'showe-it-up-your-arse-hole', he explained. The words are far from elegant, but diplomacy takes a certain degree of licence when it comes to satisfying curiosity.

Some, like Juan 'El del canasto' (the basketman), sold *chinguas*, *meblis*, meat with 'bl', plastic turtles that ran when pulled by a thread rolled around a little lead wheel, toy horses that advanced thanks to an air-filled pommel and a mummy that emerged from its coffin when tapped lightly. Others, with white caps on their heads, preferred to sell the national product, prawns, at street corners.

The views from the Marina Victoria took in everything: where people once baited hooks to catch octopus on the Isla Verde bridge pillars on their way to work, the

breakwater now stands. People would also watch the departures and arrivals of the 'Punta Umbria', captained by Pepe Méndez Goas, the husband of the hotel manager's niece.

The captain and his boat were an indissoluble link between the hotel and the Bay, not only through bonds of matrimony but also because Pepe instilled into Miguel Luis Gallego Sánchez, son of the hotel proprietor, a passion for the sea that increased over the years. At the breakwater, the captain of the 'Punta Umbria' would place a beer crate under the helm so that Miguel could steer it. The boy caught the bug, and when Pepe dry-docked his boat to caulk it, Miguel would climb into the lifeboat and take it as far as the Dique Sur, watched closely by his uncle, who allowed him to do so only when the wind was favourable. Miguel returned at sunset with half a kilo of fish he had caught, which uncle and nephew would eat together on the boat.

Miguel Gallego divides his time between telling stories of the hotel and recounting his experiences on the boat. He points to a photograph of the Marina Victoria restaurant hanging in the foyer. When his father was still running the hotel, the number of people who spent the night there began to fall, which led to the decision to demolish, not without incident, the dining room, which stood in a fine colonnaded patio. During the sixties and seventies, the rooms accommodated not only travellers and workers but also illustrious persons. The Anglo was the bullfighters' hotel, while the Marina Victoria was where the artists stayed who performed at the Casino Cinema: Lola Flores, Manolo Caracol, Juanita Reina, Raphael and others, whose glitter is now gone.

Other guests left their mark, though not precisely by virtue of their art. The hotel has witnessed events that concluded with the arrest of drug traffickers, memorable episodes of absent-mindedness such as that of a gentleman who left behind a bag containing half a million pesetas, which he found intact when he returned three days later; and dramas with no happy ending. A number of occurrences have lost their bitter taste with the passage of time, like the man who attempted unsuccessfully to commit suicide and charged out of his room yelling 'Call a doctor, I'm dying!'. The chandelier, the shower and the water heater, from which he had tried to hang himself, fell successively onto his head, finally persuading him to give up his attempt.

The Marina Victoria continues to provide accommodation for those who arrive knowing they will leave. The new constructions to its left if you look towards the sea cast shadows on its façade, which is becoming increasingly concealed by travel agencies and the buses that stop at the entrance. Nevertheless, its right-hand façade

still displays a big poster on which two names and two stars denote that the great witness to the future of the port remains where it has always stood, charged with history and with tales to tell.

Page 60

## La Marina

The area between Calle Pescadería and the former north bank of the Río de la Miel, called Avenida de la Marina, was until quite recently the point of encounter between the port and the city. This strategic place was the site for the first quay, as attested to by the Hotel Marina Victoria, which bears its name and from whose terrace the first photographs were taken that record its construction.

La Acera de la Marina was an area of bustling activity: here buses came and went and people waited beside the port shelf with the fishing fleet as backdrop. In its cafés and restaurants there was invariably a festive atmosphere with musicians going from table to table playing guitars, lutes, violins and accordions. There were sweet and souvenir sellers peddling their wares in wicker baskets, in which they always carried chocolate bars from Gibraltar.

In the eighties, this small urban enclave accommodated the country's greatest concentration per square metre of travel agencies, which stood practically door-to-door selling tickets and day trips to Ceuta or Tangiers.

Today La Acera de la Marina continues to undergo transformation as a key area in the history of the city, since it now accommodates establishments run by the Moslem community, sharing space with the traditional travel agencies, shipping company offices, hotels, taxis and urban buses, a veritable compendium of activities that keep this popular area in a state of permanent effervescence.

Page 68

### Castor Rodríguez del Valle y Quintanilla

↳ Verín (Orense), 1863 - Madrid, 1940 ↳

We do not always fully appreciate the importance of a flourish on paper. The signature that authorised cession of the Isla Verde sites and buildings on February 14 1919 marked the beginning of the construction of a quay that would constitute a 'be-

fore and after' in the development of the port of Algeciras. Castor del Valle certainly *did* know what was at stake, and acted accordingly.

The engineer and Director of the Junta de Obras del Puerto de Algeciras had studied and re-studied the details of the project drawn up by José R.D. Rivera in 1909. Sitting at his big office desk he went over the reports convinced that the great work was possible. However, the technical difficulties of the initiative and its high cost delayed its getting under way, and work on the project lasted an entire decade.

Approval of temporary cession of the terrain and buildings on Isla Verde, belonging to the Defence Department of the Junta de Obras, proved to be decisive. The area included an army powder magazine and stores, by virtue of which the Junta de Obras committed themselves to building similar constructions at Punta de San García, which also belonged to the military. Del Valle and his team decided to use the Isla Verde magazine and stores to house tools and cement as well as to accommodate the electricity generator that would provide the indispensable work elements – the Titán crane and the transporter carriage – with electrical power.

Castor del Valle's serene aspect concealed the soul of an indefatigable, constantly questing worker. His staunch resolution to carry out the plan led him in February 1919 to make a 3,000-kilometre journey during which he visited factories in Madrid and the ports of Barcelona, Tarragona, Valencia and Palma de Majorca, for which he embarked on the 'Jaume I'. His purpose was to find the machine tools and auxiliary equipment needed for the rapid construction of the breakwater. The difficulties involved in the precarious connections were exacerbated by the port workers' strike.

The team led by the engineer also drew up a project for a workshop at which to make artificial ashlar, the site for which was a 16,000 square-metre esplanade on Isla Verde. There the blocks were manufactured using large stones bonded by concrete, which were subsequently left to dry in a drying-place or 'sequero'. Once ready, the Goliath crane shifted the blocks and together with the Titán placed them in their definitive position. Both cranes had come to Algeciras from Larache after a long, intense exchange of correspondence with the Spanish Minister of Development, who eventually agreed to lease them for a period of five years.

The last remaining major obstacle was transport of stone from the Los Guijos quarry to Isla Verde. The problem was solved by the construction of a railway line as far as a pier on the El Saladillo beach. Initially the stone was carried from El Saladillo to Isla Verde on lighters, until in 1926 the railway was extended to the island itself. In this

way, it became unnecessary to use lighters, which were so scarce that on occasions it proved necessary to have recourse to the barges involved in dismantling the old pontoon bridge which constituted the Caño Zurraque 'Zuazo' passage on the island of San Fernando.

Once all the obstacles had been overcome, in 1932 work on the breakwater was completed, and in the eighties it was christened the Dique de Abrigo Ingeniero Castor Rodríguez del Valle, as a tribute to the man whose unshakable belief in the project led to its being carried through.

Almost ninety years after Del Valle's project was set in motion, work began on a second great breakwater to shelter the exterior development of Isla Verde. The block manufacturing workshop gave way to the Kugira, Europe's largest 'cajonero' or caisson maker. The glitter of the cranes with the names of colossi is now eclipsed by the impressive machine tools involved in the new works. Even so, the investments which amount to millions, the massive dimensions and the tons of steel cannot hide the fact that the spirit that moves two projects separated by almost one century practically remains the same.

Page 70

## The Isla Verde Breakwater and the Titán

Built to provide shelter for the La Galera quay, work on the breakwater began in 1919. By 1926, 500 metres had already been constructed, although due to a number of storms and other incidents the project was not completed until 1932.

Work began next to the eighteenth-century fort which presided over the island, where an esplanade was built, ceded by the Spanish War Office, to house a stone-block workshop.

The breakwater or 'rompeolas', as it was popularly known, was originally conceived to stand independently, although later, with the construction of the bridge for the narrow-gauge railway, the first infills were laid for a passenger quay, which although it never served as such provided the basis for what in the future would be the first container terminal.

The original breakwater, which was 1,261 metres long, was constructed initially using stone ashlar and later with concrete blocks, for which the use became in-



dispensable of special gantries, the Titán and the Goliat, each with a bearing capacity of 100 tons. The breakwater has been extended three times, first by 700 metres in 1977 to shelter the Muelle del Navío, secondly by 318 metres in 1990 and thirdly by 479 metres to shelter the Muelle Juan Carlos I.

The Titán was a type of crane which served to place the blocks brought by a truck which had been filled by the Goliat. The Titán reached Algeciras in 1920 from the port of Larche and formed part of the landscape until 1950 as a highly characteristic element of the quays.

In August 1931 the gantry fell accidentally into the water for reasons unknown, which greatly hindered the works and, worse still, meant that 400 jobs were lost. As an initial solution, redundant workers were employed to make the concrete blocks, but the time came when the workshop's storage capacity became insufficient and unemployment reared its ugly head once again. Such was the magnitude of the crisis that the City Council was forced to compel local firms to admit workers. Finally, a Dutch hoisting machine system called Adelaar was brought from the Moroccan port of Kenitra and work was able to continue. Four years after the accident, the Titán was recovered until in 1961 it was auctioned as scrap metal, except for the capstan, which was used in the Isla Verde dry dock to raise one of the trucks. Today it is exhibited at the centenary exhibition.

In 1980 the breakwater was named after Castor Rodríguez del Valle as a homage to the man who had been its chief engineer between 1916 and 1932, a decisive period in the construction of the port.

Page 88

### Luis Miguel

Algeciras, 1955

A black-and-white photograph depicts Luis Miguel sitting in a chair. His small, shining eyes look straight at the camera. He is a lean man and the shirt of his everyday uniform is done up at the neck with one single button. His hands crossed over his right leg are the hands of a man who uses them for work. His moustache emphasises his aquiline features, framed by neatly trimmed hair. This picture of the first caretaker at the Junta de Obras del Puerto was taken in 1927. Another photograph from the same period features the port authorities and a group of unidentified people. They pose on the stairs of the original headquarters forming a pyramid with Luis at the top. Here he is dressed in gala uniform. The chain of his pocket watch crosses his chest and he is smiling.

Luis Miguel was the first of three generations of caretakers, all with the same name, who worked first for the Junta and subsequently for the Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras. His son followed in his footsteps until his grandson, who now holds the position, took over. Luis (hereafter we refer to the grandson) is not entirely sure of the exact date when his grandfather began to work at the port. Although he has scoured all the proceedings hand-written in quill pen, he has found no reference to when the first porter was hired. Even so, he reckons it was probably in 1907. It is hard to find any traces of his grandfather in his smooth round features.

Luis has few memories of his grandfather. He knows that he occupied the post of caretaker for many years, that later he had his own construction business, and little more. As regards his father, he says that he was available twenty-four hours a day, because at that time working hours were never respected according to the book, and when something went wrong or broke down it had to be fixed in a matter of minutes, hours at the most.

Luis the father's name often comes up in conversations among former port workers who are now retired. It was he who held the keys, knew where everything was and where whoever was needed at any time could be found. He was not just a caretaker, however. Practically everyone remembers jokes they shared with him or the relief they felt when, thanks to his help, they managed to resolve a difficult situation. There are even those who recall him as a friend who offered his arm to grasp in terror during what turned out to be a minor seaquake.

Luis Miguel the grandson began to work at the port in 1977. He studied draughtsmanship and, though as a little boy he had not intended to continue what was becoming a family tradition, he sat the official examination convened to occupy a vacancy in the port, which he passed. Although this was not the profession he would have chosen in principle, neither was he unfamiliar with it. On the contrary, it seemed ready-made for someone who had been born in the dwelling which stood on top of the former port authorities headquarters.

When he married, his father moved to a cottage on Isla Verde. There the couple had their first child and in 1950 they moved to the port headquarters building, which at that time was still unfinished. This is where their other two children were born. Luis Miguel therefore grew up in a place only five metres away from the sea, fishing and bathing in the crystal waters opposite his house. Sometimes he would accompany his uncle Victoriano, who ran a lighter to and from the Italian and American cruise ships anchored in the Bay. The water was too shallow for them to come closer, so the lighter carried cars, other cargoes and luggage to the ships,

which had their own cranes to load the cargo. Victoriano brought as his nephew looked on in fascination. That lasted until the advent of aeroplanes, as a result of which ocean-going liners became a slow, costly means of transport fit only to satisfy the whims of passengers who preferred the smell of the sea to crossing a sky they could not even touch with the tips of their fingers.

Luis Miguel started out not as a caretaker in 1977, but as an assistant in the drafting of statistics. He was a temporary working during the initial years when, together with Francisco Jiménez, Miguel Ramos and Rafael Bejarano he ploughed through figures, projects and sets of regulations until ten, eleven and twelve at night. There was only one computer, for invoicing, with a small monitor and a tunnel through which the continuous paper on which the invoices were printed passed. Luis describes everything on the basis of onomatopoeias. The first computers did not work very well so they had to underline the different products and add them up with a calculator that went 'shhhh'.

Wages were paid in cash, and as we listen to Luis Miguel we can almost hear Serafín and Arcadio's pencils as they noted down the figures on paper. Every single peseta was accounted for. The heating also had its own sounds. First it was fired by coal, which was brought on rumbling lories and rhythmically unloaded by the shovelful into a bunker: 'chun-chun'. Later it was converted to firewood and, eventually, to propane gas, which was cleaner and quieter.

Nothing escapes Luis Miguel's notice, and like his father and grandfather before him, he knows where everything is whenever it is needed. All you have to do is utter a word for the caretaker to produce the magic key that will bring it to life. If you say 'exchange', out comes his bunch of keys, he opens a door and there, surrounded by old barometers, appears the credit repayment drum and a host of other things that no one imagined still existed. He enters the exchange, takes the plugs and moves the switches. He had occasionally been an operator himself, because in the early days everyone had to be something of a Jack-of-all-trades.

As he walks through the offices, he looks towards the four cardinal points in the harbour and draws an imaginary map with his finger. There is neither north, nor south, nor east, nor west. His movements denote the past and the future, with pauses in the present. Until a few moments ago, his inventory was limited to people and objects. Suddenly, his gestures become more expansive to include beaches that no longer exist, projects carried out and those yet to come, those who went and those who are waiting for their opportunity. He likes his job. He fails to understand how anyone can put up with

a job they dislike. Almost thirty years after he was handling statistics, he assures us that he cannot imagine himself doing anything else. He smiles. Now he *does* look like his grandfather.

Page 90

## The Quarry and the Isla Verde Bridge

In 1910, after several alternatives had been studied to extract stone for the port works, it was decided that the Los Guijos quarry was the most suitable, being the largest and the one that provided easiest links. For transporting blocks and by-products a narrow-gauge railway was built which ran through the present-day southern access area to the El Saladillo beach, and from there they were carried on barges to the Isla Verde quay. Due to the fact that this system slowed up the works and made them more costly, in 1926 the decision was made to build a railway bridge on pylons between the El Chorruelo beach and the island, which constituted the first linking element with Isla Verde and the origin of the quay of the same name.

Page 98

### Vicente Marcet

Melilla, 1932

Vicente Marcet came to Algeciras from Villajoyosa at a time when many Alicante children survived on bread made from maize, barley or carob beans occasionally with coffee sweetened with whatever sugar was available. He abandoned the land from which entire families brought an art – fishing – which contributed to the growth of a city whose port was still a sketch on the wavy canvas of the Bay. He had no money, but he was not poor. Vicente had an irrepressible urge to learn and, though he had practically never been to school, he was blessed with an innate talent for turning obstacles into a means to getting ahead in life.

He did the washing up on a ship for a short time only, because by the age of twelve he was authorised to trawl and at seventeen he was already a captain, although he did not officially qualify until he was twenty-one.

When he disembarked in Algeciras the city was full of people from Alicante, Valencia, Galicia and Almería, with characteristic surnames like Montoya, Joya and Blanquer. He was one of the lucky ones to reach a prosperous Algeciras which freighted the *Pescadero* train that carried fish to all parts of Spain. The city provided him with great satisfactions, like the opportunity to contemplate Elisabeth Taylor, the world's most beautiful woman, when he had just become old enough to admire the actress who filled cinema screens with her violet eyes. Taylor, who was travelling on board an American cruise ship that had made a stopover in Algeciras before continuing on its voyage, strode through the port with the quick, light, indelible steps of a shooting star. No one knows whether Vicente made a wish when he saw her descend the catwalk.

He fished until the age of forty, in command of the 'Sidi Burraquía', his own ship named after a captain from the city of Tangiers, and other trawlers, like the 'Beata' and the 'Alborada'. He remembers his adventures in snippets that feature none of the bragging characteristic of fishermen. He remembers, for example, the first time he ever tasted white bread. It was a feast of slices spread with condensed milk, which cost him and his travelling companion a dreadful bout of indigestion.

What he does not say, on the other hand, is that his trawler, then the 'Villatona', was the first in the province of Cadiz to land a catch of one million pesetas. Or to be more precise, as the papers of the time reported, of one million forty thousand pesetas. When asked about this, Vicente replies that it was thanks 'to circumstances' and that at sea nobody knows why you catch fish, because if they did they would also know why you don't.

He gave up fishing due 'to circumstances', at the time when persecutions were rife in Morocco. Convinced that in Algeciras the only alternative is to die with your boots on, he sought other ways to get ahead. He found work at the Isla Verde shipyards. He had close associations with the port at a time when it was like a big family in which everyone knew each other, from the night-watchmen and customs guards to the white-collar workers. Eventually he founded his own business, Gabarras y Servicios (Lighters and Services).

The company will soon be celebrating its thirtieth anniversary. Vicente began by provisioning ships, from which he was the first to collect slops and sludge to be sent to the Delta treatment plant in Cadiz. The barge better known as 'La Caracola' and not so well known as 'La Anguila' was the first to carry out this task, subsequently taken over by two similar vessels that followed in the wake of the first. After eight years devoted to deep-sea diving, Gabarras y Servicios focused its efforts on protect-

ing the environment, in recognition of which the firm was awarded the ISO 14001 certificate. This was a way of adapting to new times, certainly, but also a response to a personal conviction on the part of Vicente who, although he had never been a sailor by vocation, was nonetheless caught forever by the spell that ensnares seamen and on occasions, according to some, acquires elements of *saudade* (yearning).

The heart of the firm ceases to beat only from eight in the evening on December 24 until eight in the morning on Christmas Day and from eight in the evening on December 31 until eight in the morning on New Year's Day. In fact, though, this is an illusion. Vicente and his associates keep one eye on the family supper and the other on the telephone, in case something happens. Now an entrepreneur, Vicente has never lost his eagerness to learn from everything and everyone, and although he claims not to be an inventor, he confesses that since the day he understood how skimmers work he has been churning them out like hot cakes and testing them on the sea, the only way to know whether or not these devices meet the challenges of the ocean and the accidents caused to a greater or lesser extent by man.

Somewhere he keeps his diplomas as captain of the high seas, of coastal traffic, radiotelegraph operator, cooling repair technician and others he can hardly remember. He states vehemently, in the characteristic Alicante accent he never left behind in his homeland, that for Algeciras he has words only of the highest praise. Nonetheless, everything he has given the city and received from it in turn grants him the right to regret the things he could have done better and the opportunities he missed, which he would miss once more if they decided to arise again. In his conversations, like in the poetry of Machado and the song by Joan Manuel Serrat, Algeciras and Istanbul often crop up as the two points at opposite ends of a line on which everything is possible.

Vicente has led a life during which he has invariably chosen to quarrel rather than tell untruths. He no longer cares about how many more years he has to live, only about how he will live them. He crosses his legs and with the shadow of a smile recalls those friends who no longer remember him. This way of enduring is not for Vicente. And although he became a seaman without a seaman's vocation, he makes a wish: that when his time comes, let it be quick and on a launch or near a bollard. Then he reflects, gazes through his office window and gets back to how to improve the latest of his devices.



Page 100

## The Mechanical Equipment of the Period

Some of the mechanical resources available to the Junta de Obras del Puerto for execution of the initial works had been procured from other ports and industrial plants, while others were hired and the rest purchased brand new.

Such was the importance of these resources that a photographic inventory of them was drawn up, thanks to which we know exactly what machine tools were used in the construction of the La Galera quay and the Isla Verde breakwater.

Page 104

### Rafael Montoya

Almería, 1932

Rafael Montoya no longer goes out to fish, although he constantly recalls his fishing days in his books, written with the help of diaries containing the entries for wages, advances, cargoes, diesel, shifts and everything else a good captain notes down. Although he has written hundreds and hundreds of pages, he is no Saramago, he says. Rafael writes for love of the art of recalling, through words, the years in which if a lorry came onto the quay, it was to load sardines or swordfish. There were no containers then and trawlers almost had the sea to themselves as they sailed to and from the cities of Tangiers and Tarifa. There was practically nothing in the port; a single train to unload cork at one end of the quay and with fish wagons that departed at midday or during the afternoon. Those were the days when the Montoya, Cazorla and Hernández families came from Almería to contribute with their knowledge of fishing to the rise of an emerging port.

Rafael Montoya was born in La Pescadería, a small neighbourhood in the Almería district of La Charca, of such charm that a photographer who was practically unknown at the time, but became famous subsequently, portrayed every inch of it. He came to Algeciras fleeing from the dangers of belonging to a republican family at the height of the Civil War. The discovery of swordfish in the Straits of Gibraltar made Algeciras the ideal place for

the long-line fishermen of Almería. Rafael's father was a ship's captain in Málaga and when he retired the whole family moved to Algeciras, where a brother of his had made a position for himself.

First they lived in the bamboo shacks of El Rinconcillo, where they would later occupy a more solid home, eventually moving to the Pescadores quarter. When Rafael settled in Algeciras, at seventeen, he was already an accomplished fisherman thanks to the seasons he had spent learning the trade in Almería and Cartagena as from the age of fourteen. After his brother's unlucky spell of losing lines, aged twenty-one Rafael tried his luck by taking over command of the 'Paco y Juan'. He did not lose a single line and, together with his crew, returned with a catch of 120 crates of hake. Accounts were settled at the Bar Arturo. It was on the return voyage from that first enterprise that one of his crewmembers was stung by a greater weaver and had to be taken to Ifni, leaving Rafael and the remaining two sailors to face the perils of the sea. Eight or ten spines were removed from the stung seaman's arm and he convalesced surrounded by the flowers and sweets that Spaniards living in the area brought him.

Line fishing for hake was gradually introduced by a fisherman, also from Almería, called Mariano, who worked in the waters of Almería from his base in Tangiers. Fishing took Rafael to Algiers, Oran, Melilla, Ceuta, Larache, Qunitra, Rabat, Casablanca, Safir, Agadir and the Canary Isles. Perhaps he does not exaggerate when he swears by his life, if necessary, that there are no thirty metres of water in the Mar de los Cristianos, off La Gomera, into which he has not sunk one of his hooks.

For Raphael, the main bounty of the seas is a catch so good that he even remembers its date. However, his expeditions have bestowed other wonders on him like a kind of Aurora Borealis he once contemplated twenty miles south of the Canary Isle of El Hierro, when the sea was quiet as a millpond during the sunset, the description of which he leaves to the poets. He also recalls one morning between Cabrera and Ibiza on which, beyond the rigging in a straight line, he and his crew witnessed an ocean sown with swordfish floating face upwards like a wavy field strewn with dead flowers. He risked his life in Espartivento and was forced to jettison his fishing lines when the waves crashed down on the boat, a predicament in which experienced men of the sea know that sometimes the difference between life and death is a question of minutes.

He recognises both the virtues and defects of fishermen, for whom avarice is a bad counsellor, and he speaks with certain disdain of fish farms, the products of which lack the consistency and texture of fish allowed to swim

in freedom. Furthermore, he distrusts the big fishing companies which use helicopters to follow the silvery shoals from the heights. He remembers with nostalgia the days when anchovies and tuna entered the Bay and when the boats came in at two in the morning, left their catch on land and set off back out to sea.

Only long absences spoil the memories of his life as a fisherman. The day when on returning from sea a little girl clung to his legs leaves a bitter taste in his mouth. The realisation that he had failed to recognise his own daughter broke his heart; it was one of those moments that everyone devoted to his profession experience at some time in their lives.

Rafael retired from fishing in 1987, when he was appointed 'patrón mayor', equivalent to the grand master, of the Fishermen's Fraternity (Cofradía de Pescadores). Life, however, has never allowed him to forget the sea. At his home on Calle Pez Espada he revises the drafts for his writings. From his pen flow names like El Rasque, his faithful right-hand man who never hesitated in saying what more prudent men would have kept to themselves. On occasions, it is hard to tell where Rafael Montoya ends and El Rasque begins. There are other names that feature in his narratives slightly changed, in accordance with the time-worn tradition of never mentioning those who are no longer with us. Rafael says there is nothing more to be told, but the notebooks, photographs and objects that cram his fisherman's house assure us that the opposite is true.

Page 106

## Fishing

A major contribution to the local economy, especially in the fifties and sixties, was made by fishing. The Algeciras fleet was the largest not only in the province of Cadiz but eventually in the country as a whole.

Every day a fleet of lorries and a train would carry the catch inland from Algeciras.

This sector nurtured an important preserves industry, which no longer exists, in which names like Garavilla, Loluba, Allageme, Salvarey and Ruiz Polo generated substantial employment, especially for women. These factories would sound their sirens when the fish was landed, announcing the beginning of the day's work.

The fishing industry was also serviced by other activities such as imports from the Spanish colonies, ice

factories, naval supplies and so on. In the seventies the sector fell into decline due to over exploitation of fishing grounds and the closure of those of Morocco, which led to the activity's practical demise.

Page 114

### Los Remigios

Only the replica of a fishing hook and a few photographs remind us that opposite the El Saladillo basin there once stood a preserves factory. Many contemplated its demolition with the strange sensation caused by the knowledge that nothing lasts forever. Luis García Rodríguez, Remigio García Rodríguez senior, Remigio García Rodríguez junior and Remigio García Cueto perhaps drew a breath of nostalgia as they watched the beginning of their respective stones crumble with the stones of their factory. It is there that Luis and his father, Remigio García Estero, caulked ships when the building still belonged to Tabacalera, the Spanish state tobacco manufactures. They paid a percentage of each vessel beached to the owner of the property, José Cervera, and kept what they earned from the repairs for themselves.

Luis's father learnt his trade from his grandfather, Remigio García Sanginés, who came to Algeciras from the Canaries to do his military service and then decided to stay. The grandfather carried out a number of jobs for the Junta de Obras del Puerto, thanks to which he earned the trust of its director, the engineer Castor del Valle. Evidence of this are the letters, now in the possession of his great-grandson, in which money was requested to bring barges from the Bazán shipyards in Cartagena. These barges served to transport stone from Los Guijos to be used to build the first extension to the quay constructed by the English. Subsequently, the grandfather devoted himself to caulking boats in the La Miel river. Thus began a tradition which led to the establishment of the El Rodeo shipyard, otherwise known as Los Remigios in view of the family tradition of calling all firstborn sons Remigio.

Luis, his two brothers and his father worked at the Tabacalera, until José Cervera announced that he was going to put the building up for sale. Though Cervera offered the caulkers a good price, in the end it was Conservas Garavilla that purchased it. Nonetheless, they had decided to set up their own shipyard and once again it was Cervera who lent them a hand. The entrepreneur mentioned his first dry dock, located on the disused

quay when stone for the breakwater was formerly unloaded. It was just what Los Remigios needed. Don José offered them a letter of credit for 250,000 pesetas which they never needed, although they were always thankful for it. The enterprise destined to last for several generations had got under way.

Any kind of help was welcome. Once the red-tape phase was behind them the really hard work began. The brothers, the father and the five or six men who helped them had their hands covered with corns from lifting stones. They all spent three or four days waist-high in water when the navy commander Joaquín López Cortijo authorised them to use the timber from an Italian vessel that had foundered opposite the lighthouse.

Business prospered. The Remigios learnt little by little that it was not merely a question of being good caulkers; it was also necessary to be very diplomatic when it came to dealing with clients and to bear yourself with aplomb when the time came to be paid.

The years went by and carbon fibre began to take the place of timber. It was then that Remigio García Cueto qualified as a naval expert. The father had taught the son that a ship is like a house which, moreover, had to float and move on the water. Luis was aware that times were changing and wanted his son to take over his work where he was prepared to leave it, so both took a taxi to Madrid to enrol Remigio García Cueto at the Engineering Faculty to study navigation. In the meantime, the personnel at the dry dock reached a total of thirty-four, most of them good workers who had lost their jobs in Gibraltar when the border was closed. The abundance of fishing boats at the time guaranteed that they would be occupied five days a week, and in the case of the proprietors, Saturdays included. A good ship's carpenter earned 300 pesetas in the fifties and 1,200 just over a decade later.

Luis realised that they would have to work with iron, so he purchased the three vessels that Garrigues y Puig possessed in the La Victoria convoy in which to set up a workshop, of which his nephew took charge. In this way, they did not have to order the ironwork for ships from another firm and they built the iron structures for the third dry dock.

Remigio García Cueto returned from Madrid with his diploma under his arm. His father cut off his pigtail, torero-style, and handed the business over to his son, although he continued to go every morning to the shipyards. The inspectors from Cadiz said of his ships that there was no need to examine them. The new direction the business took gave scope for anecdotes, such as the time when a ship drydocked beside a civil-guard launch belonged to a drug trafficker. The Guardia Civil's relative ignorance of navigation, especially those from provinces

with hardly any sailing tradition, such as Badajoz and Utrera, provided Los Remigios with quite a lot of work, since sudden acceleration and braking played havoc with the RV-16s and RV-18s of the *Benemérita*.

The shipyards continued to keep up with changing times. The dry dock has survived the demise of the fishing fleet and adapted to the demands of new technologies, with over 200 annual repairs carried out on a wide variety of vessels. Repairs cover a gamut of materials ranging from wood to aluminium and everyone is getting ready for the imminent move to the Dique Sur. A lot of water has flowed under the bridge from the construction of the first ramp for ships of up to twenty-five tons to extensions to accommodate vessels of up to 300 gross register tons. Gauges, forges and steamships disappeared to make way for diesel engines and the mysteries of titanium. Luis García still spends his mornings at the dry dock, where he sits in the shade, leaning on his walking-stick and keeping up with events in the knowledge that at a shipyard no two days are ever alike.

\* *Benemérita*: the popular name for the Guardia Civil.

Page 116

## The Getares Whale Processing Plant

The fin whale was the object of intensive hunting in European Atlantic waters as from 1870. On the Iberian Peninsula, the first catches were made in 1921, the year in which the Algeciras whale processing plant went into operation, run by the Compañía Ballenera Española, possibly the most important of its kind on the entire Mediterranean coast, the first Managing Director of which was Carlos Fredrik Herlofson, of Norwegian origin.

In 1950 the Factoría Ballenera de la Ensenada de Getares began a new phase, directed by Antonio Vera Fernández, operating with two whalers imported from Norway, nationalised in Spain and registered in Algeciras. The 'Antoñito Vera' and the 'Pepe Luis López' hunted in the vicinity of the Straits of Gibraltar where during their first twelve months of activity and 315 working days they captured forty-seven sperm whales.

The Ballenera ceased its activities in 1962.



**Manuel Rodríguez Barrientos**

↳ Cádiz, 1933 ↳

Manuel Rodríguez Barrientos retired after twenty-four years' work as a harbour pilot in the port of Algeciras. He does not recall the name of the last ship he attended in its manoeuvres, although he knows that he did so in the refinery one morning on the twenty-somethingth of November 2000. His first such experience was with a Basque ship, one of the two that answered to the names of 'Ur Txoni' and 'Lur Txoni', that is, 'Bird of the Sea' and 'Bird of the Air'. He was interested in languages and invariably asked captains the meaning of the words painted on their bows in English, Russian, Greek, Italian or any other language that designated the origin of the vessels, whatever it said on their flags.

His first job in Algeciras was not as a pilot but as a ship's captain. His father was a naval pilot engineer and Manuel grew up wanting to be a sailor. 'I want to be a pilot' were among the first words he ever uttered. His father said 'no', that life at sea was terribly hard. But his maternal grandfather persuaded his father that he could do nothing to stop Manuel, who at the age of fourteen enrolled at the Escuela de Náutica. He has never forgotten his first year of studies in Cadiz, because on August 17 the great explosion took place caused by underwater mines placed beside the railway station. Ten days later, the bull Isleño killed the great matador Manolete. In the meantime, Manuel had been present during the shooting of a film on the Alhucemas disembarkation.

He began his career at the Trasmediterránea company. At that time he lived in Málaga and among his first voyages as first officer was the one he made to Guinea, where he was involved in the famous evacuation of Spaniards whose lives were in danger. He was promoted to captain and commanded ships in the Canaries, where for almost three years he was in charge of the inter-island postal service. On his holidays he would go back to Málaga to be with his family until he eventually requested to be destined to Algeciras. In 1973 he was received by a city in which construction of the Acerinox quay had yet to be completed, the monobuoy for the unloading of crude oil was not yet built and the Isla Verde quay had only recently been opened. Ships moored on the coastal shelf, which became a quagmire when it rained. He spent a long time on the 'Isla de Menorca', the smallest of the company's ferries, which had been purchased in northern Europe.

For three years Manuel covered the route joining Algeciras to Ceuta and Tangiers. Sometimes he captained

the 'Isla de Menorca', while on other occasions he was in command of the 'Victoria', the 'Virgen de África' and the 'Ciudad de Tarifa'. He experienced the OPE when the volume of vehicles and passengers was smaller but the number of snarl ups greater. A captain would normally make the return voyage in twenty-four hours; Manuel once managed to make five such voyages in one single day. His status changed from that of temporary to permanent employee and so he remained until examinations were convened for the post of harbour pilot to increase the number of staff from four to five. He studied all the characteristics of the port, spent an entire summer at sea, sat the exam and obtained the position.

At first he combined one week's day shift followed by one week's night shift in the pilots' hut, then one week off. At that time there was not too much movement – sometimes only one ship entered the port by night –, but he and his fellow pilots had an ear permanently glued to the radio in case the message 'pilot, we're two miles from the harbour' came through. When he received the message, Manuel would get into the boat with a number of seamen and position himself beside the ship to climb up the ladder and, if the ship was of a certain size, call in the tugs. Once the manoeuvre had been completed, he would climb back down the ladder and return to the hut.

The way Manuel describes it, it seems simple enough, yet on a couple of occasions he fell into the water. The first time was not from very high up, though the second might have cost him his life when he slipped as he was climbing down from an oil tanker. In a split second he fell from twenty-six feet onto the boat waiting for him below. His profession had made a sturdy man of him; perhaps for that reason he went to bed with a slight pain which when he woke up had become so intense that he was rushed to hospital, where the doctor told him that he might have ended up paralysed. This did not startle Manuel. He shrugged his shoulders and said that his job was like bullfighting: it is in the easy fights that you are gored.

Although this is undoubtedly a dangerous profession, those devoted to it confess that they are hooked on what they do. They know they are indispensable because while captains are familiar with the approach manoeuvres, they do not know where a specific quay or bollard is located. It is the harbour pilots who know every corner of the port like the back of their hands. They also know

\* Operación Paso del Estrecho (Straits Crossing Operation): the ferry service from Algeciras to Morocco.

that although the difference between the depth of water at high and low tides may be practically insignificant, a mere ninety centimetres may be decisive when it comes to mooring big ships on the Acerinox quay and, even then, they may dock almost scratching the bottom. Professionalism, intuition and the wind direction tell them whether it is more advisable to dock on the port or starboard side or whether a ship will encounter a predicament if it sails with little water beneath the keel.

Manuel's relationship with his profession did not come to an end when he retired. A book devoted to the harbour pilots of Cartagena prompted him to write one on those of Algeciras. After researching in the Comandancia de Marina and Capitanía Marítima archives, as well as in the Álvarez de Bazán war archives, he gathered a wealth of information on the small locally registered vessels that ran between Algeciras and Gibraltar. But he did not stop here. He delved into the life histories of people to pay homage to figures like Carreras, a pilot who was executed during the Civil War. The book is a genuine pocket-sized encyclopaedia that those spellbound by the sea, ships and the port of Algeciras either carry under their arm or have permanently on their bedside table.

Furthermore, his eagerness to understand and be understood led Manuel to publish an English-Spanish / Spanish-English dictionary of nautical terms featuring snippets of the most common exchanges between captains and harbour pilots. Although he does not say when the idea occurred to him, it might have been on the day when the captain of a foreign ship shouted '*Los largos, los largos!*', to which Manuel replied that no, that it would be better to cast the springs first. The captain shouted back '*Not the largos, Los Lagos, se-ño-ritas!*' Although it was probably not that day but his own insatiable curiosity that led him to learn phrases in Russian or to say '*avanti tuta*' or '*in diestro*' in Italian that prompted him to undertake the task.

Manuel has never moved away from the port. Although he speaks in admiration of the size of new freighters and advances in navigation techniques, he looks back proudly to the days when there was no radar and sailors determined their position using sextants and astronomical calculations. Manuel Rodríguez Barrientos not only sailed with skill and assisted innumerable ships to enter port, but has also contributed to ensuring that the names of vessels and sailors of the past will inspire the new generations of seamen.

\* The long mooring ropes, the long mooring ropes!

**Ships**

Last century, when the port was an extension of the city, the quays were a popular place to stroll, an ever-changing milieu in which the hustle and bustle of passengers and goods constituted an irresistible lure in which ships were the true protagonists.

These quays have seen ships of all provenances and sizes, many of which are etched on the collective memory by virtue of their special links with the city. A case in point would be the postal ships or '*correos*' which ran the Straits lines and whose outlines on the horizon were instantly recognisable. They were given nicknames and their comings and goings marked the hours as they sounded their whistles before departure.

**José Méndez Goas**

↳ Xove (Lugo), 1930 ↳

The hearts of some sailors are as big as the seas they plough. The heart of José Méndez Goas had room enough for two immeasurable loves. The memories of José (Pepe) begin and end at two names: Paquita and 'La Caracola'. Paquita is the woman the sound of whose heels woke him up one day while he was sleeping on the 'Punta Umbria'. 'La Caracola' is the boat with which he contributed to the growth of a port which was merely an embryo at that time.

Pepe came to Algeciras on September 5 1952 with a suitcase, a piece of pie and 700 pesetas in his wallet. He travelled by train from Viveiro, in Galicia, to board the 'Rosa de Primavera', a passenger boat owned by a friend of his uncle's, which ran a service between Algeciras and La Línea. He got off the train that doubled as the customs office. He strolled along Calle Agustín Bálamo, stopped at the La Tómbola bar to have a few mackerel *tapas* washed down with half a bottle of wine, and then went to meet up with his uncle on the quay. He was shown the boat's two cabins, one for him and the other for a motorman from Valencia.

After one year on the 'Rosa de Primavera', he occupied the post of captain on the 'Punta Umbria', a motor vessel with a capacity for 180 that on occasions carried up to 300 and sailed at ten knots. It travelled practically empty in winter; crammed with young people eager for

parties and accordionists during the local festivities; and, from time to time, the unruly girls from the Palmones school out for a day trip. On the days when chaos reached its height, the crewmembers would sell lemonade and make sure that everyone had paid their fare, which amounted to 6 pesetas.

It was at this time that Pepe met Paquita, who came on board dancing *sevillanas* while he was taking a nap. Paquita worked at the Hotel Marina Victoria, which belonged to her aunt. The 'Punta Umbria' sounded its whistle several times before departing; one fifteen minutes before it was due to sail, two when it would leave in five minutes and three after the mooring ropes had been cast and the boat was ready to return to La Línea. Paquita leant on the railings to listen to the horn and waved her hand. Soon afterwards they were married and the boat retired from service, together with the other two that covered the same route, the 'Sunrísima Faz III' and the 'Carmen García', better known as 'La Chata'. The 'Punta Umbria' was sold for 800,000 pesetas to a Catalan entrepreneur and Pepe was subsequently employed first as motorman on a trawler and later on a ship that collected scrap metal, so slow, he says, that it was like Captain Alatriste's.\* They used dynamite to break up the metal and a small launch, 'Doña Josefa', to transport it to the ship.

One day, on Cadiz beach after their working day was over, Pepe and his fellow sailors decided to take a taxi to the Algeciras fair. When he arrived, Paquita was neither at home, nor at the hotel, but at the circus with her mother. Eventually she appeared and announced that she was pregnant. 'So you're staying with me', she told Pepe, and he stayed. For a few months he was night-watchman at the Marina Victoria and then for a year on a long-line fishing boat which took him a couple of times to Valencia. His memories of Valencia include the turtle stew the captain cooked, fishing at sunset at Cabo de San Antonio, open-air cinema in the summer and the women who made slippers and hats on their doorsteps.

When he returned, a job on land was waiting for him at the AGA oxygen plant. One day, twelve months later, Paquita phoned him from the hotel and told him to be at the quay at 8 a.m., because there was a job in the port for him. They offered him 84 pesetas, whereas at AGA he earned 90, but José Méndez Goas was no land-lubber, he had saltwater running through his veins. And this was how his romance with 'La Caracola' began.

\* The leading character from a series of novels by Arturo Pérez-Reverte, *Las aventuras del capitán Alatriste*, recently made into a Hollywood movie.

'La Caracola' was an American launch with three 225-hp engines at the stern. It had taken part in the disembarkation at Casablanca, where it was equipped with two cargo booms, two prow gantries and a capacity for 300 tons of water. When it reached Algeciras, the launch answered to a far less enchanting name, but it occurred to an engineer's son to re-christen it, and so it went down in the archives as 'La Caracola'.

At first Pepe worked on the tug 'Colón' (the first of its kind in the port) which, so he says, captains were unhappy with because it was hard to manoeuvre. They bent backwards in praise of 'La Caracola', though. The 'Colón' retrieved anchors, but 'La Caracola' retrieved more, including the one belonging to the frigate 'Infanta Elena' that no one had hitherto managed to find. 'La Caracola' conducted soundings, carried automobiles, unloaded the first containers with a six-ton gantry with a capacity of up to twelve, transported the passengers of the 'Ciudad de Tarifa' to dry land when the ship ran aground and put out fires on the Acera de la Marina. Pepe never tires of saying that the boat deserves a monument.

José Méndez Goas worked harder and harder. Even so, there was still time for fiestas, like the ones held on the 'Colón' with waitresses from the Pizarro cafeteria climbing up and down the ladders, or the feasts in the port invariably attended, according to Paquita, by a 'miss' whom she remembers as an elderly woman dressed in old-fashioned style with a huge ribbon in her hair like a shoelace.

There are thorns in the flesh that never come out. Méndez Goas rescued people who had fallen into the sea or who threw themselves into the water to drown their sorrows, sometimes wearing their Sunday best. Although he was promised the medal for naval merit, it was never forthcoming.

'La Caracola' ended up in Seville as a floating bar on the Guadalquivir. It may still be there. Paquita and Pepe are still together, living in a fisherman's house from which he contemplates the port from a flat roof that more closely resembles the deck of a ship. He is no longer active, but just in case, he still sticks to his maxim: '*a las mujeres y al viento, una cuarta a barlovento*' (keep women and the wind one quarter to windward).



## From Algeciras to La Línea, Crossing the Bay

The 'Punta Umbría', the 'Rosa de Primavera' the 'Santa Faz' and the 'Carmen García', the latter known as 'la vaca' (the cow), carried passengers between Algeciras and La Línea. These small vessels with a capacity of up to 150 passengers together made an average of twenty-six return trips per day, a number which increased in summer with special night services on the occasion of the fiestas that took place in both cities. They are now just a cherished memory since the service was suspended in the sixties, due above all to road improvements which made coaches a serious competitor. Perhaps, though, since coaches are now finding it hard to cope with the number of passengers and by virtue of the beauty of the bay crossing, the boat service may be reintroduced.

## The Straits Lines

Throughout history, many ships have crossed the Straits of Gibraltar. After a competition organised in 1910, a royal decree assigned control of the service to the Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. As from that moment, the ships which made the crossing were the 'General Fernández Silvestre', the 'J.B. Llobera', the 'Teodoro Llorente' and the 'Hespérides'.

1917 saw the foundation of the Compañía Trasmediterránea, which took over the franchise and augmented the service with new vessels like the 'Miguel Primo de Rivera' and the 'General Sanjurjo', which the Unión Naval de Levante was commissioned to build in 1927. With the advent of the Republic, the 'Miguel Primo de Rivera' was renamed the 'Ciudad de Algeciras', while the 'General Sanjurjo' became the 'Ciudad de Ceuta', both being popularly known as 'las palomas' (the pigeons).

In the early seventies new licences were granted to Spanish shipping companies. The first of these was Az-

nat, which would not last out the decade, its vessels being acquired by the Compañía Trasmediterránea. In 1972 came Isnasa, in 1997 Buquebus and in 1998 Euroferrys, which absorbed part of the staff of Isnasa, which had ceased to operate.

### ↪ The First Ferryboats Built in Spain

On June 10 1952 the ferry 'Victoria' made its first call at Algeciras and on November 19 the 'Virgen de África' made its first crossing to Tangiers. These new ships, built by the Empresa Nacional Elcano in 1951 and 1952 respectively, were leased out to the Compañía Trasmediterránea for the Straits crossing and constituted a marked improvement to the service, since they could carry vehicles, which entered through the stern from platforms on the La Galera quay that could be raised and lowered.

The 'Ciudad de Tarifa', of similar characteristics, was built in 1961 at the same shipyards and was assigned mainly to the Tangiers crossing.

These vessels resembled each other very closely, though each one had differently shaped windows, which made them individually recognisable. As from 1981 they were progressively retired from service, until the 'Virgen de África' made its last voyage on January 4 1986.

SHIPS OPERATING IN THE STRAITS IN 2007

Shipping Companies	Ships	Destinations
Acciona Trasmediterránea	Alborán	Ceuta
	Alcántara	Tangiers
	Ciudad de Málaga	Tangiers
	Las Palmas de Gran Canaria	Tangiers
Balearia	Jaume I	Ceuta
Buquebus	Avamar Dos	Ceuta
	Patricia Olivia	Ceuta
Comanav	Al Mansour	Tangiers
Comant	Banasa	Tangiers
	Boughaz	Tangiers
Euroferrys	Euroferrys Atlántica	Tangiers
	Euroferrys Pacifica	Ceuta
FRS	Tanger Jet	Tangiers
	Tarifa Jer	Tangiers
	Tarifa Jer II	Tangiers
	Thundercat	Tangiers
IMTC	Atlas	Tangiers
	Le Rif	Tangiers
Limadet	Ibn Batouta	Tangiers
LME	Sara I	Tangiers
Nautas	Jaume II	Tangiers

### ↪ Isnasa. Competition Arrives

In 1972 the 'Menorca', a small ship belonging to the Islaña de Navegación (Isnasa) company, joined the lines operating in the Straits, having obtained authorisation from the Dirección General de Navegación to run a service between Algeciras and Ceuta, which to a certain extent helped to resolve a situation characterised by an insufficient number of boats.

The 'Menorca' was followed shortly afterwards by other ships from the same company, like the 'Balears' and the 'Isla de Mallorca', which though small in comparison to the existing ferries were able to transport vehicles.

Between 1980 and 1981 Isnasa commissioned four new ships for the Straits crossing, the 'Bahía de Málaga', the 'Bahía de Cádiz', the 'Bahía de Ceuta' and the 'Punta Europa', which together with the Trasmediterránea vessels came to form part of the day-to-day image of the port.

In 1989 and 1992 other ferries joined the service, such as the 'Miguel Hernández' and the 'Manuel Machado', together with the catamarans 'Rápido de Algeciras' and 'Sevilla 92', which remained in service until 1998, when the company went to the wall.

### ↪ Euroferrys, an Algeciras Shipping Line

Euroferrys went into operation on May 31 1998. The company made its first crossing with a high-speed ship called the 'Euroferrys Primero', which ran the Algeciras-Ceuta-Algeciras line and had been leased from an Australian company. One month later, it began to operate on the Tangiers line.

In 1999 the company acquired the first ship of its own, the 'Euroferrys Atlántica', a big ship formerly belonging to a Canadian company which was assigned to the Tangiers line.

The following year, Euroferrys commissioned the construction of a high-speed catamaran from the Australian Austal Ships yard. The 'Euroferrys Pacifica', the largest catamaran in the world at the time, was made of aluminium, powered by water jets and specially designed for the Ceuta crossing.

Since then, that modern prototype has become the one most employed by shipping companies operating in the Straits.

## Rafael Vargas

↪ San Roque, 1953 ↪

Rafael Vargas spent Christmas 2001 with his family as he was preparing for the longest voyage in his life. He was working as chief engineer for Euroferrys, and when the first rumours began to spread that the company intended to send a team from Algeciras to bring back the 'Euroferrys Pacifica', he knew that he would be included. The company began to operate in the area with chartered ships, subsequently enlarging its fleet with the ships and some of the personnel of Isnasa when the latter went bankrupt. Four years later, the directors of Euroferrys decided that the time had come to build its own ship to operate in the Straits. The Australians dominated the world catamaran market, so the Austal Ship yards in Freemantle, near Perth, were commissioned to carry out the task.

Rafael and three of his colleagues flew to Perth on January 8 2001 to closely monitor the construction process and become deeply familiar with the vessel. Each day they would go to the shipyards to carry out checks and inspections, as Euroferrys and the builders had agreed. Almost two months later, the rest of the Spanish team arrived and the sea trials began. In the meantime, they spent their leisure time strolling through the streets of Freemantle, lined with colonial houses and full of birds which had become accustomed to close contact with people. The Spanish crew sent their families snapshots of sunny Australian beaches in the dead of European winter, of ferocious-looking fish, kangaroos and koala bears which left their children's classmates open-mouthed on the other side of the world.

As the days went by, metal sheeting, parts welded together and furniture wrapped in plastic gradually took the form of a catamaran 101.74 metres long, 26.65 metres wide and 9.40 metres deep, equipped with comfortable red or blue seats which became leather armchairs in the VIP lounge. The edges of the round tables glistened beneath the small firmament that covered the central passenger area. The cafeteria, the shops and the one-armed bandits and other recreational facilities waited in their places to make the voyage less tiresome for future passengers. Everything was ready for launching. The sea was calm, a blond youth wearing dreadlocks untied the last mooring rope and the 'Euroferrys Pacifica' departed for Algeciras at 12 noon on April 14 2001 with twenty-two people on board.

The ship, conceived for much shorter crossings, had to be equipped for the long voyage with mattresses,

washing-machines, fridges and special tanks which increased its fuel capacity from 200,000 to 450,00 litres of fuel oil. Although it could reach a top speed of 37 knots, the catamaran kept to a cruising speed of between 15 and 16 knots to economise on fuel. It made its first stopover at the Keeling Islands, a paradise of palm trees, white sand and the crystalline blue-green waters of the Indian Ocean.

The next stopover was at the Maldives, where the biggest flag in the world and footballer Julio Alberto constitute the islands' two major insignias. The sea began to alter the notion of time and the crewmembers of the 'Euroferrys Pacifica' had to find ways to break the monotony. Between spells of guard duty, they played *chinchón* in English using a Spanish deck of cards and organised football matches – Spain against Australia – in the vehicle hold. Some took advantage of calm, sunny days to swim, others touched up their hair and beards, while the rest chatted or slept on the mattresses scattered throughout the ship, in the armchairs or in the warmest corners on deck. The gargantuan breakfasts supplied by the cook, Eddie, were a great help. Eddie would appear when you least expected him attired in his apron, with a kitchen cloth over his shoulder and with unimaginable inventions. Like an expert conjuror, he created fantastic menus in the middle of the ocean, and he just as easily prepared a barbecue with sausages, cheeses and beer as a cake for Klaus's birthday.

The pleasant moments, however, give way to a recollection that Rafael regards as one of the most heartrending on the entire voyage. In Djibouti he witnessed how the driver of the lorry that came to gather the refuse from the boat tried to keep away a mob who fought over the rubbish bags: veritable booty in a land so mean-spirited with its people. A short delay in Djibouti meant that they missed the convoy in which they were to traverse the Suez Canal. Once again, it was Eddie who brightened the day and a half they were anchored in Suez by providing a great feast. At last they were able to depart, leaving behind them a landscape in which rows of lorries, colossal monuments, fishermen, livestock, military men, mosques and fruit vendors all seemed to move in slow motion.

Algeciras was coming closer and closer, but in the Mediterranean, off Libya, they were caught in a tremendous storm from the West with waves seven metres high. They ruled out seeking refuge in Malta and made for Augusta Sicilia. Having taken on water and provisions, they made calculations and realised they could reach Algeciras that night. However, this would constitute an act of discourtesy to the authorities, who had made preparations to welcome the boat in the morning. The vessel

reached Marbella around ten pm on May 9, and Rafael and his comrades spent the night there, many of them trying to keep the thought at bay that they were only a stone's throw from their families.

At nine-thirty the following morning a great fiesta awaited them in Algeciras. The city's dignitaries, the port and the company were waiting in the harbour, festooned with red, yellow and blue balloons to greet the arrival of the 'Euroferrys Pacifica'. The company Chairman at that time, Joaquín González, was the first to climb on board, accompanied by his wife. The first lorry also drove onto the catamaran, bearing the logo 'DREIER' in big letters. The arrival of the vessel marked the beginning of a new era in vehicle transport across the Straits, since the ship is still the only one in the area which opens at both the prow and stern, thereby being able to load and offload 230 cars in ten minutes, when conditions are favourable, as well as obviating the need for complicated coach and lorry manoeuvres.

A similar celebration took place in Ceuta, until eventually things went back to normal with the incessant activity of captains, chief engineers, boatswains, stewards and hostesses and an endless roll of people dedicated to keeping the company, recently acquired by Acciona, afloat. These people, like Rafael and his comrades, are devoted to jobs that in summer, with the Operación Paso del Estrecho (OPE – Straits Crossing Operation), require total commitment. The imbroglío of figures for passengers, vehicles, rotations and matters attended to often conceal the number of hours spent on board to ensure that nothing hinders a safe journey for everyone. Nonetheless, if you examine the figures closely, in different corners of the world you might read names like Rafael Vargas, Klaus L. Kristensen, Johan F. Tiemes, Fraser Hamilton, Ryan Butterly, Thomas B. Jensen, John Seferovic, Martin Steel, Rodney Jolly, Steve Ashby, Edward Stevens, Andrew Rossi, Alberto Aja, Antonio Ragel, Dariusz Baczyk, Ángel María Quijano, Pedro Lloret, Eduardo Fernando Rodríguez, Antonio Baglietto, Fernando Jiménez, Juan Carlos and Luis Beltrán.



Page 152

## The Estación Marítima and the Paso del Estrecho

The first maritime station was conceived as such, the product of alterations carried out in 1946 on the old port railway station.

By the mid-sixties, these facilities had come to be regarded as insufficient to cope with the high number of passengers who used it for the Straits crossings, trans-Atlantic voyages and trips to Gibraltar. Indeed, such was the passenger turnover that Algeciras had become Spain's busiest port.

Work on the new maritime station began on a site adjacent to the existing one, and was completed in 1968.

In 1997 the number of ro-ro ferry berths was increased, which gave rise to the need for a new building, which took the form of a structure annexed to the existing one, thereby configuring the station as we know it today.

In 2006 over five million passengers and one million vehicles made use of these facilities.

Page 158

### Ramón Bernal

Algeciras, 1947

Ramón Bernal was so thoroughly imbued with the sea that it need not surprise us that aged eight, when he decided that he had to contribute to feeding his family, he went to the Los Remigios dry dock on El Saladillo beach. His father fished in the waters off Tangiers while his grandfather took fish to Gibraltar in exchange for gasoil. Ramón would accompany his father to see how ships were repaired until one day, when he was only eight, he decided to go alone to the shipyards in search of a job. 'I want to work', he said, and nobody was able to dissuade him. Other children embarked to roll cigarettes for the sailors and carry messages on board. Ramón wanted to build ships.

He began by sweeping up wood shavings and paying close attention to everything that went on in the dry dock. There he was taught the rudiments of the profession, and little by little he devoted his efforts to learning

numbers to draw up scales and mid-ship frames. These were the basic numbers for the trade, the digits from when everything taught in schools was to be found on the pages of Álvarez. Ramón recalls with pride that he had the advantage, because his father had taught him square roots, decimals and mixed numbers. Nevertheless, the secret lay neither in technique nor in mathematics, which Ramón learnt from the very outset. Accordingly, after several decades in the trade, he stresses that to make a good ship you need a head and a heart. He builds them like an artisan who seeks the perfect instrument. Experience and intuition point out the path to follow, although on occasions he disregards scales drawn on paper. This is something you learn only when dedication is so intense that when closing his eyes, the carpenter visualises the next ship to be built.

His father would have preferred him to study, but there is no room for studies when there is no food in the house. He made his first boat at the age of twelve, a lateen-sailed vessel four metres long. The lateen sail was the faithful companion of those who earned their living on the sea. The sturdy, elegant lines of these vessels feature in photographs from the era in which sailing boats still prevailed.

Although these were small craft, they were the life blood of a city in which many owed their living to the sea. Industry was restricted to the noodle and flour factories and La Corchera Española, in which cork was pressed before being sent to Catalan manufacturers. The rest of the city's life was led contemplating the sea.

The journeys the people of the region made were invariably short and always by sea. The 'Punta de Europa' and the 'Aline' linked Algeciras with Gibraltar, while the destination of the 'Margarita' was La Línea de la Concepción. The passengers, goods and future of the city ploughed the waters – sometimes calm, sometimes rough – of the Bay. The swift passage of whalers also left its mark on Ramón, who on more than one occasion felt that he was flying from the maintop of the whaler 'Antofito Vera' or from the jib of the *Titán* crane.

His big, hardened hands constitute a token of the years Ramón has spent at the shipyards. He is visited by engineers and onlookers, to whom he tries to explain the science of shipbuilding, although there are things no one can understand unless they have devoted their lives to the metier.

He left the shipyards after two decades of shipbuilding to set up other businesses. Long gone were the days when the little boy, later master carpenter, would stoke up the coal fire as soon as he entered his front door. However, ships stubbornly vowed never to leave him alone. That little boy is now a prosperous entrepreneur who never ceases to dream of ships.

His deep, slow voice sounds like the calm to-ing and fro-ing of the tide. His voice, which he loves to use to tell stories, is silent only when he shuts himself away for hours building sailing boats with names from the past. This is his way to fight against the disappearance of a metier that has become an art. He deliberately postpones finishing his latest boat, which he has christened the 'Río de la Miel'. He resists the temptation to launch it until someone decides to show it just as it is, naked on the outside though charged with history. Perhaps this boat, with its timber skeleton and a heart that beats in unison with the sea, is a reflection of the craftsman who brought it to life. Perhaps the 'Río de la Miel' is waiting for favourable winds to carry its lateen sails far beyond oblivion.

Page 160

## The Ocean-Going Liners

January 1956 saw the arrival of the first big ocean-going liners, namely the 'Independence' and the 'Constitution', belonging to the American Export Isbrandtsen Lines, which left Gibraltar for Algeciras. These vessels gleaned great advantages by making stopovers in our city, thanks to its facilities and commodities, which made it possible to disembark directly in Algeciras and continue travelling through Spain, for which a special combined service was established with the 'Castellano Expres' train, whose carriages featured the inscription 'New York-Algeciras-Madrid'.

The above-mentioned company was followed by others, such as the Spanish Ibarra concern, with the 'Cabo San Roque' and the 'Cabo San Vicente', the Royal Mail Lines with the 'Alcántara' and the Italian Line with its luxurious 'Raffaello' and 'Michelangelo', which maintained regular services with the port of Algeciras until the mid-seventies.

On these luxury liners came celebrities who, as now, attracted the press, whose correspondents went on board during the stopovers to catch up on their latest news.

Between 1960 and 1964, 31,981 passengers were counted on these sumptuous vessels.

However, these regular lines gradually went into decline during the seventies due to competition from trans-Atlantic flights. The last of these stopovers was made by the 'Leonardo da Vinci' in 1975.

Page 166

### Antonio Gómez Pabón

Madrid, 1914 - Algeciras, 1995

People and events are interconnected by a tangle of time and distances. The years go by, places change to the point where they become unrecognisable and links dissolve. The moment comes at which only chance may show you the thread to pull in order to unravel the tangle. It was precisely a photograph that opened the door to a glorious Algeciras which, had it not been for a casual encounter, would have remained embedded in the memories of those who inhabited it.

The photograph in question is on page 75 of *El Puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía*. The foreground shows the trains that run to and from Madrid, while in the background stands the 'Castellano Express'. Also featured are the ships 'Aline', 'Alcántara', and 'Independence'. In the bottom right-hand corner, a signature reveals the name of the photographer: Antonio Gómez Pabón. The shot was taken in 1956. Almost five decades later, Carmen Gómez, a port authorities employee, saw the reproduction and exclaimed 'My father took that photo!' She had recognised in the scene one of the host of pictures from an album of newspaper cuttings: press articles with texts and photographs by A.G. Pabón which constitute the best witness to an era that now appears to be relegated to the realm of dreams.

Carmen arrives with a ring binder containing press cuttings preserved in transparent plastic covers. As we leaf through the pages our eyes are caught by woman with long, wavy blond hair, a limpid gaze and almost divine features. She seems to float in a white patterned dress tied with a ribbon about the waist. The dress falls almost to her ankles, converting the woman into a perfect mermaid, although she is no ordinary lady. She is Grace Kelly, the future Princess Grace, on board the 'Constitution' on April 14 1956.

The photograph on page 75 accordingly becomes a time tunnel which transports us back to the time when the liners 'Constitution' and 'Independence' linked New York and Algeciras. The timetable of the 'Castellano Express' was adapted those of the liners so that it would carry their passengers to Madrid in the lap of luxury. Anecdote becomes reality when, thanks to Pabón's reports, the reader is taken to a city where in an interview Peter Ustinov extolled Miguelín's performance at Marbella or Bette Davis is seen contemplating a landscape only she can see with her huge, languid eyes. The list of passengers on the liners includes Charlton Heston, accom-

panied by the headline "El Cid Campeador Comes to La Línea de la Concepción in Civilian Clothing"; Walt Disney, on his way back from visiting his friend Salvador Dalí; Vittorio de Sica and Anita Eckberg, in Gibraltar; and Glenn Ford, who embarked after shooting *It Started with a Kiss*. Ambassadors, princesses and monarchs of exotic countries complete an interminable cast of names, some of which have become legendary while others remain in the memories of a mere handful of people.

The cuttings, dated between 1956 and 1962, also portray the Straits as a challenge to the prowess of swimmers from all over the world. Fred Baldesarte, Víki del Valle, Jack Mo. Clelland, Montserrat Tresserras, Betti Wü and Luis Asensi were among those intrepid adventurers. Once again, a photograph captures the reader's attention by featuring Mary Margaret Revell, for whom 'the Dardanelles were like taking a rowboat onto the Retiro pond'. She would attempt to swim the Straits and back. She gave up on the return swim, but she left behind her a wake of scandal caused by her idyll with the Turkish publisher who financed her initial feats.

It was not all luxury and glamour, however. Pabón's articles also speak of disasters and tragic incidents. His reports of the floods of 1962 came to occupy the front page of ABC. Another report tells of when the 'Ciudad de Tarifa', one of the ferries operating in the straits, ran aground on the Los Ladrillos beach. The initial balance of losses amounted to 4,092,691 pesetas, with 500 families affected. After an entire night of authorities locked in the City Hall building and of efforts coordinated by the Port of Algeciras, the episode ended with no casualties and a telegram from the passengers on the 'Ciudad de Tarifa', foreigners for the most part, thanking the Spaniards for their courtesy.

In the winter of 1957 one blast driller was killed and another seriously injured at the Los Guijos quarry. The journalist wondered if this had been predestined, for the previous year a similar incident had resulted in no casualties. They were two of the 200 or so workers who, according to Pabón's article, extracted prime material for the construction of breakwaters, to reclaim land from the sea and to build inlets to shelter shipping and provide mooring berths.

Pabón's writings and photographs open hundreds of other doors. In one snapshot the reporter himself appears elegantly dressed in a white summer jacket, a dark tie, notebook in hand and his camera slung over his shoulder. His words reveal the journalist's gift for precise description and reflections on what he saw and experienced.

Although he came to Algeciras in 1935 only to do his military service, Antonio Gómez Pabón never subsequently left the city. He married Ángeles, a girl from Ji-

mena, who in his photographs appears like one of the stars who came on board the ocean-going liners. Indeed, his widow and children are the guardians of a legacy of albums and negatives, each one meticulously dated and the location noted. They will proudly show you the Rolleiflex camera he bought in Tangiers with which Pabón took some of the pictures that are now historical. Their greatest treasure, nonetheless, is the memory of a father and husband enamoured of books who, together with a window-dresser friend, each year changed the volumes on display in the Ango bookshop window.

In their memories the phrases Pabón wrote are combined with the smell of developer and the personality of a man ever ready to undertake new projects. Some of his children appear in his published photographs, such as Mari Luz, who dressed in white knitwear gives a doll to Bette Davis's daughter; in others it is Ángeles who observes swimmers getting ready for their fourteen-kilometre crossing. His family assures us that if there is one word which defines him, that word is 'journalist'.

Pabón, with a 'b', was equally gifted with the camera as with the pen. Those of his caste were never satisfied with just a telephone call or second-hand accounts. He contributed regularly to *Primer Plano*, *ABC*, *Diez Minutos*, *EFE* and *Associated Press*, although his articles and photographs also appeared in *Careta*, *Marca*, *Diario de Cádiz*, *Área*, *El Farol*, *Cine Mundo*, *Sur de Málaga*, *Sur de Gibraltar* and possibly a host of others that escaped the rings of the album. Through his writings, he was and continues to be a privileged witness who experienced and narrated events which, had it not been for chance, would have remained forever ensnared in one of the traps laid by time.

Page 168

## 'La Caracola'

'La Caracola' was another of the port's symbols by virtue both of its popularity (Our Lady of El Carmen, patron saint of sailors, was carried in ritual procession on board) and of its versatility when it came to carrying out tasks in the port. This auxiliary vessel, property of the Junta de Obras del Puerto, was a former military launch belonging to the US navy, which had

\* Pabón with a 'v' means 'peacock' and, by extension, 'show-off'. The pronunciation of both is identical.



been involved in the Casablanca disembarkation and was subsequently refurbished at the Seville shipyards for civilian use. Although 'La Anguila' was its official name, from the very outset its hull bore the name 'La Caracola'.

The boat was used as a tender to serve ocean-going liners, and it had a capacity to transport between 15 and 20 vehicles, luggage, provisions and water.

Although it never made long crossings, it set off on its last great adventure with Gabarras y Servicios, the firm that leased it to the JOP. This was the end of a story the last chapter of which was written in the waters of the Guadalquivir.

Page 170

### Nicolás Hernández Ávila

↔ Algeciras, 1966 ↔

Tugs are small, robust vessels invariably dwarfed by the huge ships they tow. They are discreet and not given to bragging. They come out from under their reserved character only on Saturdays, when they send up great jets of water into the air, forming rainbows in the Bay. Nonetheless, their discretion does not deprive them of pride in the knowledge that they are indispensable. They are the port's fire engines, occasional patrol boats, and without them the great merchantmen belonging to powerful companies, the modern ships that submerge to load big blocks and even the vessels of royal blood would be mere ghost ships drifting in the waters of the Straits with no one to invite them in or help them leave.

A tug is nothing without a captain to guide it with skill and wisdom. Professionals like Nicolás Hernández and his crew carry out the daily tasks of mooring and casting off indispensable to the smooth running of harbour traffic. Nicolás has never worked on land. The son of Spanish emigrants to France, he returned with his family while still very young to the Barriada del Atroz, one of Algeciras's three fishing districts. At that time, practically no one had to dig deep into their pockets to eat or buy a pair of shoes, although the differences between the children of sailors and those of captains and shipowners could be seen in whims such as a football or a bicycle. His father began as a fisherman and the advent of tugs changed his family's destiny. Nicolás was presented with his first bike and he soon had no doubts about what he wanted to be when he grew up.

When he said that he intended to study navigation, his neighbours asked him whether this meant studying to be a fisherman. Fishing had become practically non-existent after the licences had been revoked in fish in

Moroccan waters, but many sons of *Valencianos* and *Algecireños* found in tugs a means to continue to make a living from the sea. He studied for two years in Almería and three in Alicante; subsequently, he spent one summer fishing in Larache and another in Agadir. Then he embarked on a merchantman, where he discovered the difference between fishing boats without toilets or dining rooms and vessels with all commodities. On completing his military service, he returned to the merchant navy to complete the nine months of practical training he needed to qualify as a captain.

There he learnt his first great lesson: you have to rely on yourself on the high seas. On his first day, he tried to make friends with everyone, telling his life story to anyone prepared to listen. That first day was followed by many shared breakfasts, lunches, supper and watches, from which he learnt that at sea it is imperative to keep a corner for yourself if you want to avoid bad vibrations among the crew.

He disembarked and one week later, when he was twenty-three, he went on board his first tug as a seaman. These were 2,500 hp vessels, crewed by four people, which towed single-propeller ships from the stern. It took Nicolás no time at all to rise to the position of captain, but like all 'rookies', he was very nervous during his first manoeuvres. He confesses that it took him one year to shake off the 'bicycle', the nervous spasm affecting the legs of novices, and that he is still overcome by nerves from time to time.

In time, he learnt that paying no heed to the instructions of harbour pilots also forms part of the professionalism of captains. This 'no', needless to say, must be accompanied by reasonable alternatives which vary according to circumstances. Little by little, pilots ceased to address captains by the name of their boats to call them by their own names, a change of habit that came with the new Voith-technology boats, which reduced the danger of involuntary coupling, the cause of a number of unfortunate deaths, and made manoeuvring easier.

Technology helps, though it cannot replace the skills of seamen. Nicolás has carried out thousands of operations, assisted by Francisco Ruiz (Paco), the mechanic Manuel Navarro and, on occasions, by Ramón (...?). Paco narrates some of the feats of the 'Siroco', such as the day when they had to cover the stern guards with a sheet in order not to dirty an illustrious visitor, the 'Juan Sebastián Elcano'. They also managed, against all odds, to berth the 'Blue Merlin', which was carrying crates to Crinnavis. Nicolás and Paco agree that these kinds of manoeuvres separate the men from the boys.

Not everything is success, however. Nicolás admits that every tug captain aspires to returning home without

having to justify a breakdown or other incident before the courts of law. Occasionally one of his cables has broken loose during one of those treacherous south-west gales and he has seen how the 'Ciudad de Cautá' tore the bollards off the quay during one of these storms. And like the rest of his colleagues, he knows that precautions must be multiplied by one thousand when the pressure drops to below 300 millibars in winter.

Nicolás has a favourite crossing. He had always wanted to cross the Atlantic and the opportunity arose when he was commissioned to take one of the old tugs to Panama. They sailed down to the Canaries, took on provisions and then set a course straight to the Caribbean. It was a one-month voyage he would gladly repeat if the opportunity presented itself again. In the meantime, he and the crews of the other Algeciras tugs spend days waiting for orders that reach them through Channel 13 on the UHF. The most modern tugs now have transversal propellers, one at the prow and the other at the stern. The risk of disappearing without trace, as happened thirty years ago to 'El Duende' on its way from Santander to Algeciras, is now practically inexistent thanks to radio buoys. Nevertheless, tugs continue to be indispensable, despite technological progress. They answer calls quickly, occupy their position in front of floating colossi and help them enter and leave the port with gentle manoeuvres which transform the waters of the Straits into the setting for a dance, the steps of which are never repeated.

Page 172

## The Beaches

The beaches of Algeciras constitute that part of the coastline not given over to port activities. They have provided a vantage point from which to observe the growth of our quays and continue to be the genuine point of encounter between the citizens and the sea.

These photos were taken in 1962 by Antonio Gómez Pabón to illustrate a report on the city's tourist possibilities published in the daily *ABC*. Some of the beaches no longer exist while others have undergone major changes; nonetheless, we are still linked to them through memory.

Page 176

## Tourism

At the beginning of last century the first tourists came from Gibraltar, where Lloyd, Cunard and a host of other international lines made regular stopovers, to Algeciras on the steamships belonging to the railway company. From here, they would continue on their way into Andalusia. This was the era of the romantic travellers, for whom Algeciras became their departure point. In support of this emergent industry, the government of the time decided to open a tourist office on the quayside to attend to travellers and inform them about the attractions of an area rich in history and nature.

Page 178

### Juan Cárdenas

↔ Badajoz, 1949 ↔

Cranes draw a line between Algeciras and the rest of the world, a strange frontier that unites rather than separates. It is a blue, geometrical frontier, with touches of black and yellow. It is blue as the sea which metal giants with exotic names plough. When they reach their destination, the cranes wake up and their unceasing dance begins. Most people see only movements of loading and unloading. Others see beyond.

Juan Cárdenas sees cranes as enormous arms that mark time to the rhythm of a waltz. One-two-three, one-two-three. For him, portainer means staccato and *trastainer* largo; Panamax is a short prelude and Post-panamax a symphony. He is so familiar with the sound of engines, pumps and injectors that a discordant note in his mechanical orchestra is enough to tell him something is wrong. He was unaware that he had been born with this gift; some people have an innate talent and destiny takes them to where they may exploit it.

Juan was born in Badajoz and saw the sea for the first time at the age of twelve, when his father took him to Lisbon to watch the departure of the cod-fishing fleet. Two years later he went to Córdoba to study *Maestría Industrial* at the Universidad Laboral. His chosen subject was pure engineering, but the members of the psychotechnical department recommended that he should go in for nautical studies, specialising in machinery. He followed their advice and went to La Coruña. Over two

decades were to pass before he disembarked in Algeciras from Cadiz, after passing a public examination he sat in response to an 'ad' he had seen in the daily *ABC*.

He did his practical training in *Trasatlántica Española*, entering as a machine apprentice and, twelve years later, emerging as a fleet inspector. In the meantime, he sailed all the world's oceans, first on passenger ships and later on general cargo merchantmen. The company ran a regular service between Europe and America, but by 1974 it could no longer compete with the airlines and opted for restructuring. General cargo provided Juan with some of his happiest moments. His voyages took him to places like Puerto Plata, where mules would take up to a fortnight to carry the cargo of cotton bales from their storage sheds to the ship. This gave the crew ample time to clean the ship until it shone like a whistle, to finely tune the engines and enjoy themselves.

There were also moments of tension in which fear ends up by becoming a feeling of pleasure, like drug addicts when they sleep to escape from hostile reality. It occurred that time when due to a breakdown the ship was laid to for forty-eight hours. Thirty containers went overboard but the ship lost none of its stability. It also happened that time when they were transporting a cargo of anchor chains, which broke loose. The only solution for these situations is the skill of a good captain.

In Juan Cárdenas's case, this good captain had a name: José Llorens, known to his friends as Pepe 'El Furia'. They made their first voyage together on the 'Satrústegui' and their last on the 'Guadalupe'. Pepe is no longer with us, but Juan still uses the present tense when he speaks of a man who was loyal like no other, fond of a joke and never made a mistake when he gave his pupils the highest marks, since he always managed to get the best out of his crew.

Pepe 'El Furia' certainly did not become a seaman by chance occurrence. He was a descendent of shipowners and was christened on board a trawler. When they met, Pepe was studying to be an officer while Juan was studying machinery. They shared voyages full of practical jokes, like the one in which Juan was suffering from sleepless nights. Pepe was first officer and Juan tied a lamp wrapped in red cellophane to one of the poles they used to paint the sides of ships. He stretched the light out to starboard, making Pepe swear the ship at 18 knots to avoid colliding with what he thought was a fishing boat. It was not until two days later that Juan revealed that the 'fishing boat' was an illusion and that Pepe had manoeuvred to avoid a lamp in plastic Dutch cheese wrapping.

They also stopped in Veracruz. There, while they were sipping tequilas in El Diligencia, two stout Mexi-

cans with Smith & Wessons slung over their shoulders approached Juan and said 'Guapuchito, son of a bitch, we're gonna fill you full of lead.' Pepe could not help splitting his sides. He had told the Mexicans that Juan was a direct descendant of Hernán Cortés who had come to inspect his future property.

Juan Cárdenas gave up the seagoing life in 1987 to become inspector of fleets. He had spent Christmas on the high seas. He met his daughter when she was seven months old and his third child when he was only two months. On the other hand, with the advent of containers, which were much more efficient and profitable, long sojourns in distant countries had come to an end. It was time to settle down. Ten years later he applied for and got the job of chief maintenance officer at the Algeciras Sea-Land terminal. The firm had set up in the port of Algeciras in 1975, the city thereby taking advantage of an opportunity that Cádiz had missed forever. Juan recalls that at the beginning the weekly turnover was 2,000 containers; the figure now stands at 40,000. At that time some forty people worked on the quay, including the crane operators, who later joined Sestibalsa. Now it employs almost 2,000.

Juan speaks of containers as a miracle performed by the American entrepreneur Malcom McLean, who racked his brains to find a way to lower the cost involved in transporting goods on lorries. Time could be saved, deadlines met and duty payments at frontiers avoided if lorry trailers were loaded directly onto ships. McLean purchased a T-2 military launch, the 'Ideal-X' and in 1960 made his first international crossing. In Hamburg they laughed at his invention, but the American was not discouraged and now, thanks to his containers, the work it took twenty men to complete in two hours may be done in two minutes.

Maersk took over Sea-Land in 1999 and Juan (who better?) joined the Danish company's training staff. He is still in contact with the sea and the port. They say that a container has room for an entire life. Juan Cárdenas might need rather more, for the stories he can tell are endless. And then there is nostalgia, which appears when Juan contemplates the cranes and everything that extends beyond the blue frontier, with its touches of black and yellow. He is still enamoured of machinery and of the music of a finely-tuned 98,000-hp engine. Everything is remains where it has always been. All we have to do is observe his gestures and listen to his words.



## Goods Traffic

Algeciras's position as leader in port ranking dates back a considerable time. By 1928 the port had come to hold the record in terms of cork export and since then it has become a forerunner in the fields of passenger transport, fishing, containers and so on.

At the beginning of the twentieth century, old merchantmen such as the 'Lerne', the 'Recca' and the 'Lake Gradán' stopped at the port to load cork from the local mountain forests. Subsequently, other products, like coal, fertilisers, salt, cereals, wine, timber, cement, paving stones and bricks, came to play a major role in goods turnover. In the seventies big merchantmen came carrying raw materials, like cellulose paste and steel coils as well as heavy machine tools for industry as part of the Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar.

For many years such traffic shared the same quay with passengers, with all the inconveniences this implied. The problem was solved with the construction of the Isla Verde quay, leaving La Galera for the exclusive handling of vehicles and passengers.

### José Manuel Ruiz Irizarri 'El Curruco'

Algeciras, 1949

José Manuel was born at no. 101 Calle Teniente Miranda in 1949, one of ten children. He grew up alongside them convinced that like his grandfather, his uncle and some of his brothers, he would be a port worker. That came later, and his becoming a stevedore later still. To be exact, 'El Curruco' and his relatives were 'camalós', a word that appears in no dictionary and means someone who loads bales from under the water by freediving, with the aid of no mechanical equipment. This is precisely what El Curruco's forebears did and he engaged in the same task until he reached the cranes.

Nonetheless, he always knew what his destiny would be, but times were hard and the fourteen-year-old José Manuel Ruiz Irizarri had to do something to support his family. He does not recall ever undergoing great hardships, however, because they always gave his grandfather the excess food from the goods trains he unloaded. Meanwhile, the grandson earned his living as cook first in El Mesón del Mar, later in the Bar Los Pulpos and fi-

nally in Nájera (La Rioja), where he fed the 200 people engaged in the grape harvest. Aged 23, he took over from his grandfather and became a temporary worker employed by the Junta de Obras del Puerto.

His engagement coincided with the arrival of the first containers, which deposited their goods on the Isla Verde quay, where the first cranes were installed. He worked with a Sea-Land GH which they called 'the tank', since it moved on caterpillars and was as noisy as an armoured car. Three years later, he signed a permanent contract and moved to the port proper, where he said farewell to the cranes. Both he and his workmates had only their hand and shoulders to shift sacks weighing 50, 80, 90 or 100 kilos.

El Curruco and his fellow stevedores loaded and unloaded everything: wheat, cement, paper pulp, calves, fish meal for the Garavilla preserves plant and beds for the military. Sometimes, in rainy weather the quay would become muddied over and the sacks of cork had to be moved, otherwise the rain would dissolve the paper cement sacks, and on other occasions he was required to stoke the steamships with shovelfuls of coal. Some years later, in the eighties, it was fish that would extend his working day to up to 18 hours with bundles on his shoulders. If they numbered one hundred, one hundred stevedores carried catches to the fish market, which every day received up to 4,000 crates of sardines from Agadir.

The tasks of loading and unloading became considerably harder when they had to enter the freezers at a time when there was no clothing to combat the cold. El Curruco recalls that when he became permanently employed he and twenty other stevedores between them purchased five sets of waterproofs, five pairs of wellingtons, five safety boots, five helmets and five pairs of gloves to handle frozen products, because this was all their wages allowed them and the company, which now provides its workers with two sets of waterproofs per year, was not concerned with suitable clothing. They called their 1975 wages 'La lejía' (bleach) due to the three sevens that figured in their monthly pay.

Interspersed between loading and unloading were demonstrations, strikes, weeks without pay and confrontations with the Guardia Civil. On the one hand there were smoke bombs and on the other roads closed when they burnt tyres. Those were bitter times, though now they are remembered with the nostalgia of those who recall victory in battle when all the odds were against them.

El Curruco's happiest moments are when he worked the cranes before retirement. He would spend two hours on one crane, followed by a one-hour break to rest and eat a sandwich, and then he would work two hours more

on a different crane until his day's work was over, accompanied by a radio that played the big hits of the moment or else broadcast football matches.

El Curruco regrets having had to retire early due to an illness from which he managed to recover. Now he laughs about things that in the past caused him anxiety, such as the rows of coffins he embarked for Ceuta. His laughter becomes raucous when he remembers the day when one of his workmates got into a coffin to startle another port worker, who might still be running away in fear on a quay somewhere. His expression becomes sombre when he looks towards the crane and reflects out loud that 'I could still be there, because I feel at home in the port'. El Curruco has left the cranes, but not the port. At Sestibalsa the mornings are rare in which Irizarri does not appear there and his sons, Juan Andrés, Jesús and José Manuel have inherited the legacy of thirty years of freediving.

## The Advent of the Container

In 1937 Malcom McLean, a young 21-year-old truck driver, had a brilliant idea: it would be much faster and cheaper to unload the trailer itself onto the ship than to transfer the crates one by one. Years later, in 1956, he got in touch with a number of engineers, and together they modified a World War II T-2 tanker, called the 'Ideal-X', which sailed from Newark (New Jersey) to Houston (Texas) with fifty-eight containers on deck, thereby revolutionising goods transport.

McLean continued to build up his business by establishing shipping companies such as Sea-Land, which set up an Algeciras branch in April 1975, occupying the Isla Verde quay.

Previously, the port had witnessed the arrival of what might be described as 'pre-containers', known as 'lash-boats'. Specifically, it was the 'Lash España', belonging to Prudential Lines, which anchored in the Bay in 1972 and unloaded six lighters with their respective cargo, to be picked up again on the return voyage.

The first containers were loaded first from crane trucks and later using the ships' own hoisting mechanisms, until on October 14 1976 the first terminal specifically designed for containers, the Sabas Marín, was inaugurated, equipped with the first portainers and trastainers.

In April 1986, once work on the El Navío quay had been completed, the second container terminal went into operation, run by the multinational Maersk. This quay was extended in 2000 and its name changed to the Muelle de Juan Carlos I, with a surface area of 67 hectares on which around twenty state-of-the-art portainer cranes currently work, moving up to 195,000 units in the space of one month. The world's largest container carriers dock here.

The Isla Verde quay accommodates the Terminal de Contenedores de Algeciras (TCA), whose two enormous yellow cranes inevitably attract the attention of onlookers and passers-by due to their proximity to the city.

### Josefa Orellana Marín

Algeciras, 1925

Pepita got to work an hour early. Every morning she dressed elegantly though discreetly. She would leave her home on Calle Ríos and set off for the building that housed the former port offices. Just inside the entrance, to her right, was a counter and the pay window. And next, the door that opened into the telephone exchange. She would enter, put on her earphones and begin her day's work, during which all the affairs of the port passed through her expert hands from eighty-three until two and from four to six. On the way home, she would buy some pastries for her parents and take off the shoes she could not resist buying even though they were too small. She kept up this routine for forty years less two months.

Although she was the daughter of diver Manuel Orellana, it was not her father who had got her the job. She was studying to be a midwife, although she was not entirely convinced that this was her vocation because whenever she held a baby in her arms she felt as if it would slip through. When she was about to go to Málaga for her practical training, the technician Ricardo de la Jara mentioned to her that they were going to open a telephone exchange in the port. The following day, Pepita spoke to the director, Pedro Gaitán, who promised to notify her when the exams were to take place. Her father was in Madrid at the time, and when he came home he told her off for her nerve. It was too late, though, because Pepita's future as a telephone operator was already decided.

The Plan Económico originally contemplated two operators for the port offices, although the number was eventually reduced to one. Pepita passed the exam and

she learnt her métier at the Hotel Marina Victoria. For bureaucratic reasons, her first contract was as a cleaning lady, but right from the very beginning she handled the plugs at the exchange until one year later she was officially hired as an operator.

Pepita devoted almost her entire life to her chosen vocation, during which she listened to all kinds of conversations, both important and trivial. She insists that for reasons of professional integrity and as a token of respect for those no longer living she will never reveal what she heard. Though invariably congenial, her loyalty to these principles governing the job that became her life is unshakeable. Laughingly, she describes herself as an old-fashioned spinster, though adding that despite the sacrifices she has had to make, if she had her time over again she would not change a thing.

It is impossible to tell whether in spite of or thanks to her vigorous character, Pepita gained everyone's confidence. The atmosphere at work was cordial and her first workmates became a family in which agreements and disagreements formed part of the daily routine. She unhesitatingly reels off the list of their names: Pedro Gaitán, the Director; Antonio Abril; Adela Molet; Manuel García; Jaime Cardona; Enrique Rodríguez; Francisco Salas; Mateo Rodríguez; Luis Díez de Oñate; José M<sup>a</sup> Díez de Oñate; Antonio Almagro; Juan Soler; Francisco Enrique; Manuel Bianchi; Luis Miguel; and the cleaner, María, who lived on Calle San Antonio. Later the gardens were added, which were tended by Berenjeno.

She was the exemplary daughter of that family, which grew at the same pace as the growth of the port. She saw how the Isla Verde bridge was demolished and witnessed the filling-in operations, the construction of the Muelle de la Peseta ferry quay and all the works that transformed the port into a second city inhabited by people, ships, gantries, offices, parks and lornes.

Pepita was ever at the ready to oblige. The day when José Aracil, of the Construcciones y Contratos building firm, and Pedro Gaitán asked her to buy two gentlemen's silk handkerchiefs, she skipped breakfast and went straight to Gibraltar. The shops were still shut and she walked up and down the colony's few streets, weighed down by the coins in her pockets. At last, she found a tailor's where she managed to fulfil her mission. The following day, the authorities inaugurated the underpass built to carry water to the port. Pedro Gaitán was at one end of the tunnel and José Aracil at the other, both holding one of the two handkerchiefs she had bought in Gibraltar.

Pepita's memories often feature her father, the deep-sea diver who was employed at the port, working in a diving suit that few would have been strong

enough to carry. She relates that Manuel qualified as a diver in Cartagena and, on his return, was involved in laying the foundations of the port of Algeciras. Manuel Orellana appears in the photographs surrounded by his workmates and friends, invariably attired in lead-soled boots and with the formidable diving helmet under his crooked arm.

At the end of his day's work, Manuel would have a coffee sweetened with the sugar his wife bought on the black market. The divers who came to Algeciras would have a drink or a meal at his house, and Pepita listened to their conversations. Her father told her that from opposite today's Calle Tarifa a fault stretched out like an underwater Grand Canyon as far as Punta Camero. Pepita was invariably lost in thought as she strolled to Punta Camero with her friends, who teased her by saying 'ya está ésta obsesionada con la piedra'. That was the time when she would become engrossed from time to time in books on archaeology and geology, an interest which has persisted until this very day.

Everything about her home environment reminds Pepita of her father. The house is full of maps and adornments in the form of diving suits, ships, photographs and, above all, the sea snail threaded onto a golden chain. Manuel found it on the sea bottom. He saw an octopus emerging from a hole, kicked the rock believing it was a cave entrance, only to find that it was an amphora covered with mother-of-pearl with sea-snail shells inside. He brought it up to the surface and gave it as a present to Francisco Martínez Turmé, who placed it in one of the offices. The amphora is still there and the shell came to be one of Pepita's most cherished possessions.

All the operator's memories are related to the port. When she was a little girl, she watched in distress as horses were taken on board ship hanging in harnesses from cranes. Decades later, she still cannot bear to see horses or bulls, not even in processions. From the window of her house, next to the port control tower, she points to where the La Morena rock once stood, which was the goal for anyone wanting to prove they could swim. She cried on the day when it was covered over. And it was from this same window that she heard a whistle that did not belong to any of the ships she knew. It was the train, which had reached the Isla Verde quay for the first time. This was the fulfilment of a dream her father had cherished, as he confessed years earlier in an interview with José Rivera, but which he never lived to see.

A silver toy legionary in her living room attests to Pepita's love for the Legion, although whenever she

\* There she goes, obsessed with stone.



speaks she gives the fact away that her great passion has always been progress on the seafloor. 'The port of Algeciras has given life to the city', she says, 'some people appreciate this but others don't. There are people who've made an enthusiastic contribution, others who haven't'. She remembers that among those who worked in the port, nobody knows whether enthusiastically or not, there was a curly-haired youth whose job it was to install silicone insulation in the telephone exchange. He installed very little silicone, but he wrote ceaselessly as he worked between cables, leads and plugs. This youth – who was from La Mancha – later became a film director who eventually made it to the red carpets of Hollywood.'

Pepita openly regrets the current neglect of an Algeciras she remembers as a city of bright new buildings, and adds that now she takes her shoes off only when she gets back from the market, and not, incidentally, because they are too tight. She pauses. All we have to do is follow her gaze through the window to reach the sparkling city and port that Pepita once knew.

Page 208

## Family Album

Inspiration for the title of this final section came from a comment by one of the interviewees, who said that 'in the past, the port was like a family; we all knew each other'.

The following photographs have been retrieved from the archives, and although in most cases we know neither the names nor the positions of the people featured in them, we assume that they formed part of the JOP staff. It occurred to us that if we published these portraits, readers might be able to help us identify them.

Similarly, we publish photographs of workers engaged in their tasks which although they may never have figured in official reports, might have been taken as evidence of the fact that none of these major works would have been executed without the contribution of indispensable teams, to whom this book serves as a tribute.

\* Pedro Almodóvar

Page 218

## L · I · M · B · O

Federico Fuertes Guzmán

The sea is the sea. The land is the land. To make the passage from one to the other transit areas exist in which many people circulate. They arrive with their luggage, look at their watches and count the minutes remaining before they go onto the next phase. There are only two cardinal points: one takes us to the city, the other to the sea.

In Algeciras this transit area is a great concrete limbo surrounded by water on all sides except for one. Algeciras to be precise. The port was a little boy, a green islet. But together we have all fed it well and now it is a very formal youth who wears only drab-coloured clothes: grey, aggregate, rust. For this reason I, an orthodox colourist, do not like the port very much.

You don't like the port? How can that be possible? These are questions that Juan Jesús Huelva asked. One afternoon he went for a stroll in the port and decided to live there for a while. We know how fascinating life in limbo can be. He and his camera talked it over for a long time until they decided to make a report. Those who know JH know what this means: dozens, hundreds, thousands of photographs which take over his work desk, his computer, the floor of his house, the retinas of his friends. They become a great army that parades before our eyes.

Luckily, in our ranks we have field marshal Alberto Galán, whose job it is to keep the troops in order. 'Attention!' he cries in his commanding voice. The legions obey and he patiently selects the best soldiers, the elite units that you will see in impeccable formation on the pages of this book.

Juan insists that I go down to the port and take note of everything there is to see there. So I go, and these are my conclusions:

In the port there's water. And land. Although they don't come up to the category of the waters and the land that were separated on the third day in Genesis. The water is not like that of the oceans. The land is not that which Columbus ran through his fingers. This is so because a port is a piece of the planet that belongs nowhere, a space without a motherland, in short, a limbo.

In the port there are people who are not called people but passengers. Stick a twig in an ant's nest and watch how people rush hither and thither in a port. Some are automatons in rigid search of a quick, orderly

exit. Please give us a sign that will release us from limbo! An arrow pointing towards heaven, paradise, home! Others are the doubting type, carrying great cases and half-eaten sandwiches. When they find their equals they embrace them and weep like those who tell their life stories on television. And they run, too. They all run along the catwalks so as not to miss the link with the coach or the train, which is about to depart, chuf-chuf-chuf! When night comes, everyone is in bed and the port is empty. Nobody wants it as their homeland and it is a good limbo, cool and clean.

In the port there are big, medium-sized and small ships. They closely resemble the story of the three bears: father bear comes home laden with containers and announces his arrival with coughs and shouts; mother bear brings merchantmen and fast passenger ships; baby bear comes in a fishing boat which has been painted and repainted and bears a family name. They are all welcome, and have a bed to rest in for a while or a hospital where their injuries may be healed. So that the tide does not carry them off, great iron heads have been invented with strange, poetic names, rather pretentious words when compared to other, sturdier ones like capstan, ton, depth, anchor. Among them, to say 'noray' (bollard) causes sea-men to laugh and make jokes. Or is it the sea itself?

In the port there are crates. Nothing better than crates when it comes to putting the universe in order. Their invention dates back to the time when man began to have more things than space to put them in. The new crates I've seen in the port have precisely cut timber boards and all their nails in the right place. Everyone strives to place anchovies in orderly rows and columns. But the morning hours go by and the fish passes from hand to hand until midday. The crates have fulfilled their mission and lie there dirty, with their boards broken. Since they are no longer of any use, they are piled up in the crate cemetery. Some are not prepared to accept this and jump into the water, where they float for a few days together with other useless corpses in the midst of a soup of multicoloured corkscrews. Children look at them longing to bathe in them. Nothing doing! We all know that the combination of water and motor oil is unsuitable for bathing but when the sun sets these stains acquire a beauty all their own, believe me.

In the port there are nets. How sad they are! When they slumber they are piled up and resemble innocent ropes enjoying the peace of the afternoon sun. Only an order is needed for them to get to work and they are transformed into jails that will arbitrarily imprison the delinquents of the sea. They will move along the depths until they identify the culprits, which will be raised up on deck and without interrogation, trial or law of any

kind they will die jumping for what seems to be joy. How sad nets are!

In the port there are seagulls. Seagulls are elegant birds who were imprudent enough to stick their beaks into a pot of yellow paint. They lead what seem to be quiet lives; they squawk, beat their wings and shake their heads in imitation of dignitaries. When a ship comes into port with a good catch, the seagulls swarm around it and cheer it on. Their squawks, which can be clearly heard when the wind blows from the east, are the expression of joy of a happy community. They have obtained permanent jobs and feed every day on the remains of what better, more intelligent fishermen than they have brought. They have forgotten their hard-working ancestors, who every morning had to go out and hunt for fish under the surface. Only the most nostalgic of them still remember the swiftest, best fisherman of their kind. His name: Jonathan Livingstone.

In the port there are sirens. I don't mean the sirens with a woman's body and the tail of a fish but the noise-makers. They say that in Odysseus's day the sirens sang so bewitchingly that sailors dived into the sea like those who today rush to join the queue of people waiting to buy tickets for *Aida*. But something went wrong with the vocal chords of those salty maidens because today their voices only make noises to prevent ships from colliding with each other during the night or during those days when the fog is as thick as an eraser.

In the port there are winds. Two, to be exact. One blows from the east and the other from the west. The port should serve as a huge office in which they may sit down to negotiate: this is the east wind's territory; this other belongs to the west wind. But neither negotiator has made any major progress. Hercules tried it, but he got so angry over his failure that he broke up the mountains of the Straits with his bare hands.

In the port there are lights. A light is an object that illuminates people's lives. 'I seek man' said an individual with a lantern in one of the books by Nietzsche. In the

port, lights do not serve to seek anything. To be honest, I believe they are useless objects, adornments that gaze into the sea like Narcissus into his lake. The lake was a mirror, but the sea is not. The sea is like a distorting mirror in which slender ladies are reflected back as elephantine chassis, and elephants as sylphides. Lights contemplate their reflections in the water and imagine that something so fashionable as a radical change of look would do them good. And to tell the truth, they are more beautiful in their waving, sinuous reflections than when they are so round and clear-cut with their unpleasant yellow tones.

In the port there are ropes, just as there were in the Wild West. Cowboys came into town and wrapped the reins twice around a railing so that the horse wouldn't escape. They believed that horses were so stupid that this was enough to immobilise them. But where were they to go, in the middle of a desert with Indians lurking everywhere? But we're talking about boats, not horses. Boats have their ropes, though this has nothing to do with stupidity. Boats can't be either idiots or stupid because they have no brains. They have chimneys and engines. They also have cabins with portholes from which the world may be observed in a Copernican way: completely spherical with no corners to run into.

In the port there are cranes. They are beasts that hunt from above. Those that hunt horizontally don't interest me very much. How tiresome to have to run three kilometres after a gazelle! If you're unable to capture it, the little animal carries on running making small leaps, as if to say 'you can't catch me, you can't catch me!' Cranes have very long legs and see the world from the helicopter on their heads. When something moves, let's say a furtive container, down come their yellow necks and 'wham!', they catch it in their jaws. They are elegant and silent. Their main defect is that they have no digestive apparatus. Everything they catch they have to leave on the quayside or on the ships. There is a fictitious form of hunting, like that of fishermen who throw their catch back into the sea before returning home.

In the port there are anchors which look like upside-down crosses. They are the sacred symbol of the religion of abysses. The heaven of the cross is above, and sky-blue. To look at the cross, you have to raise your eyes up to the heights in search of something better than what you might find on the ground. Not anchors; they are in the depths and say nothing about an afterlife. They go down and down until they find a dark, muddy place in which to firmly settle. And there they remain in silence. And they must find great consolation in the mud because who is strong enough to lift them out?

In the port there are people in uniform. Their job is to make sure that all creatures remain in their assigned places: the wrasse in the sea; the rockers on land. Their work is excellent, although there are always land dwellers who long to live on the oceans and sea dwellers who yearn for the land. Otherwise, who can explain sirens and amphibians?

In the port there are fishermen. They sit on the jetty and cast their lines into the lottery of the depths. They spend hours staring at the sea. What can there be in the sea to merit such constant attention? When the rod begins to move, it's a sign of the big prize. Sometimes it's a bottle, or it may be a sea bream. Each day brings its surprises. How thrilling it is to fish from the coast! Prepare your tackle and faites vos jeux!

All these things I've seen in the port, and Juan Jesús Huelva has devoted himself to photographing them. He wanted me to speak of the silence that exists in his photographs. It's there, believe me! There's a silence which resembles the one that must be in that other limbo, the real one, that beautiful multi-coloured country where yours truly would be happy to do his military service and swear allegiance to the flag. There, in limbo, near the street where the Greek sages, the poets and the pre-Christian heroes live, Juan Jesús Huelva and Federico Fuertes are pleased to invite you to afternoon tea: he'll provide the pictures; I'll provide the words.



