

EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALGECIRAS

Cien años de historia compartida a través de la fotografía

EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALGECIRAS

Cien años de historia compartida a través de la fotografía



© 2006 Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
© 2006 Lunwerg Editores
© de los textos: Juan José Téllez
© de las fotografías: sus autores y legítimos propietarios

Idea y proyecto: Colectivo Fotográfico UFCA

Coordinación editorial APBA: Gerardo Landaluce Calleja y Eva Frutos Pérez
Coordinación editorial Lunwerg Editores: Joaquín Corbera
Coordinación del proyecto: Alberto Galán
Colaboración literaria: Sandra Balvín y Rafael Viso
Colaboración gráfica: José Mª Bejarano y Tiago Da Cruz

Diseño y maquetación: Miguel Ángel Palleiro
Traducción: Michael Bunn

ISBN: 84-9785-336-9
Depósito legal: B-50158-2006

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

LUNWERG 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: lunwerg@lunwerg.com

Impreso en España

EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALGECIRAS

Cien años de historia compartida a través de la fotografía

1906
2006

MINISTERIO DE FOMENTO
Puertos del Estado
Ayuntamiento de Algeciras
Puerto Bahía de Algeciras
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
colectivoufca
LUNWERG EDITORES

Las vidas de los puertos y de las ciudades son inseparables desde el momento en el que nacen las instalaciones portuarias. Se produce desde el principio una relación que, bien enfocada, se convierte en una simbiosis en la que los cambios económicos y sociales pueden y deben redundar en beneficio de todos. Los lazos se estrechan en el caso de Algeciras, donde el puerto fue creado como resultado de la convergencia de diversos factores que ya han sido analizados de manera extensa por historiadores y analistas. La intención de este libro no es, por tanto, explicar los porqués, sino el cómo.

Los porqués hablan, entre otros extremos, de una ciudad cuyo desarrollo no hacía necesaria, sino urgente, la dotación de infraestructuras. La celebración de la Conferencia Internacional de 1906, que reunió a las grandes potencias mundiales para tratar de resolver el conflicto colonial desencadenado en torno a Marruecos, acentuó las carencias que sufría Algeciras y se convirtió en el argumento definitivo para la creación de una Junta de Obras del Puerto que desarrollara el proyecto. De este modo, una ciudad que durante unos días se iba a convertir en el centro de todas las miradas y su puerto sellaban un pacto tácito consistente en caminar juntas hacia un futuro que se presentaba más que prometedor.

No es el momento para ahondar en cifras y datos. Los números son, sin duda, indispensables para mostrar la envergadura y la eficacia de un puerto. También son información útil para gestionarlo con acierto. Los dígitos se utilizan para contabilizar contenedores, pasajeros, mercancías, búnkering y todo lo cuantificable. Sin embargo, en esta ocasión se pretende contar dos historias inseparables desde la perspectiva de los testigos privilegiados, conocidos o anónimos, que plasmaron en fotografías instantes que contribuyeron a hacer avanzar esa historia compartida.

El puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía es el resultado de un intenso trabajo de investigación, cuyas fuentes han sido los archivos de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, los archivos municipales y colecciones privadas. El objetivo era encontrar imágenes que contasen lo que aún no se había contado en palabras. La apuesta no consistía en reconstruir año por año y con solución de continuidad un discurrir lineal del tiempo y de los acontecimientos, sino en destacar los hechos que verdaderamente marcaron un antes y un después.

Las imágenes muestran escenas en las que se aprecia la importante tarea de ingeniería llevada a cabo para que los muelles, las dársenas y los varaderos hayan llegado a formar el puerto que es en la actualidad.

La calidad de las placas fotográficas ha permitido también realizar ampliaciones que acercan las personas al espectador. Sus caras, sus vestimentas y sus actitudes dan fe de las épocas que habitaron y del trabajo realizado. Sus nombres no trascendieron, pero dejaron tras de sí una huella no reconocida, pero indispensable para quienes ahora habitan Algeciras y trabajan en el puerto.

El libro concluye con una mirada esperanzada a lo que está por venir. Son fotografías que retratan lugares emblemáticos de la ciudad y del puerto. Son espacios significativos por la actividad que se desarrolla en su interior, por su interés histórico y por su estética. Son el mejor ejemplo de una apuesta en firme por un crecimiento conjunto en el que el mar necesita a la tierra y la tierra necesita al mar. Ante semejante perspectiva, no queda más que felicitar al Ayuntamiento de Algeciras y a la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras por su Centenario.

MARIANO NAVAS GUTIÉRREZ
Presidente del Organismo Público Puertos del Estado

Más allá de los frecuentes tópicos sobre la situación geográfica de Algeciras y su bahía, podemos decir que nuestra ciudad es especial e inherentemente una ciudad portuaria. Algeciras es y le debe a su puerto ser lo que hoy es. Una ciudad abierta, donde nadie se siente extraño porque el puerto, esa continental puerta a civilizaciones, pueblos y culturas, ha favorecido que la seña de identidad más significativa de los algecireños sea la hospitalidad.

Hoy, dentro del marco de los actos del Centenario de la Conferencia Internacional sobre Marruecos y la creación de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras en 1906, tenemos la satisfacción de recoger en esta obra, *El Puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía*, un legado nada despreciable.

Algeciras hasta hace muy poco fue un pueblo grande, dedicado a la pesca, con una incipiente industria que recogía la esencia de un típico pueblo del sur. Urbanamente, son muchos los que aún viven, quienes recuerdan que Algeciras terminaba en la esquina del parque y a ambas orillas del río de la Miel se configuraba un caserío de no mucha extensión.

Por ello, es muy especial la sensación que se produce al ver los testimonios gráficos de esta cercana época. Durante la centuria que nos ocupa, militares, espías, matuteras y pescadores configuraron la geografía humana de este lugar que fue ampliamente fotografiado, quedando para el recuerdo innumerables testimonios de lo que Algeciras y su comarca fueron.

De todos es conocida la gran afición que en Algeciras se tiene por la fotografía antigua. Entre nuestros paisanos existen magníficas colecciones, tanto por su extensión como por su calidad, con las que se han contado para la elaboración de este libro, además de los fondos documentales de la Autoridad Portuaria y de los archivos del Ayuntamiento.

La satisfacción de ver concluido este libro es doble. De un lado, la recolección, catalogación y positivado de todo un material de inestimable valor, y por otro el ofrecer imágenes inéditas que avivarán sin duda nuestros más íntimos recuerdos.

Dicen que la fotografía es la verdad y podemos añadir que estas fotografías son un compromiso con la historia, nuestra más reciente y apasionada historia. En el inquietante blanco y negro de las láminas reconoceremos los paisajes y el paisanaje de todos los que nos precedieron y que compartieron junto a nosotros el escenario único de nuestra ciudad y su puerto.

Recorrer estas páginas será para la mayoría de los lectores un repaso por lo que Algeciras y el puerto fueron en esta centuria. Algunos sentirán la nostalgia de algunos escenarios que el progreso y la modernidad hicieron desaparecer. Otros revivirán emociones al recordar el espacio dónde vivieron la tan anhelada juventud. Aunque estamos seguros que ningún tiempo fue mejor que el que nos toca vivir. Para los más jóvenes, a partir de la anécdota de buscar la coincidencia de los enclaves del pasado con la imagen actual de la ciudad, será un buen ejemplo de la extraordinaria transformación que Algeciras y el puerto han experimentado.

Pero unido a este reencuentro con las añejas láminas de Algeciras y el puerto, todos deberíamos sentir la colectiva satisfacción de haber conseguido, con el trabajo y la ilusión de todos los algecireños y quienes llegaron de otros lugares, convertir Algeciras en la gran ciudad que hoy es y en muy pocos años. A la vez que nos anima a seguir trabajando para mejorar la ciudad que han de disfrutar las futuras generaciones.

Esta obra, además de lo dicho, supone un claro ejemplo de la estrecha relación que hoy mantienen el Ayuntamiento de Algeciras con la Autoridad Portuaria. Dos entidades que aúnan sus esfuerzos en la mejora diaria de la calidad de vida de los ciudadanos.

Quiero agradecer al equipo que se ha ocupado de hacer posible este proyecto, al numeroso y cualificado plantel de colaboradores, especialmente al colectivo UFCA, quienes poseen una dilatada trayectoria en beneficio de la cultura de toda la comarca. Agradecer el trabajo y la dedicación con la que emprendieron este libro, álbum de recuerdos de nuestra historia, nuestra más próxima y reciente historia.

El Puerto y la ciudad de Algeciras. Cien años de historia compartida a través de la fotografía no será sólo una publicación conmemorativa. Es una oferta de calidad en la que, aprovechando el Centenario, se pone en valor el patrimonio entrañable de todas las imágenes de nuestro recuerdo. Disfrutemos, pues, de nuestra historia más reciente, ahora que afrontamos el futuro.

TOMÁS HERRERA HORMIGO
Alcalde de Algeciras

Algeciras es un puerto y el puerto, una ciudad», escribe Juan José Téllez en uno de los fotogramas literarios que ilustran esta publicación. Pero no siempre fue así. La historia de las relaciones entre Algeciras y su puerto está plagada de encuentros y de desencuentros, de intereses y de indiferencias, de amores y de desamores.

El puerto y la ciudad de Algeciras crecieron muchas veces de espaldas y otras muchas marcharon de la mano. Hubo un tiempo en el que el puerto incluso llegó a erigir una verja para separarse de su ciudad y la ciudad contraatacó levantando un enorme muro de edificios para ocultarse de su puerto. Y así fue como el paseo marítimo de Algeciras se convirtió en tierra de nadie. Por él transitaron a lo largo de la historia infinidad de correveidiles, conspirando unas veces e intentando, otras, hacer de casamenteros entre el puerto y la ciudad.

Después de cien años de tan azaroso noviazgo, desde que en 1906 se conocieron con motivo de la Conferencia Internacional de Algeciras y de la creación de la Junta de Obras del Puerto, la ilustre pareja celebró por fin las solemnes nupcias y se consumó la ansiada simbiosis entre el puerto y la ciudad.

Testigos de excepción, como Paco de Lucía, los dirigentes de los Puertos del Estrecho, Daniel Barenboim y su orquesta, las delegaciones de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA, Joaquín Sabina, los sindicatos europeos, Noa, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, los diestros César Rincón, el Fandi y José Mª Manzanares, los ingenieros del Congreso Nacional de la Asociación Técnica de Puertos y Costas, los ministros europeos y africanos del grupo de trabajo 5+5 sobre inmigración y otros estamparon su firma en el libro de los esponsales.

La Historia, que fue quien ofició la ceremonia, conminó a todos los presentes a hablar ahora o a callar para siempre. Y fue por ese motivo por el que Juan José Téllez empezó a hurgar entre sus vivencias más sentidas y Alberto Galán y los componentes de UFCA se lanzaron a la calle en busca de cualquier instantánea sobre el pasado de los novios.

Mientras tanto, en los salones del Parque del Centenario, del Mirador del Saladillo, de los proyectos del Parque Metropolitano del río Palmones y del Llano amarillo, de los nuevos espacios habilitados en el Paseo de Comisa, del remozado Auditórium «Millán Picazo», del nuevo Parque de la Conferencia, del edificio de contenedores de la exposición «El Puerto y la Ciudad de Algeciras, 100 años de historia y futuro» y del centro de interpretación de la Isla Verde, los invitados celebrarían por los años venideros esta gran boda.

«Fue en un pueblo con mar...»

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

Dedicatoria

Reconstruir la historia hacia atrás, como dicen que hacen los grandes maestros del ajedrez, no es tarea fácil. La misión se vuelve más ardua cuando, una vez sentados frente al tablero, no están todas las fichas y las reglas del juego aún están por inventar. Recuperar un siglo del puerto y de la ciudad a través de imágenes dispersas en un archivo tenía algo de reto diabólico. Los investigadores conocían la existencia de placas de cristal que prometían sorpresas, pero los cristales no aparecieron hasta el segundo día. Con la sabiduría de quienes observan el paso del tiempo a una distancia prudencial, las placas decidieron hacerse esperar, conscientes de que sólo así se les reconocería como lo que eran: las señales que indicaban el camino que había que seguir.

Los investigadores encontraron panorámicas perfectas atrapadas en el vidrio. Algunas mostraban grandes bloques alineados en líneas geométricas que anunciaban el futuro muelle de Isla Verde. Otras mostraban, entre barcos y construcciones, fragmentos de realidad repletos de personas, máquinas, atmósferas y océanos. Una a una fueron surgiendo las fotografías sin que nada se supiera de su autor.

El nombre del fotógrafo se convirtió en un misterio por resolver. Cada vez más, se perfilaba como un enigma definitivo hasta que uno de los investigadores encontró la primera pista. Atrapado en un sello en la esquina izquierda de una panorámica estaba el nombre de Trinidad Díaz.

Comenzaron las llamadas telefónicas a todas las entradas del listín que contenían el nombre o el apellido Trinidad. No había fotógrafos ni descendientes de fotógrafos. El azar proporcionó el segundo indicio. Uno de los investigadores hablaba con un viejo amigo en La Línea de la Concepción sobre el proyecto. El amigo dijo que su padre era fotógrafo y que era una lástima no haber conservado sus fotografías. El amigo, viejo por edad y por antigüedad, recordó de pronto que de pequeño su madre le llevó al estudio de Trinidad Díaz en Gibraltar, donde trabajaba su padre, y que allí le dieron una *Coca-Cola*.

Allí estaba Trinidad Díaz, al otro lado de la verja. Poco más se ha sabido hasta el momento.

Trinidad Díaz, pese a sus escasos datos biográficos, más que el autor de una placa se ha convertido, décadas después, en el testigo de una época que se habría marchado para siempre sin sus placas de vidrio. Obviamente, fue un encargo, pero Trinidad traspasó los límites del deber y se entregó a conciencia. Su técnica impecable dotó a los cristales de una fuerza capaz de resistir los envites del tiempo y de soportar ampliaciones capaces de recuperar un ademán, el pliegue de una sotana o la ventana de un navío.

Quizá, ni siquiera Trinidad hiciese las fotos. A su alrededor, todo son hipótesis. Pudo ser también un aplicado aprendiz. Pudo ser cualquiera cuyo nombre ha cedido el paso a la nitidez de su mirada. Trinidad es, en el fondo, el nombre de los autores de todas las fotografías que han ido surgiendo de las estanterías de los archivos y de alguna colección privada. Los nombres y los apellidos serán, con certeza, muchos más. Son, desafortunadamente, esquivos a la curiosidad de quienes intentan seguir sus pasos décadas después. Por ello, los autores de este libro quieren rendir homenaje a todos los fotógrafos que anónimamente atraparon estas imágenes para la historia.

Colectivo Fotográfico UFCA

Sumario

Coplas de Puerto Blanco 17
Juan José Téllez

El puerto y la ciudad
HISTORIA COMPARTIDA 41

El puerto y la ciudad
2006 177

Bibliografía consultada 193
Fotografías
Agradecimientos

English Translation 195



Frente marítimo de la ciudad en 1935.
(Archivo APBA)

Coplas de Puerto Blanco

Juan José Téllez

De Algeciras a Estambul, para que vistas de azul...

El mar, la mar. Antes que esas fotografías cruzadas por la bofetada ocre del tiempo se extendieran por álbumes y por mesas, por los marcos que, a falta de lienzos al óleo, colgaron siempre de las paredes de los pobres, estuvo el mar. Y antes, incluso, de que esta tierra tuviese nombre propio, las aguas de un planeta que está hecho de agua, aquél lamió el litoral, santiguó sus ríos y alumbró leyendas: dos mares que se cruzan, dos continentes que se besan o que se odian dan para mucho. Lo mismo afloraron columnas de Hércules que se sumergieron islas gigantescas cuando los milenios voceaban nombres de lugares que ya no existen, pero tal vez no existieron nunca. Atlantis y Tartesos son voces que todavía trae el eco de la niebla por estas lindes marinas.

Desde el faro de Punta Carnero, en días de poniente, el viajero puede sentarse a contemplar cómo la naturaleza es la dueña absoluta de estos contornos. Allí, el ser humano se siente tal y como es: diminuto y frágil. Quizá, por ello, el levante a menudo viene a envolver de bruma la vista del transeúnte para que no sienta miedo ante el paisaje.

Puerto Blanco se llamó esta cala antigua, al borde de donde sobrevivieron los neandertalenses anteriores a nosotros, un lugar mágico, pues, en cuyas cercanías no tuvo por qué ser extraño que Ulises sobreviviese al canto de las sirenas o descubriese a Nausícaa en la isla del Perejil.

Comercio y guerra, he ahí sus costumbres, una vieja tradición que chocó contra las cuadernas de los trirremes hasta dejar impresa su estampa en un abrigo rocoso en las cumbres de Jimena. Desde aquí, embarcaban *garum* de Baelo Claudia y bailarinas gaditanas rumbo a las fiestas de la antigua Roma. Quizá, por ello, siglos después, los vikingos confundieran Algeciras con la vieja ciudad del Coliseo cuando asaltaron su opulencia meriní: al año siguiente, cambiaron las tornas y los algecireños lograron derrotar a los nórdicos y usar la madera de sus *draken* para levantar las puertas de su gran mezquita.

Su propio rey incendió Isla Verde, que ése fue su santo y seña bajo la pena y la gloria de al-Andalus: al-Yazirat al-Hadra. ¿Qué le queda de Isla, qué le queda de verde? Su añeja memoria marina, que nos lleva a Estambul. Ese profundo olor a brea que aroma su cuerpo de hormigón continúa salvando a esta ciudad y a su puerto de sus propios excesos y ambiciones. También, ese otro paisaje en carne y hueso, que movió grúas, abrió diques y levantó lonjas. Entre martillazos y briegas, en el miedo de la soldadesca, en la bulla de la almadraba de quienes iban a la conquista de Túnez y a servir al duque, los algecireños, hijos y nietos de aquel puerto blanco, aprendieron a expresar sus emociones bajo el lenguaje cifrado, pero hermoso, de las coplas. Todavía, el viento continúa trayendo su eco de laúd tetracorde en manos de Ziryab, su melodía de radio de madera bajo paño de cretona, su algarabía de alta fidelidad como mercancía de decomiso. De amor y de muerte nos hablan las canciones. De nosotros mismos, a fin de cuentas.

Entre dos aguas

Más allá de las grúas y de los balances de la macroeconomía, estaba el estibador muerto y el hombre que enlazaba la amarra a los noráis. Iban y venían camareras de diseño y rudos maquinistas de barcos sin destino. De las guerras de África llegaban los heridos a espuertas sobre un muelle que todavía no lo era: traían en los labios la agonía de la muerte y el nombre de un remoto barranco del Lobo.

Aquella Algeciras era un puerto habitado, entre el zarpazo metálico de los contenedores y las baterías flotantes, yéndose a pique frente al Gibraltar de los asedios. Justo donde comienza el Mediterráneo de Serrat, entre las dos aguas de Paco de Lucía, éste era un embarcadero lleno de

rostros: anónimos en su mayoría, frente a la fama de los ministros en viajes oficiales, de los famosos en vacaciones o de quienes bajaban al moro con una mezcla de aventura y fascinación hipnótica.

Allí estaba Fulanito, que se quitó de en medio cuando apiolaron a Torrijos en la playa de Málaga. O Menganita, que tuvo que venirse con lo puesto desde Tetuán, por miedo y con vergüenza, cuando la independencia del 56. O aquel otro que subió a bordo a buscar calamares y encontró una jeringuilla clavada en el antebrazo de su futuro. Aquí hay un maquis que huye en la penumbra, quizás en una barquichuela cuyo patrón, de ojos aviesos, busca cómo matarle y limpiarle su último botín cuando se suponga que ambos viajan rumbo a la libertad de Tánger. Bajo la solina, las chapas doradas de la Operación Paso del Estrecho reflejaron el rostro cansado de Ahmed, que venía de Fráncfort con la casa a cuestas. O, en la memoria colectiva de este pago, también cabía el amanecer salobre de la lonja donde los subastadores pregonaban los precios del pescado en una bolsa mañanera con sabor a sal y a puestos de la plaza. Mecánicos de rostro turbio y aliento con sabor a caballos de vapor; capitanes intrépidos oteando la niebla, navieros tiroteados en la intimidad de su despacho, contramaestres curtidos en ganarle el pulso al mar, quintos o regulares que iban o venían hacia la rutina de los cuarteles o hacia la guerra y la muerte, que vienen a ser lo mismo; guardamuelles que leían a Bakunin y portamaletas que no sabían que su hijo Francis iba a ser abogado famoso en París. Incluso, un torero, Pedro Castillo, llegó a estar enrolado en la flota del Estrecho cuando le apoderaban los armadores Sayalero y Bandrés.

Por aquí pasaron la guerra y la paz, cruces carlistas y pendones liberales, dictadores en andas de un coche oficial, contrabandistas audaces y el pintor Mariano Bertuchi con la luz de las dos orillas clavada en los ojos de su paleta. Por la acera de la Marina, en la nebulosa de los años, se cruza el míster del traje *tweed* con el ditero que pregona *chachi veri gud de la búa niquelá* –esto es, *change very good*, muy buen cambio, y agujas de níquel– y la campesina marroquí tocada con la *shashiya* y en cuyo canasto viajan dulces triángulos de *briuat*, la sabrosa *chubaquía* –*chebbakía*– en forma de red golosa, la *gribiya* y los cuernos de gacela, *Ka'b Ghzal*, que en árabe significan tobillos. Entre el amanecer remoto cuando la tradición tiraba del copo que ya no existe y el último trago de cazalla en la minúscula cantina, cuando los grandes camiones TIR han ido tragándole terreno al territorio de las pavanas, Algeciras es un puerto y el puerto, una ciudad. Entre dos aguas.

A ver los barcos venir, a ver los barcos llegar...

Hombres con branquias que saben orinar por la borda y a favor del viento. Lo mismo zarpaban en traíñas que en palangreros: uno de ellos se enfrentó al patrón por dinamitar un banco de peces y otro perdió un ojo en un tiroteo al huir de las patrulleras marroquíes. Aquel de allá, el de los brazos turbios y los ojos con olor a pavana, añora los días en que su cascarón de nuez doblaba Cabo Jubi y ya se veía en casa, no más cruzar la bocana del faro, con una bandada de tiburones a la grupa.

Se daban la vuelta cuando veían algún cuervo, pues traía mala suerte cruzarse con un cura. Vivieron naufragios e, incluso, sobrevivieron a ellos, pero más de uno acabó en la tormenta del opio cuando la heroína se enroló a bordo de los faluchos: siempre corrieron tiempos recios en la pesquera del Estrecho.

Allá están los arponeros, camino de la ballenera que ya no existe. Y allá, el viejo que desteje las redes en el muelle, como si fuera un orate licenciado Vidriera, a la vista de cualquier auxiliar administrativo que está contemplándole desde ese desfiladero de cajas de zapatos que le sirve de muralla a la ciudad contra el puerto: he ahí el único paseo marítimo del mundo desde el cual no se ve precisamente el mar.

La mar océana del piloto que sobrevivió al desastre de Cuba y terminó llevando tropas, como carne de cañón, hacia el desastre de Anual: desde Marruecos, los ayes de los soldados se oían en mitad de las tormentas. Allí, estaba el corsario audaz que fue capaz de entrar a la rada del Peñón, durante la larga noche del siglo XVIII, y hurtarle una fragata a despecho de los ingleses. Allá, el contrabandista que arrastra varios delitos de sangre aguarda la recua de mulas que viene de Utrera con varios tipos cargados de doblones para el mercado negro, pero también está la anciana de ojos aterridos que encuentra en el estraperlo lo que el Estado no le da: protección y tres perras gordas para alcanzar el fin de mes o el fin del hambre, o el fin de todas las posguerras.

Un muchacho se limpia las legañas en mitad de la noche, a pique de que la lonja se convierta en una extraña bolsa de valores con gritos que nadie entiende ni supone.



Puerta de la antigua muralla árabe conocida como «El ojo del muelle». (Colección de De Vicente-Ojeda)

Hay otro, encerrado en un cuarto de baño, intentando evacuar tres bellotas de grifa. La luna cae y el sol amanece: el aire huele a brea y a pescado. En los noráis no sólo amarran todavía paquebotes cargados de *containers*, sino que también hay barullo de velas y envergaduras. Por la estación marítima repican los tacones de una azafata de la Transmediterránea y un poeta americano aguarda cruzar a Gibraltar desde el breve embarcadero de madera. Una comitiva oscura embarca, sobre la plataforma de un transbordador, los primeros ataúdes que contienen los cuerpos sin vida de espaldas mojadas en la travesía de un mar que, a menudo, condujo al infierno.

Un armador fuma un *Bisonte*, cuando las bombillas de su oficina se balancean bajo un temporal que retiene a un gentío que, prisionero del levante, no puede cruzar a Ceuta. Dos exportadores se encierran en el Bolonia o en el Pasaje Andaluz con unas muchachas de costumbres ligeras y un tipo que toca la bandurria y que tiene un puesto en la plaza, pero cuyo hijo Paco dicen que es un genio.

Un velero llamado libertad

Con cierta frecuencia, hubo moros en la costa. Piratas bereberes, aunque en realidad fueran holandeses como aquel Jan Jaz que reinó en Tánger. De ahí que esta costa levantase hace mucho torreones que jalonaron los tramos del litoral para alertar de la llegada de los saqueadores.

En Algeciras, por aquel entonces, quedaba poca piedra viva con que cebarse: quizá, las incumbencias del patio del Coral, con su sabor a pasado irrepetible, o el ojo del muelle que aún se abriría como una puerta mágica junto a la orilla de un mar sin bridas. Sobre aquel territorio derruido por sus propios habitantes llegaron otros, con esa lenta cadencia de los siglos, con el pausado ritmo de las estalactitas, con el lento vaivén de las mareas. Hortelanos, algunos. Pescadores, muchos. Fugitivos llegados del éxodo de Gibraltar, con la casa a cuestas y los sueños en otra parte.

En la minúscula capilla del cortijo de los Gálvez, no muy lejos de donde Moratín asistiera en un café a la re-

presentación de un bolero, la viuda de un marino tributa sus trenzas como exvoto ante el Cristo. Fue cuando este mar interior se llenó de muerte, de palos mayores desarbolados bajo las andanadas del fuego amigo o enemigo. Las patrias y las banderas trajeron la sangre, el sudor y las lágrimas, las baterías flotantes que se fueron a pique, cuando el mundo lo gobernaban pelucas blancas, mormones y trabucos.

La libertad tardó en llegar a bordo de un velero: le llamaron la Pepa y vino más bien en las góndolas de Marcet, la línea de diligencias que hacía el camino desde Cádiz hasta Algeciras, a través de la Trocha, infestada de bandoleros y de leyendas. Con todo, las grandes ideas llegaron en los barcos. Un buen día, algún franchute que quizá fuera francmasón se apeó de una fragata y susurró al oído de los algecireños las tres palabras mágicas que alguien había escrito sobre los muros de la Bastilla: libertad, igualdad y fraternidad. Poco después, un norteamericano en el idioma de los ingleses hablaría de derechos. Y un liberal fugitivo hacia Gibraltar y que acabaría ejecutado en las playas de Málaga traería en su morral un libro extraño en cuya primera página se diría que los españoles debemos ser justos y benéficos.

Por ese motivo y al cabo de un siglo, ante las tapias de los cementerios y no muy lejos del mar, serían ejecutados periodistas e impresores, maestros nacionales y empleados de correos, esperantistas, gente del sindicato o todos los integrantes de la logia Trafalgar. Pasaron los años y llegaron otras guerras: convoyes de la victoria, que también fueron de la derrota; torpedos tripulados de la Italia fascista a las órdenes de Junio Valerio Borghese, *el Príncipe Negro*; comandos argentinos contra la Royal Navy o activistas del IRA abatidos a tiros por pistoleros del Special Air Service no muy lejos de la focona de Gibraltar.

Cuando la democracia llegó a Algeciras para quedarse, como resto de su largo naufragio, un alemán loco encontró en la playa de los Ladrillos la bandera que había bordado Mariana Pineda.

Verde que te quiero verde

La ciudad pudo ser distinta, pero no lo fue. Un puñado de postales nos traslada a esa turbia memoria infantil donde aún existía el Casino Cinema o cuando el Kursaal no había sido pasto de las llamas, pero hubo una ciudad posible y la imaginó un tipo llegado de fuera: escasa pureza de sangre cabe exigir, pues, a este lugar hermosamente mestizo, cuyos paisanos suelen ser por fortuna hijos de mil leches.

Se llamó Jorge Próspero de Verboon, nombrado marqués por Felipe V cuando le incorporó al ejército que, durante el tumultuoso siglo XVIII, trataba de recuperar Gibraltar en el curso de aquellos asedios que tan sólo sirvieron para que se fueran a pique las baterías flotantes y el orgullo naval del Imperio español. Verboon había participado en la toma de Barcelona y en la construcción de la ciudadela. En Algeciras, según recuerda Juan Carlos Pardo, soñó una ciudad que no lo fue nunca: «el plan del puerto es de muy seguro surgidero de lama y arena bien limpio hasta la desembocadura del río de la Miel, correspondiendo la más hondura al centro y parte septentrional de dicha ciudad, que es donde pueden mantenerse los navíos de alto bordo y más afuera cuantos quisieren, pues va siempre en mayor aumento; pero las fragatas, galeras y otras embarcaciones menores pueden surgir enfrente de dicho río de la Miel a cubierto de todo rompimiento del mar», describía. Sus aportaciones cartográficas sobre los restos de Algeciras son tan precisas como audaz su propuesta de reconstrucción del emplazamiento: «cerca de la desembocadura del río de la Miel, aprovechando la existencia de unas rocas que sobresalían en marea alta, planea un "muellecito"», apunta Pardo. Verboon, según sus apreciaciones, «pretendía ayudar a las operaciones de embarque y desembarque con marea baja, que resultaban fatigosas cuando se hacían en la playa sin esta ayuda. El final de este muelle tenía también una estructura pentagonal destinada a defender la ciudad en caso de ataque por mar. El puerto quedaba protegido al situarse entre este elemento defensivo y las baterías de Isla Verde».

La ciudad fue creciendo y el puerto también. A tontas y a locas y a capricho, las más de las veces. Luego, como imaginaron los dibujos de Joaquín Cobos, hubo un antiguo muelle junto a la Marina, allá cuando mediaba el siglo XVIII. Y de él vivieron comerciantes, pescadores, corsarios, militares y contrabandistas, que paraban religiosamente por la caseta de la Aduana a comprar voluntades, pagar impuestos o ambas cosas. El fuerte de Isla Verde fue construido hacia 1734 por el conde Le Roy Deville. Siguieron las guerras en cualquier caso: en la rada del puerto hubo un combate naval que ganó el almirante Linos contra una división inglesa, a 5 de julio de 1803, un par de años antes del desastre de Trafalgar. La nueva Algeciras convivió con la antigua. Hasta hace un cuarto de hora, como aquel que dice, el ojo del muelle servía como puente entre el puerto y la plaza baja: usted habrá visto, sin duda, la vieja fotografía en que bajo su arco aparece el hombre con un jamelgo o el carruaje entre paredes hermosamente desconchadas. El ojo, al menos eso afirma la historia, formó parte de las antiguas murallas de la Villa Nueva, justo donde ahora sienta plaza el Banco de Bilbao. Está claro que donde reinó la antigua tabacalera ahora humean pollos asados con nostalgia de la pepitoria. El arco quizá fuese una antigua puerta del mar o, tal vez, la de ingreso a las atarazanas del antiguo muelle militar meriní. En cualquier caso y sobre todo a partir del asedio de las piquetas que la ciudad sufrió desde los años sesenta del siglo XX, habría de ser una calle sin memoria, sin rastro ya siquiera de las meretrices del callejón del Muro que glosara Luis de Armiñán –el padre de Jaime, el célebre cineasta–, en una novela atrevida e inolvidable.



Antigua plaza de toros La Perseverancia. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Apoyada en el quicio de la mancebía

Aquí no les llamaron lumiasquillas, percantas ni jineteras, ni las motejaron con cualquiera de esos nombres que el español sabe usar cuando habla la lengua del desprecio. Ellas eran las «señoritas», que escoltaban las juergas de algún exportador o de los remitentes de pescado que, en otros tiempos, manejaron dinero, gracia y ganas para encerrarse un par de noches en el Pasaje Andaluz o en el Bolonia, que frecuentó Alfonso Grosso cuando navegó a poniente desde el Estrecho. Eran salas de fiesta que, andando el tiempo, terminaron ejerciendo el más noble oficio de *pub* a la inglesa cuando se difuminó todo aquel mundo en que la prostitución se disfrazaba de arte flamenco: el último en caer, entre estos enclaves, fue Rey Chico donde, todavía en los años ochenta del siglo XX, la cantante de rancheras tenía que alternar por contrato con la no siempre selecta clientela que ya no llenaba el local. Quizá por aquello del polvo eres y en polvo te convertirás, ahora se levanta allí un funcional y suntuoso tanatorio.

Las señoritas compartían servidumbre con cantaores y tocaores, como aquel Antonio Sánchez Pecino, que se opuso siempre a que sus hijos actuaran en garitos de ese corte: a las tantas del gallo llegaba el camarero y recontaba las botellas que había bajo las mesas, muchas de ellas llenas todavía, pero que ellas habían distraído para que abultase más la cuenta del pagano. Cierta noche, a la mala baba de alguno de aquellos bolsillos abultados, le dio por partirle la guitarra a Antonio, que llegó a su casa llorando y a las tantas. Lo vio su hijo Paco que aprendió para siempre una lección de dignidad y coraje en el semblante de su viejo.

Fueron tugurios tal vez parecidos a aquel café de marineros que tuvo en Cádiz la Bizcocha y donde actuaba la Lirio. Tal vez actuaría también aquella Pepa *la Caballo* que hizo raya en tiempos y que, a decir de Antonio Hernández, ofrecía dos tarifas para el francés: con o sin. Con o sin dentadura postiza. Cuando en el verano del 36 sacaban a los presos de la cárcel de Escopeteros y los llevaban a construir la carretera del Faro, José Luis Cano recordaba que ellas eran las únicas que los miraban con piedad.

Andando el tiempo, desaparecieron las casas de cita y mancebía, pero a cambio surgieron los hoteles del amor, como terminó siendo Los Lagos, pulcros establecimientos donde las mujeres garantizaban el lleno durante todo el año y recibían en las habitaciones a una clientela más o menos fija puesto que ellas rotaban al compás de sus menstruaciones.

Siempre quedó, sin embargo, por los aledaños del mercado y por la banda del río, alguna que otra meretriz

que alternó quizá su oficio con travestones que terminaron sumándose a él cuando las cosas les vinieron mal dadas. El peor chulo que tuvo siempre la prostitución fue el de la droga y, en especial, la heroína: la más estremecedora de aquellas samaritanas del amor, tal y como les llama José Luis Perales de forma elegantemente cursi, fue la Güilona. Hasta embarazada no cejaba en poner su menudísima envergadura a disposición de los automovilistas: pero murió desangrada en una pensión cuando insistió en pedir el alta, tras dar a luz, porque no podía aguantar sencillamente el mono. Aunque, ahora que lo pienso, quizá fuera que no podía aguantar otros albures.

Ay, ay, ay, ay, no te mires en el río

El puerto creció junto a un río que nacía en la Chorrera de la sierra de la Luna. Yo contemplé, una vez en la vida, la nieve en sus cumbres, pero uno no sabía, a ciencia cierta, si su farallón de piedra era un parapeto o era una amenaza que algún día se comería la vieja Isla Verde a fuerza de perder árboles y de extraviar memoria.

Sin embargo, el río de la Miel –*Wadi-al-asal* seguro que no fue su primer nombre– venía de un tiempo antiguo y en sus aguas no sólo traía mosquitos y basuras de los suburbios, sino también arcanos poemas de Ben Abi Ruh, que pasó una noche de gozo allí a despecho de los censores. Su corriente turbia arrastraba leyendas de bandoleros, como la que continúa pesando sobre la garganta del Capitán, que divide Algeciras de Los Barrios.

La puerta del Mar, llamó El-Idrissi, a la que abre todavía los secretos de la Villa Vieja, a través del patio del coral, a la cual se accede por una serie de rampas empedradas. La vieja ciudad de los meriníes vivía tan cerca del mar como del río, el de la Miel.

Hasta que el puerto de Algeciras tomó carta de naturaleza en 1913, sirvió como pantalán la desembocadura de aquel río de la Miel, al cual algún finolis llegó a motejar como Amiel en los libros escolares del viejo colegio salesiano. Mercancías y pasajeros llegaban hasta allí, hasta donde hoy, sobre una tumba de cemento que hace las veces de aparcamiento o de calzada se alzan hoteles en declive, audaces edificios, a veces, injustamente arrinconados, como el que diseñara Guillermo Pérez Villalta y ejecutase Enrique Salvo.

Desde los acueductos del Cobre hacia su desembocadura, hubo un tiempo en que el río jugó con la ciudad, coqueteando con el ferrocarril que los ingleses trazaron hacia Ronda, anegando las chabolas bajo la maldición del invierno o impidiendo que los escolares de los años sesenta del siglo XX pudieran cruzar su frágil andarivel a la altura de las Vegas. Al abrigo de su cauce, surcado de puentes, fondeaban barcazas y la superstición brindaba oraciones en forma de dibujos ante el Cristo de la Alameda o el de San Bernardo. El río formaba, entonces, parte de este mapa: era una calle natural y húmeda, a cuya banda sonaban jolgorios y funerales, o los niños se preguntaban para qué servían aquellos extraños arcos por la parte de la Perlita.

Hubo un tiempo en que olía mal, como ciertas fortunas, como lo que ocurría con frecuencia en las tinieblas de una dictadura: le presentíamos más allá del aroma a dama de noche de los cines de verano, como un vecino o un pariente que comenzaba a resultar molesto. Así, las autoridades le encerraron bajo un manto de piedra sobre el cual crecieron aparcamientos y calzadas. Y una madrona desplazó su desembocadura hasta la playa de los Ladrillos que en rigor se llamaba de los baños del Carmen, pero que, fuera como fuese, no volvió a ser la misma, sino un lodazal al otro extremo de nuestra infancia.

Bajo su tumba de piedra, aún le continuamos oyendo. Nos habla de los breves caseríos que fueron salpicando sus bordes a la orilla de un bosque encantado que es cada vez menos bosque y que, algún día, más temprano que tarde, no podrá evitar que la sierra de la Luna se trague a la ciudad y al puerto hasta enterrarlos bajo una cripta de piedra, como justa venganza por lo que los algecireños permitieron que le ocurriese a su río.

... Y ballenas desapareciendo por falta de escrúpulos comerciales
Yo quisiera ser civilizado como los animales

Aquí hubo arponeros que pudieron llamarse Queequeg y viajar en el *Pequod* buscando a *Moby Dick*. O tal vez fueron Ned Land, mientras el *Nautilus* cruzaba las aguas del Estrecho camino de sus veinte mil leguas de viaje submarino: todos desembocaban en la vieja factoría ballenera que hizo fortuna cerca de ese faro del fin del mundo que es Punta Carnero.



Grúa flotante (cabria) colocando bloques en la punta del dique de abrigo, 1933. (Archivo APBA)

Ahora, allí, caserones vencidos por el paso del tiempo y por la legislación internacional, entre arrecifes artificiales donde antiguamente se depositaban los enormes cetáceos vencidos por los cañones del *Marsa* en el golfo de Cádiz, un lugar que fue propicio a la caza de ballenas en dos épocas bien distintas, entre 1921 y 1926 a manos de los noruegos de la Compañía Ballenera Española, que capturó más de 3.000 rorcuales y más de 300 cachalotes en esa factoría de Getares y, desde 1948 hasta 1954, a caballo entre Algeciras y Ceuta.

Era la misma fecha en que Mariano Vargas, piloto de vapor de la Marina Mercante, firmó su rol como capitán del *Antoñito Vera*, aquel breve ballenero de 250 toneladas de registro bruto y que ahora sabe que «la amenaza de extinción sigue pesando sobre los cetáceos, como sobre el resto de animales y vegetales superiores».

«No sólo porque los humanos nos mostramos convencidos de que el mundo real es tan inagotable como nuestras fantasías acerca de él, sino porque, siendo con diferencia los más fuertes, persistimos en considerarnos reyes de la Tierra, a la que venimos gobernando con suma indiferencia y despotismo.»

Su vieja memoria le conduce hacia su caserón de la calle Fuentenueva, al pie de la breve colina que conducía hacia un cine y no muy lejos de la Glorieta y de la Bajadilla. Sin embargo, durante largo tiempo, él conoció mejor las calles del mar que las calles de la tierra: «el territorio de caza de los balleneros que operaron en los años cincuenta fue el golfo de Cádiz, es decir, nunca hicieron derrotas de caza por el mar de Alborán, en el lado oriental de Gibraltar. Esto sugiere que, al menos en esta época, el Estrecho no era un paso de cetáceos que migraran entre el Atlántico y el Mediterráneo, y los animales que se capturaron eran genuinamente atlánticos».

Algunas de ellas continúan llegando hasta esta orilla para dejarse morir sobre sus playas, como si intuyeran esa muerte antigua. Sin embargo, muchas otras cruzan este paso marino y quizá lleven a Jonás o a Pinocho en sus entrañas. Desde Tarifa, una empresa organiza excursiones para que los turistas las cacen. Con sus cámaras fotográficas, naturalmente. Quizás, alguno de esos turistas aviste a una enorme ballena blanca y en alguno de los arpones que hieran su torso quizá distinga el cuerpo sin vida de aquel hombre alto, cojo y barbado que se llamaba Ahab por aquel bulto blanco al que los balleneros que cazaban por las aguas de Chile llamaron Mocha Dick en homenaje a la isla, donde las leyendas mapuches decían que cuatro ballenas juntas llevaban el alma de los hombres.

> Al final, las obras quedan,
> Los hombres se van.
> Otros que vienen, las continuarán.
> La vida sigue igual.

En Algeciras, desde antiguo, cualquier cosa tarda más que las obras del puerto; obras que no se acababan por falta de posibles y contratos que casi siempre se cerraban sin acudir al notario, con la fuerza de la palabra o de dos manos que se estrechan al amanecer: fugaces gestos que, a veces, no tenían traducción contante y sonante; maestros, como Pablo Díaz Becerra, Pedro Puche, Isidro Custodio o Mateo Arjona; albañiles, a menudo sin nombre, y alarifes a sueldo del Consistorio levantaron en primera línea la ciudad y su puerto. El aprendiz solía casarse con la hija del maestro y así perpetuaron el gremio a través de la sangre familias como los Barranco, los Casado, tal vez Cassaus, o los Infante. Está claro que, a veces, llegaban al predio arquitectos foráneos, como aquel José San Martín que construyó la plaza de toros de San Roque, pero también la de La Perseverancia, desde aquel cerro próximo a San Isidro que remataba el paseo de la Alameda y cuyo albero inauguraste Cara Ancha, aquel torero machadiano al cual la leyenda atribuye que, cuando le preguntaron en La Coruña de dónde era, él respondió que de Algeciras:

–¡Qué lejos está Algeciras!
–No, señor –repuso–. Lo que está lejos es La Coruña. Algeciras está donde tiene que estar.

Algeciras siempre fue una ciudad en llamas: no sólo la quemó su último rey merini, sino que el fuego continuó arrasando parte de su historia, desde aquel primitivo hotel Cristina al viejo Teatro de Variedades o el Kursaal que, hasta su destrucción y como la vida es una cuestión de suerte, lo mismo sirvió como casino y salón de baile que como instituto cuando la dictadura de Primo prohibió el juego en España. Algeciras también es una ciudad que se reconstruye a sí misma y siempre a través del mar.

El proyecto para la ampliación del puerto data de 1906 y, en un principio, se centraba en la creación de zonas de atraque y en «la construcción de un rompeolas que, partiendo de Isla Verde, abrigase al puerto, de manera que los barcos no tuviesen que resguardarse en la desembocadura del río», cuyo calado era escaso. Al muelle de la Galera le siguió el de Villanueva y así, sucesivamente.

El maderamen del muelle viejo se alzó junto a la desembocadura del río de la Miel y frente al fortín de Isla Verde, que databa de los asedios del siglo XVIII contra Gibraltar y a la vera de donde en 1887 se levantó el primer dique de mampostería, como un aperitivo del puerto futuro. Desde entonces hasta el puente que ahora cruza la bocana, desde el muelle del Navío hasta la estación marítima, la historia ha ido pasando como un *tsunami*, entre proyectos mayúsculos, como el del superpuerto, y otros que nunca tomaron cuerpo, como aquella isla que imaginó José Arana o el enlace fijo, del cual sólo se construyó en Tarifa un túnel de ventilación.

No hace mucho, Guillermo Pérez Villalta imaginó para este recinto un torreón en forma de jarrón chino. Nunca se llevó a cabo dicha obra, como otras ilusiones y espejismos que imprimieron sueños de grandeza o, como en su caso, sueños de belleza. Nada más lejos de lo que los lugareños llaman ventoleras.

I'm a train

El caballo de hierro recorrió Andalucía y llegó hasta orillas del Estrecho. En la ciudad, hubo dos proyectos de ferrocarril. El inicial, que se denominó San Fernando-Algeciras, iba a conectar con aquel que unía desde 1860 las ciudades de Sevilla y Jerez, pero se desechó por su escaso interés comercial aunque continuaba hablándose de dicho proyecto un siglo más tarde. En 1862, un negociante local llamado Luis Lombard, que se haría dueño de la llamada Huerta del Recreo, convenció a un grupo de empresarios ingleses para crear The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Limited, que se constituyó con un enorme capital, rayano en 45 millones de pesetas. Se trataba de unir Algeciras y Málaga a través de la Serranía de Ronda y conectando con Bobadilla, un trazado de 177 km con una cota de elevación de 793 m sobre el nivel del mar. En 1888 se iniciaron los trabajos y dos años más tarde, su primer tramo llegaba a Jimena, la ciudad que dio nombre a su primera locomotora: se establecieron 21 estaciones, de las que dos, Algeciras y Ronda, eran de primera categoría.

La línea recorría un paisaje de vértigo, entre riscos espeluznantes y grutas de leyenda. Pero nacía a la vera del mar, en un muelle propio sobre un pantalán de madera de 100 m de largo hasta donde llegaba el expreso de lujo que hacía la ruta entre Madrid y Algeciras, y que combinaba su horario con los vapores que la propia compañía usaba para trasladar a los pasajeros que seguían viaje hasta Marruecos o Gibraltar. En 1911, la compañía internacional de Wagon-Lits puso en comunicación a París con Tánger a través del ferrocarril hasta Algeciras: los pasajeros llegaban luego en vapor a Gibraltar y, desde allí, a bordo del *Rezcué* hasta la antigua Tingis. De la España africana, como denominaba Alejandro Vicuña a Algeciras, se pasaba a la África española, a bordo del *Sanjurjo*, un barco que en los años treinta tardaba la friolera de cuatro horas en cubrir la travesía del Estrecho.

Algeciras era, entonces y en gran medida, una sucursal de Gran Bretaña: The Algeciras Water Works Company Limited que no sólo trajo el agua corriente a la ciudad, sino que también destrozó las leyendas que envolvían a la Garganta del Capitán, donde nacía el río de la Miel y que se convertiría en la fuente principal de su negocio, más allá de la leyenda de un bandolero fantasmal, que un siglo más tarde continuaba evocando el admirable José Vallecillo. También Inglaterra se hacía presente en los alrededores del puerto de Algeciras con aquellas casas jardín que tanto gustaron en la era victoriana y que se multiplicaron a imagen y semejanza de Ebenezer Howard: así, entre frutales, crecía Villa Aline, al servicio de la Compañía del Ferrocarril; Villa Miramar, la mansión del vicecónsul argentino Adolfo E. Rugeroni, o la villa del consignatario Guillermo Jaime Smith y Corlet, en la calle San Nicolás de la Villa Vieja, un edificio conservado milagrosamente y que, en la actualidad, sirve como sede de la Mancomunidad de Municipios, en los aledaños de la desaparecida playa del Chorruelo. Otros tipos, como John Morrison o el ingeniero ferroviario Alexander Henderson, ligados a la expansión industrial de la Algeciras de su tiempo, tuvieron mucho que ver en aquel reguero de *bungalows* que jalonaron el paseo de la Conferencia durante los años supuestamente dorados de la Algeciras de Santacana: se trataba, en su mayoría, de alojamientos para los directivos del ferrocarril, una compañía que en 1892 también emprendió la construcción del hotel Reina Cristina, pero ésa es otra historia.

Hotel, dulce hotel

Espías ingleses y alemanes compartían el cotillón del hotel Reina Cristina durante las nocheviejas de la Segunda Guerra Mundial. A falta de archivos y en placa dorada que preside el vestíbulo, la misteriosa firma de Alfonso XIII en 1937 se ve escoltada por las de Ava Gardner, Orson Welles o Winston Churchill, por no citar a personajes de menor calibre histórico, como Carmen Polo de Franco.

El establecimiento fue construido por la propia compañía del ferrocarril y con cargo a la Henderson Administration: si había dos estaciones de primera, tenía que haber dos hoteles de la misma categoría. Así pues, pronto, en Ronda se levantaría el hotel Victoria, cuyas habitaciones albergaron durante un tiempo a Rainer Maria Rilke, lo mismo que el Cristina daría cobijo al poeta irlandés William Butler Yeats, quien buscó inspiración entre sus recovecos al estilo Reina Ana o quizá *Old English*, para uno de sus más célebres poemas, *At Algeciras, A Meditation Upon Death*, una meditación sobre la muerte que simplemente daba testimonio de su precaria salud o que quizá presagiaba su propio desenlace.

Se inauguró antes de 1902, pero en uno de esos incendios tan propios de la ciudad, que se incendió a sí misma, las llamas devoraron buena parte del inmueble original en 1928 y por culpa –dicen– de un cortocircuito. Se abrió nuevamente al público en 1932, tal y como se conserva en la actualidad. Fue el hotel de los toreros y el de los cantantes, pero también registró el paso de celebridades universales, como Federico García Lorca, fotografiado en los jardines junto a su Rafael Rodríguez Rapún. Dicha imagen proviene de una placa que el hispanista Ian Gibson regaló a la Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar y cuelga ahora frente a la recepción. Resulta curioso como, andando el tiempo, la casa granadina de la familia Rosales, donde el autor de *Poeta en Nueva York* pasó sus últimos días antes de ser encarcelado y posteriormente ejecutado, se ha convertido ahora en un establecimiento hotelero que también lleva el nombre de hotel Reina Cristina. Paul Bowles narra cómo, pocos días después del golpe de Estado de 1936 que desencadenó una brutal guerra civil, diversos operarios se aprestaban a restituir la palabra Reina sobre el rótulo republicano que, sobre su blanca fachada, simplemente indicaba Hotel Cristina durante los cinco intrépidos años tricolores.

Hubo otros hoteles, pero no fueron lo mismo. Mucho más modesto, el Hotel Marina Victoria se alzaba sobre el paseo de la Marina que moría en una playa que ya no existe desde hace mucho y cuya arena se abría tras dos pilastras de piedras rematadas en copas de inspiración etrusca, justo donde hoy comienza la avenida Virgen del Carmen y donde también se alzaban la pescadería y los edificios de no más de tres plantas que flanqueaban la antigua plaza baja de la ciudad. Aquellas aguas quietas pronto se convertirían en la dársena donde fondearían las barcazas que llevaban las piedras para los rellenos del muelle de la Galera. En la banda del río opuesta a la calle de Segismundo Moret también sentaron plaza hospederías de rumbo, como el hotel Londres, que luego se llamó hotel Término y el Anglohispano, cerrado a cal y canto desde que un particular pretendió echarle un pulso al Ayuntamiento de finales de los noventa en la operación de compraventa del edificio que pretendía destinarse a Conservatorio.

De Madrid, con chistera y patillas, Vino un real mozo muy cortesano

Fue poco antes que Alfonso XIII recorriera la ciudad con un casco emplumado. El puerto se llenó de turbantes, zaragüelles y chilabas, pero también de monóculos altivos, bombines y pantalones bombachos. Amanecía el siglo XX y, en 1906, al parecer nadie presagiaba que los cuatro jinetes del Apocalipsis estaban a punto de precipitarse sobre el planeta.

El mundo iba a verse las caras sobre estos viejos muelles en aquel entonces. Prebostes de España, Alemania, Estados Unidos, Bélgica, el Imperio austrohúngaro, Francia, Reino Unido, Italia, Países Bajos, Portugal, Rusia, Suecia y lo que entonces era Marruecos se reunieron en la ciudad, durante largos meses, para debatir las reglas del juego que debían regir el colonialismo del primer mundo de entonces sobre el tercero, aunque todavía no existieran tales categorías de humillación y de soberbia.

El claro poeta Manuel Fernández Mota, algecireño de La Axarquía, ha escrito el único ensayo riguroso sobre la Conferencia de Algeciras, que es como se llamó a aquella exquisita ocasión perdida: a su juicio, pudo ser un precedente de la Sociedad de Naciones que, tras los últimos tiros mundiales, desembocaría en la ONU. Otros creen, quizá con menos datos, pero con diferente intuición, que aquello



Muelle pesquero, en cuya dársena ancla un buen número de «botes de luz», 1960. Fotografía de Antonio Gómez Pabón. (Archivo APBA)

constituyó la consolidación de un saqueo y que nada evitaría ni la Primera Guerra Mundial, a pique de iniciarse en Sarajevo, ni el gas mostaza de la aviación española sobre las aldeas insurgentes del Rif, ni el desastre de Anual a manos de las espingardas de Abd-el-Krim, el último signo visible de que el Imperio español era una tumba.

Continuaron llegando turbantes y bombines, zaragüelles, pantalones bombachos, chilabas y monóculos altivos. A menudo, viajaban a bordo de convoyes de la victoria o convoyes de la derrota, pero las más de las veces venían en son de paz, al calor del comercio o de la busca de nuevos horizontes. Suma y sigue. A Driss Azdad le trajo hasta aquí la muerte: un tiroteo se lo llevó en el ecuador de los ochenta cuando su coche equivocó el sentido de la marcha a través de la Marina y se empotró contra el calibre de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado que andaban a la busca de un narcotraficante. También, el viejo pescador Rafael Montoya, cuando llegó a la ciudad, traía la memoria llena de campanadas a muerte. De hecho, aún se recuerda, a veces, como aquel adolescente que vio llegar hasta su casa de Almería a una niña aterida y temblorosa que había escapado a la matanza de los malagueños, en aquella legendaria carretera sangrienta de la última guerra civil.

Naufragios hubo, a veces, dentro y fuera de la bocana, barcos varados o cuya borda chocó contra la del muelle, pero dentro de esta rada amiga apenas hubo, pero las hubo, víctimas mortales: un reguero de deudos y, con frecuencia, viudas, pero también compañeros huérfanos que apretaban en los nudillos la rabia de saberse salvados de un mal golpe de mar o de un mal golpe de tierra cuando la seguridad en el trabajo era mucho más escasa que la fatalidad de la muerte.

El mar era el morir, en los versos de Jorge Manrique, pero un puerto casi siempre fue sinónimo de vida. Casi.

De Cádiz a Gibraltar,
¡qué buen caminito!

–Ignacio, ¿usted en qué trabaja?
–¿Trabajar yo? ¡No soy de Cádiz!

Federico García Lorca se quedó muerto con la respuesta de Espeleta. El viejo cantaor acababa de ser fichado por La Argentinita para su espectáculo Las Calles de Cádiz. Él la había acompañado, a ella y a su novio, el torero Ignacio Sánchez Mejía, hasta aquella ciudad cuya luz ya había sabido apreciar en La Habana, al otro lado del océano.

Con Rafael Rodríguez Rapún, su amor y su amigo, Federico volvió grupas hacia aquella Málaga bella de Emilio Prados y Manuel Altolaguirre, en cuyos merenderos de El Palo habría de coincidir con un joven poeta algecireño llamado José Luis Cano. En un calamitoso automóvil, la pareja recorrió la costa, desde la blanca Conil, cuya torre de Castilnovo continuaba siendo la única superviviente del maremoto que siguió al terremoto de Lisboa. Vejer y Tarifa mantenían, entre patios encalados y mujeres cobijadas o tapadas, el sabor de un pasado que se resistía a irse, como los fantasmas de las almas en pena que no quieren abandonar el techo bajo el cual fueron felices o desdichados.

En la Zahara de Cervantes, las almadrabas seguían siendo un laberinto de sangre que constituía aún el *finibusterrae* de la picaresca. Ya frente a Gibraltar, en ese lugar que llaman Algeciras, contrajo domicilio en el hotel Cristina, aunque García Lorca quizá no supiera que en esas mismas habitaciones había estado alojado un poeta irlandés llamado Yeats y que allí escribió una meditación sobre la muerte.

A él mismo le quedaban ya pocos años de vida. Y a Ignacio, aún menos. Y su extraño país, a ciencia cierta, uno no sabría decir si había vivido nunca.

De Cádiz a Gibraltar,
¡qué buen caminito!
El mar conoce mi paso
por los suspiros.

Cuando la ley y el orden desordenaron la legitimidad de España, de Cádiz a Gibraltar, irían y vendrían procuradores en Cortes, grandes proyectos y enormes zancadillas. Y cuando sobre la vieja Cádiz, apenas quedasen buques en los muelles y ya ni siquiera hubiese una sola luz roja alumbrando la calle Plocia, llegarían marinos y estibadores gaditanos por aquel buen caminito. Se unieron, a medida que pasaron las hojas del calendario, con aquellos rotundos pescadores gallegos o los que llegaron a La Vila y Santa Pola, con los albañiles de Grazalema o de la sierra de Ronda, con los grumetes marroquíes que hubo que contratar cuando faltaron brazos andaluces que quisieran enrolarse a bordo. Todos ellos pusieron rumbo hacia una ciudad mestiza cuya sangre se iba haciendo cada vez más plural, un código genético que convirtió a Algeciras en hija de los cuatro vientos y de los siete mares, aunque ella no quiso darse cuenta nunca.

Y adiós mi España querida,
Dentro de mi alma
Te llevo metida

Juanito Valderrama solía parar en casa de su compadre Pepe Marín, el remitente de pescado en cuya casa de los callejones recibió siempre al flamenco de ley. Allí paró una noche, camino de Tánger, donde quizás estuvieran hablando sobre el exilio. A ambos les unía el gusto por el cante y su condición de vencidos: durante la guerra, el cenetista Valderrama había formado en las filas del batallón Fermín Salvochea y el comunista Marín había ido a tratarse los pulmones encharcados por el dolor hasta el balneario de Jimera de Líbar.

El cantaor –que se hacía acompañar por las guitarras del Niño Ricardo y la de un joven Ramón de Algeciras– cruzó el Estrecho para actuar ante la parroquia española del último eslabón del protectorado: Tánger, la ciudad de Paul Bowles y de Ángel Vázquez, por la cual comenzaba a discurrir la vida perra de Mohamed Chukri que escribió con sus tripas *El Pan Desnudo*, antes de orinar sobre la tumba de su padre. Allí, ante aquella caterva de emigrantes y desterrados, pies negros y moriscos, Valderrama desgranó por primera vez los versos de una copla que constituiría el himno de todos aquellos que cruzarían los Pirineos a partir de los cincuenta, con maleta de cartón y buscando perros atados con longanizas.

Cuando salí de mi tierra
volví la cara llorando
porque lo que más quería
atrás me lo iba dejando.



El trasatlántico *Alcántara* atracado en el muelle de la Galera. 1956. (Archivo APBA)

No era la primera vez que la esperanza zarpaba del puerto de Algeciras o del de Gibraltar, desde donde rumbeaban los barcos que iban a Gran Bretaña o a las Américas, aunque sus pasajeros, de tarde en tarde, quedaran rezagados o en tierra, varados durante el siglo XIX no muy lejos de la mansión de los Saccone en La Línea, bajo lonas cargadas de miseria y piojos.

La España marroquí pasó por Algeciras, para convertirse en Juanita Narboni por las calles tangerinas, para asomarse al balcón del Atlántico en Larache o perderse por las incumbencias de la medina de Tetuán, no muy lejos del Casino Militar donde Franco veía pasar la historia como una lenta tarde de domingo provinciano. También Ceuta estuvo a un tiro de piedra de Algeciras e incluso muchos de sus vecinos contraerían domicilio en Puerto Blanco, en el laberinto de pisos de San José Artesano o en los caserones supuestamente andaluces de San García. Los tiempos cambiaban y ya no sólo los andaluces cruzaban el charco, sino que comenzaba a ocurrir a la inversa. Esta mañana mismo, un tal Yunes Mrabet, de Arcila, se ofreció en la colla a un armador y éste aceptó enrolarlo porque –poco dinero y trabajo duro– ya no quedaban algecireños, ni alicantinos, ni gallegos ni vascos que lo hicieran.

Tú me tienes que buscar
Como el agua busca al río
Y el río busca a la mar

En los barcos de Ceuta vino la guitarra de Antonio Arenas para tocarle a Camarón y la de Manuel para unirse a la de Lole. De la misma manera que Segundo Falcón se conjuró con el cante en la bodega de un paquebote de la Armada, a la grupa de su viejo olor a brea y a gasóleo, el mar del Estrecho continúa trayendo la voz linense y ceutí de Juan, el *Africano*. O la de Corruco, a quien trajeron desde La Línea a Algeciras con los ojitos cerrados y que, en los días tricolores, cantaba por fandangos: «Ay, un grito de libertad/ dio Galán y García Hernández,/ un grito de libertad/ tembló el trono y la corona/ y con el dolor hizo triunfar/ la república española». Mientras Jarrito hacía el petate hacia Caracas, Flores, *el Gaditano* le cantaba a un ministro en el club náutico y Manuel María de la Palma Arroyo Jiménez, quien la fama celebraría por el sobrenombre de Tío Mollino, hacía las veces de buhonero en los aledaños del mercado de abastos, que siempre fue un aledaño de la lonja, por donde rumbeaba desde el café Bohórquez, cuyos espejos reflejaron, a veces, la calva enorme de Fernando Quiñones o por el bar de Antonio, *el Flecha*, donde hacía tratos. Tuvo que poner una maceta con geranios en el alféizar de su ventana de la barriada de La Reconquista, para recordar dónde estaba el piso que le tocó en suerte. Marinero en tierra, a menudo se midió con el peor de los enemigos que acechan a bordo, como cuando en el año 52 le contrataron para la feria de Tarifa: «aquello fue horrible, se metió un viento que se levantaban las sillas. Las gentes salieron corriendo de un local que había cerca del Castillo. Ni terminé de cantar ni ná, me dieron la mitad del caché, dos duros, qué noche más mala. ¿Que si me quedé a dormir? ¡Dos días! Hasta que se fue el viento. A los pocos años me llamaron otra vez en la Semana Santa, y puse como condición que no hiciera viento».

Poco después, la familia de Miguel Mateo, recién llegada de Murcia, fue acogida por los Arias, junto al ojo del muelle. En la ciudad, mandaban por entonces el flamenco y los toros, pero por la acera de la Marina y a la sombra del bar Aperitiv, los años sesenta arrojaban acordeonistas sin nombre, virtuosos del violín sin rozar los bajos de la fama de Regino Martínez, pero también vio pasar la sombra del compositor José María Sánchez Verdú, quizá camino de la estación de autobuses de Portillo desde donde pillaría un billete hacia la Granada de Falla, donde no sólo se haría grande en estatura.

Sin saber que en el laberinto de los callejones había nacido en 1911 un filósofo de la talla de Adolfo Sánchez Vázquez, Los Cisnes Azules y el Trío Juventud competían con los ritmos yeyés del Festival del Estrecho que ganaron los Smash, mientras aquel algecireño llamado Poncho se mataba con el resto del grupo Los Ángeles en una esquina de los años sesenta. La Radio de Gibraltar nos traía la voz de Albert Hammond, que había triunfado en el Price y por el cual sabríamos que nunca llueve al sur de California.

Estuvo el Niño de las Botellas, claro. Y Merche, claro, aquella hermosa guitarrista de la calle Domingo Savio, que tocaba con Antonio, el que fuera vendedor de cupones. Y Juan Peña, *el Lebrijano*, cruzó el Estrecho buscando un anillo en Tánger o en Casablanca, pero el dios musical de aquella ciudad y de aquellas aguas se llamaba Paco de Lucía. Su música continúa siendo un enorme océano de intensidad, pasión y fuego. De tarde en tarde, sólo de tarde

en tarde, regresa a los vericuetos del Rinconcillo, pero en un *pub* de la calle Trafalgar está sonando *Sirimusa*, de José Manuel León.

El barquito de vapor
Está hecho con la idea
De en echándole carbón
Navegue contra marea

Suena la voz de Camarón de la Isla, donde antes estuvo la del Chaqueta y, más atrás, la de Corruco. La va oyendo en sus cascos el gayumbero que aguarda el desembarco de tabaco en la avenida del Güinston Chachi cuando La Línea de la Concepción era el espejo de una marginación de siglos. Como una proa mineral de la Bahía, cuando el Imperio español dejó de serlo y el británico lo fue más que nunca, Gibraltar se convirtió en el pariente rico que repartía sus migajas entre el vecindario: alegres matuteras de Gaucín y de Jimera, cocineras de San Roque, fruteros de La Línea y peones de Algeciras.

Ése fue el paisaje humano que llevaba y traía la Bahía de Algeciras hasta que murieron los años sesenta del siglo XX. Desde el muelle de madera, los vapores surcaban cuatro veces al día la ruta entre Algeciras y Gibraltar, haciendo escala tal vez en el pantalán de San Felipe, que luego sería el muelle de los pescadores al poniente de La Línea. El primer vapor en zarpar rumbo a la historia fue el *Elvira* y, luego, vendrían el *Enrique*, el *Margarita* y el *Aline*, nombres legendarios que lo mismo trajeron a Paul Bowles que llevaron a Rubén Darío, pero que sobre todo cargaba a una estirpe de obreros que, en gran medida, se sintieron privilegiados. Y no es que, muy a menudo, el sueldo que se les pagara en el Peñón fuera para dar saltos de alegría, sino que aprovechaban sus correrías para un contrabando a pequeña escala al que bautizaron con el nombre familiar de «el mandaíto».

A bordo de aquellos vapores viajó la ambición, pero también las humillaciones. Pepe Netto cuenta, a quien quiera oírlo, que en el viejo astillero de Gibraltar había tres tipos de servicios higiénicos distintos: para los empleados *british*, con lavabo y taza de porcelana, y jabón perfumado; para los *locals*, donde ya no había jabón; y para los *aliens*, donde ya no había porcelana, sino una fosa séptica. Los *aliens* eran los españoles. Y Netto era sindicalista, así que él y los suyos se las apañaron para suprimir dicha segregación a fuerza de romper a martillazos el elegante servicio de los británicos.

Aquellos viajeros de un solo día entre Gibraltar y Algeciras no sólo traían tejidos galeses y mantequilla del Pato, sino las invencibles chinguas –*chewing gum*– a las cuales nunca llamamos chicles, o los meblis –*mebbles*–, que nunca conocimos bajo el apodo de canicas. O el liquirbar –*licquorice bar*– que era el regaliz de las sesiones dobles de cine. Un antes y un después, la noche y el día, aguardaba entre Punta Europa y Punta Carnero. Dos mundos distintos aguardaban en los extremos de una misma bahía.

Ese trasiego duró hasta el bloqueo marítimo español contra el Peñón, tras el cierre de la frontera terrestre en 1969: costaba más caro viajar en popa –1 peseta– que en proa –dos reales– y, en tiempos, una vagoneta llevaba hasta allí el equipaje de los más pudientes mientras el pueblo –antes que llegasen las modernas motonaves– comenzó a conocer dichas embarcaciones con el nombre de «paletas», por las enormes ruedas de palas que usaba uno de ellos, el *Margarita*, que no hubiera desentonado entre los vapores especializados en la navegación fluvial que aún hoy cubren la ruta del Misisipí o del Nilo.

Él vino en un barco, de nombre extranjero

Viejos mercantes, como el *Baracaldo* o el *Trini*, el *Recca*, el *Leme* o el *Lake Gradan* aguardaban, cada vez que concluían las sacas, el corcho de las fincas campogibraltareñas de los marqueses de Larios o de la casa ducal de Medinaceli, que hasta los años setenta del siglo XX poseyó La Almoraima, el mayor latifundio de Europa: dieciséis mil hectáreas de terreno que terminaron en manos de José María Ruiz Mateos, antes que su *holding* de Rumasa fuese expropiado en febrero de 1983. El puerto siempre estuvo rodeado de selva, la del parque de los Alcornocales, donde la primavera y el otoño dejaba oír la berrea de los ciervos y por cuyos predios campaba el ganado bravo, dispuesto a que maletillas mozalbetes probaran a torearlo en la niebla o, tal y como haría Miguelín en una película memorable, sobre la blanca arena del Rinconcillo.

Junto al puerto, al correr de los años, atracaron palos y trinquetes, botavaras y chimeneas de hierro o de acero. Fragatas, veleros escampavías, acorazados y mercantes. Vi-



Uno de los vapores de la línea Algeciras-Gibraltar. (Colección de De Vicente-Ojeda)

nieron las dragas que removieron los fondos marinos ganados como muelles y avenidas o transportes que traían tropas, como carne de cañón, hacia batallas más o menos remotas, más o menos cercanas, pero siempre sangrientas y condenadas a una previsible derrota.

Los transbordadores traían y llevaban a un gentío de diverso pelaje hasta Ceuta o Tánger: paraguayos llamaban a aquel turismo de fin de semana que iba a los bazares ceutíes a comprar paraguas o quesos de bola, un trasiego humilde que duró hasta que abrieron de nuevo la verja de Gibraltar. Ataúdes flotantes, tituló *Sábado Gráfico*, cuando se descubrió que dichos buques de pasaje viajaban con sobrepeso.

A menudo, durante los meses del verano, cientos de vehículos se arremolinaban en los aledaños del puerto y en el puerto mismo: poblaban las fuentes, se desesperaban en las cunetas, se deshidrataban al resol de la canícula cuando, a veces y antes que funcionase la Operación Paso, costaba cinco días cruzar el Estrecho si uno era pobre o marroquí, o, sobre todo, si uno era las dos cosas al mismo tiempo. Comerciantes sin escrúpulos les extorsionaron. La Ley, a veces, les envió antidisturbios cuando ellos sólo querían pasar sus vacaciones en paz y en casa.

Luego llegaron los grandes paquebotes a las terminales de Sea-Land o de Maersk, por más que las huelgas de la estiba provocasen siempre que las multinacionales amenazaran con trasladar sus terminales a Fos, a Marsella o a Tánger. Solían ser barcos con nombre extranjero cuya marinería acostumbraba a ser más triste que la de los arrastreros y palangreros, o menos abierta que la del *Virgen de África* o cualquiera otro de los ferris que, cada vez más rápidos, fueron estrechando la travesía quizá para evitar que el enlace fijo se hiciera definitivamente necesario. Esa tristeza, esa melancolía, esa sombra que oscurecía su semblante obedecía muy probablemente al hecho de que desde las altas cubiertas de los contenedores, muy a menudo, ni siquiera se podía ver el mar.

Ni un lejano barquichuelo que mirar,
Ni una blanca gaviota sobre el mar

Desde la barriada del arroz hasta la de los pescadores hubo un tiempo en que Algeciras olió a yodo, a brea, a cajas de calamares sobre el suelo indefinible de la lonja, esa extraña bolsa marina que abría de buena mañana entre el griterío ininteligible de los subastadores.

Por entonces, la pesquera de Marruecos y la del Sáhara atraían a una flota diversa que cambió las brumas de Galicia y la paella valenciana por este paradero con ínfulas de grandeza, donde sentaron plaza un Potosí de conserveras y donde hasta hicieron negocio los calafates. Cientos, desde el norte celta o desde el levante mediterráneo, gente bravía hecha a los temporales de la mar y los de tierra adentro, se convirtieron en habitantes de aquella ciudad que alguna vez tuvo entre sus muelles a la mayor flota del sur: aún oigo sus bocinas durante la romería del Carmen o bajo la algarabía de los bañistas cuando cada verano sale a flote la Virgen sumergida que aguarda en una cueva submarina del Rinconcillo.

Hacia el ecuador de los años cuarenta, el Instituto Social de la Marina construyó 171 viviendas sobre terrenos de la cofradía de pescadores en un perímetro que limitaba con el palacio de Marzales, el matadero, las barracas de La Juliana, con el campo abierto y con un cuartel que hizo las veces de campo de concentración. Al barrio le llamaron de Juan Sebastián Elcano, pero la gente siempre le conoció como la barriada de pescadores, en cuya parroquia de San Pedro el cura Andrés Avelino esconde ahora a inmigrantes clandestinos: «sabemos lo que estás haciendo, así que ándate con cuidado», le espetó una vez un tipo de uniforme, pero la del arroz, donde durante un largo tiempo se habló valenciano, terminó bajo la piqueta del paso de los tiempos, como daño colateral de una ciudad a la cual le terminó creciendo un centro comercial sobre el viejo solar del estadio El Mirador.

Quizá, todo ello constituyó una parábola de lo que fue la pesca y su negocio en estos muelles paulatinamente venidos a menos, en lo que al hombre se refiere, y venidos a más, en tráfico de mercancías. El progreso se fue midiendo en TEUS de contenedores y se fueron apagando lentamente las pujas del alba. Aún hoy, cuando los rellenos han ido devorando el lugar de la antigua dársena pesquera, las gaviotas se posan sobre el lugar que la autoridad portuaria ha destinado a los camiones TIR. Pareciera como si las pavanas estuviesen buscando el mar que le robaron, la estela de las barcas zarpando a la bahía, el tintineo de sus heroicas farolas y sus entrañables bocinazos de nochevieja.

El pesquero se ha ido quedando desierto y cuando el transeúnte que corre en chándal por estas lindes se cruza con uno de los últimos pescadores, se miran de soslayo, como preguntándose quién de los dos resulta ya más extraño en estos lares.

Conocí a un capitán
Que en su juventud
Vivió en el mar

Al levantar la vista de las páginas de *L'Humanité*, el novelista Agustín Gómez Arcos –que había conocido de niño a Rafael Montoya, cuando le apodaban *el Jabegote*– le pagó una ronda de vino al Rasque, al Tracatrá, al Pica y al Maderá en una isla adyacente a Cerdeña al oírles exclamar: «es que somos la última mierda que cagó Cagancho en la Puerta Purchena».

Rafael Montoya fue patrón de palangre antes de convertirse en patrón mayor de la cofradía de pescadores, una de esas instituciones que datan del siglo XI y que se vieron cuestionadas por la Unión Europea y por el Decreto Manaute. En rigor, la historia vino a demostrar que comenzaba su larga agonía, como la de los peces fuera del agua: «un palangrero gasta al año de 7 a 8 millones de pesetas en carnada; un redero no necesita carnada –escribía en 1989, diez años antes que se consumara el desastre de la flota pesquera local–. Un palangrero gasta al año gasoil y lubricantes por valor de 3 millones de pesetas; un redero, un millón y medio. Ya tenemos una economía aproximada de 9 millones. Si ambos barcos venden el mismo producto al convertirse en dinero, el de la red de enmalle tiene más ganancias, no porque haya depredado más. Si entramos más en el tema, diremos que un pescador de red puede vivir con los suyos 150 días al año mientras que el palangrero estuvo al lado de su familia sólo 70 días, a lo sumo. Un pescador redero trabaja seis horas al día mientras que un pescador de anzuelo trabaja 14. Que en el año 87 había 100 obreros parados y ahora son 3 barcos que no salen por falta de tripulación. Usted volverá a preguntarse, ¿y por qué el redero va a estar en tierra más tiempo que el palangrero? Pues porque 3 días antes y 3 días después de la luna llena no se captura nada y, por tanto, no se va a la mar. Porque cuando hay levante, aunque sea muy flojito, este arte no se puede calar. La red hay que calarla con calma chicha y esa circunstancia se da unas cien veces al año, está más que comprobado».

Montoya convierte en personaje de su memoria marinera a Luis Gibaja Muley, alias *el Rasque*, nacido en Almería en 1906 y muerto en Algeciras 83 años más tarde: «un viejo lobo de mar, que el arte del palangre no tenía secretos para él –le definía–. Lo mismo planchaba un huevo

que freía una corbata. Decía que era capaz de adivinar las patas que tiene una sardina o las escamas que tenía una gamba».

Las almadrabas voraces, el arte del arrastre en el Mediterráneo, la red de volanta de fondo o la de cerco quizá sean las más depredadoras al acabar indiscriminadamente con fetos y alevines en este territorio marítimo donde los delfines compiten con las traíñas. El paro biológico, las negociaciones entre Bruselas y Rabat, y los apresamientos fueron dándole la puntilla a la pesca y a cierta Algeciras que se iba a pique. En rigor, como afirma Montoya, «en cierta manera nos fiábamos del gobierno alauita, pero no de sus lanchas patrulleras». Quizá, tampoco debieron fiarse de la Unión Europea.

El pescaero se va, bajad, niñas, a comprar

Rafael Limón encontró a su madre gracias a un conflicto pesquero: él era vicepatrón de la cofradía y una voz que clamaba en el desierto de acuerdos incumplidos, por los pasillos remotos en Bruselas o en Madrid. Fue un largo bloqueo el del año 1990 y su voz llegó hasta una radio francesa. Y al teléfono, luego, «Rafael, Rafael, soy tu madre». Y le habían dicho que su madre murió en un accidente, pero estaba allí, de nuevo, al cabo de los años y de su propia historia, como un pez de la memoria que hubiera caído nuevamente en las redes de la vida.

Parece una historia antigua, pero hubo un tiempo en que no era raro que los pescadores cruzaran la acera de la Marina hacia la plaza de abastos bajo la heroica cúpula del ingeniero Torroja. Pregonaban su mercancía que luego vendían en puestos de madera o de azulejos en el interior del mercado. Aún hoy, de tarde en tarde, vendedores furtivos recorren con breves ranchos en capachos o carretas los alrededores del puerto, a despecho de los municipales y los funcionarios de sanidad, pero hasta llegar allí, el pescado no sólo había recorrido millas marinas, sino biografías humanas, de tarde en tarde solapadas con las sombras de la muerte. Nunca fue fácil este oficio, aunque para ejercerlo a veces hiciera falta echarse a la calle en pie de paz.

En el año 2006 vuelve a barajarse la posibilidad de que la flota vuelva a los viejos caladeros, pero estos muelles saben que el pescado es caro. Con Marruecos existía ya un acuerdo en materia pesquera en 1969, pero la mayor parte de las relaciones pesqueras se establecían sobre criterios de hecho y no de derecho: los incidentes eran frecuentes y 1976, por ejemplo, se despidió con apresamientos masivos de barcos españoles. Muchos marineros andaluces recuerdan todavía con pasión y vehemencia aquella noche de noviembre de 1991 cuando 18 pesqueros españoles huyeron del puerto de Casablanca donde se encontraban apresados.

Hubo conflictos pesqueros de envergadura durante toda la Transición y desde la huelga de 1978, pero quizás el de mayor virulencia fue el de febrero de 1990: apresamientos y falta de dinero, una mezcla explosiva. Una vez que fracasaron las negociaciones, los pescadores de Algeciras y otros puertos andaluces decidieron impedir el paso del pescado que venía de Marruecos. Después de tres días, llegaron los antidisturbios y el puerto viviría una batalla campal. Los camiones que venían de Marruecos salieron bajo escolta y el puerto quedaba bloqueado, entre barricadas, quema de ruedas y heridas en ambos bandos. Las fuerzas del orden entraron en el mercado de abastos lanzando pelotazos y bombas de humo. Aquello fue una toma militar y la gente lo recuerda todavía, como el nombre de Antolín Lomba, un pescador de La Guardia que murió en acto de servicio. Cuando se hizo la paz, después de una huelga general, Algeciras entera bajó a los muelles para aplaudir a la gente del mar. Quizá fue la última vez en su historia reciente que el puerto y la ciudad fueron una piña. Como cuando un tipo menudo y desaliñado recorría las calles pregonando: «el pescaero, el pescaero...».

Una lágrima cayó en la arena

Mientras Peret –desde La Atunara linense con el Peñón al fondo– cantaba *Una lágrima cayó en la arena*, hubo playas algecireñas que murieron ante el avance de la ciudad o el avance del puerto, como una pinza a menudo huraña sobre el paisaje original de esta costa. En la de los Ladrillos, José Luis Cano conoció a Yaya, su primera novia. En el Chorruelo, cuya arena se nubla ya en la memoria de los ancianos algecireños, estuvo la torre del Espolón, caída en 1901 y allí un tal Pelayo alquilaba pateras a peseta para navegar por la bahía. A quienes no tenían posibles, aún les quedaba otra alternativa, la de nadar hasta una piedra llamada la Morena. Al final de esa playa, que ya no



El acueducto Los Arcos fue construido para el abastecimiento de las fuentes públicas de la ciudad desde los manantiales del Cobre. Las obras comenzaron en 1777 y finalizaron en 1783. El proyecto, realizado por Pablo Casaus, fue ejecutado por el maestro alarife Pablo Díaz. (Colección de De Vicente-Ojeda)

existe, y junto a la desembocadura del Saladillo, en un lugar conocido como el Rodeo, sentó plaza un varadero donde los calafates repararon barcos desde antiguo. Desde allí y desde una suerte de plataforma a la que llamaron la Plancha se lanzaban los nadadores más audaces, a sabiendas de que no harían pie: se trataba de los restos de un viejo astillero que durante el siglo XVIII sirvió a la flota que asediara Gibraltar sin grandes resultados.

Continúan vivas las playas del Rinconcillo, junto al palo mayor de la Araucaria del hotel Bahía, donde bajo la luz de los crepúsculos esforzados marinos continúan tirando eternamente del copo. Al otro extremo de esta ciudad cansada de ser marinera, la playa de Getares –que toma su nombre de la Caetaria romana– se ha convertido desde San García en el único paseo marítimo que merece dicho nombre en Algeciras, poblado de merenderos y acosado por un sinfín de construcciones.

Más allá o más acá, según se mire, del legendario Peñón del Fraile, Getares siempre fue una playa silvestre, donde en tiempos florecieron –todo lo más– chiringuitos jipis como el «Pirámide», que tituló Jesús Melgar y donde cantó una noche del verano de 1979 Chicho Sánchez Ferlosio, mucho antes que Pepe Marín varase sobre su arena un galeón pirata en forma de bar.

No muy lejos de allí y en los aledaños de Calarena que siempre fue remota, vistosa y nudista, algunos submarinistas han llegado a enfrentarse a las fauces de los tiburones que cruzan el Estrecho y que a veces se pierden en esta bahía habitualmente sureada por delfines. Muñoz Chapuli defiende que los escualos no son tan fieros como los pinta el imaginario popular, pero Pepe de Lucía cazó uno de ellos a tiros en la rada del Rinconcillo y lo arrastró a la costa con mayor entereza que el pescado de Gregorio en el relato *El viejo y el mar*, de Ernest Hemingway.

En tiempos, las familias de orden –siempre atentas a los tres baños preceptivos de comienzos de temporada y a la muerte segura que auguraban los cortes de digestión– avisaban a sus hijos de que era peligroso aventurarse en las aguas de Getares, donde aguardaba el riesgo de las hoyas cuya resaca atrapaba a los bañistas. Aún hoy, bajo el sols-

ticio de verano y en la madrugada del 24 de junio, las hogueras resurgen en su orilla y en ellas arden los juanillos o se queman los malos espíritus del año anterior. O de todos los siglos anteriores.

El trabajo nace con la persona Va escrito sobre su piel

Ahora mismo están cenando de nuevo Lord Byron y el general Castaños, en el Gobierno Militar, muy cerca de allí aunque no tanto como el nuevo edificio que levantaron al pie de los callejones y a un tiro de piedra de la banda del río: «celebrado jefe español en la lenta y presente guerra –escribió cuando le llevó a dicho puerto la fragata *Hiperión* en 1809–. No pude comer con Castaños, pero he tenido esta tarde ese honor. Es agradable y, aunque me habían dicho otra cosa, inteligente». Más allá de los nombres mayúsculos, sin embargo, están los cotidianos. La fiambrera del estibador, por ejemplo. O la ruina del pimpi o del gorrilla, al venteveo de alguna ganancia fácil que siempre resulta difícil.

Quizá, también, quede una bombilla encendida en la oficina de los hermanos Maza, armadores hechos a la medida de sus tripulantes. Y, de nuevo, cuelgan luces de Navidad sobre el pino enorme que hubo en el chalé de la calle María Auxiliadora que tuvo alguna vez la familia Partida, los de la agencia de Aduanas. Estos adoquines están llenos de nombres propios, trenzados con el paso anónimo de obreros con sabor andaluz a biznaga malagueña, a bocas de la Isla –¡qué ricas bocas!– o calor de pacharán y mantas de Grazalema. Por aquí cruzaron pasajeros venidos de los cuernos de Chauen o de marinos con acentos del Ferrol o de la Vila. Las viudas del *Duende* lloraban a mares por las mismas incumbencias, recordando los nombres de cada uno de sus náufragos e intuyendo a los otros fieles difuntos de los buques fantasmas que nunca llegaron a puerto. Junto al patio Custodio al del Pichirichi o el patio de Soto junto al callejón de la Vieja; y más allá del estilo isabelino o modernista que la burguesía algecireña trajo a caballo entre el siglo XIX y el siglo XX, fue creciendo una ciudad impostada, construida con ladrillo visto y material de desecho, a menudo sobre cañadas reales. Prosperaron prácticos, abogados, capitanes y remitentes de pescado, cada uno legales y en lo suyo, pero una buena tajada se la llevó el negocio sucio y el estraperlo.

Mediados los años cincuenta del siglo XX. Día laborable, esto es, casi todos. Juan Téllez Sánchez, de la cuadrilla de Eugenio Parrón, sale a las últimas penumbras de la noche y cierra suavemente el portón de la casa que él mismo ha construido en la Bajadilla. Por el camino hacia el pueblo, irá encontrándose con otros compañeros del tajo, llegados de la Perlita o de las Vegas, de la Fuentenueva o de la Piñera, o de las remotas chabolas de San José, allá por el Cobre. Su destino es el mismo, el de echar el jornal empedrando un muelle que crece. Frente a la Marina, el puerto de Algeciras iba pegando otro estirón formidable. Y, a su pairo, la ciudad habría de transformarse, para bien y para mal, en las décadas siguientes.

Algeciras, la vieja al-Yazirat al-Hadra, la Isla Verde de los andalusíes, ya no volvería a ser aquella hermosa ciudad a la cual Benito Pérez Galdós comparase con Ronda en el amanecer de esa misma centuria. En ese proceso, la Isla Verde, a la falda de la montaña que la protege o la amenaza, se convertiría en un cruce de caminos entre la prosperidad y la picaresca, pero donde habría dinero a espuertas, dinero hasta legal, dinero y trabajo en la economía real o en la economía sumergida, lo que no sería poco para un confín habitualmente presa del olvido y de la marginación.

Un camionero toca el claxon, un picoleto azuza al perro *Pirri* contra un seita. Un pimpi portamaletas lleva un mandado. Los siglos pasan. Los días, también.

Y el mar, que ya se adivina

Los viajeros llegaban, a veces, de Nueva York o de Londres, se alojaban en el hotel Kate-Greenway y se arrellanaban en los veladores de The Picnic Restaurant o The Cabin Tea Room, no muy lejos de la estación, con un tren listo para rumbear hacia Ronda, Sevilla o Málaga, cargados de pasajeros o de planchas de corcho. Era un tiempo, un siglo atrás, en que el ser humano pensaba que el progreso sólo traería venturas y se dejaba mecer por las últimas canciones que sobre discos de pizarra hacían sonar dos jóvenes con un gramófono sobre ruedas.

El viento del Estrecho se llevó la mayor parte de estos sucedidos, pero otros quedaron escritos, como el fantasmagórico relato que brindó Somerset Maugham en las páginas de *Told in the Inn at Algeciras*; o el miedo en los huesos de Truman Capote cuando, en los años cincuenta del



Aspecto que presentaba la ciudad a la llegada de los vapores. (Archivo APBA)

siglo XX, bajó a tierra del expreso de Madrid y relató que lo habían asaltado los bandidos: sin duda, guerrilleros contra la dictadura, de esos a los cuales no gusta que les llamen maquis, o, muchos siglos atrás, la memoria que traía en el morral de sus emociones aquel tangerino llamado Ibn Batuta cuando llegó a esta orilla en una jábega que se hizo al mar en Arcila y que se detuvo por un momento en Ceuta.

En el umbral del siglo XX, los viajeros anglosajones aún decían que «la gente no cambia mucho en África» respecto a la apariencia de esta orilla española. Pío Baroja, hacia 1915, tuvo que conocer una taberna, «cerca de donde sale al mar el río de la Miel», donde fraternizó con Cara de perro, el Currichi, el Mojama, el Chirri, el Rondeño «y otros personajes distinguidos». Era la Algeciras que aparecía de refilón en el *Ulises*, de James Joyce, que nunca viajó hasta el Gibraltar de Molly Bloom, pero que lo describió con pericia.

Si Tarifa logró ser de mayor el paraíso de los *surfers* y la Costa del Sol comenzaba en Sotogrande, el turismo de postín sólo se dejó ver en el puerto algecireño durante la Ryder de 1997, a bordo de transatlánticos invencibles. En cambio, la Algeciras que espiaron Wilhelm Canaris, *el Príncipe Negro*, Desmond Bristow o Guy Burgess, durante años, fue una estación de paso hacia el continente africano para quienes bajaban al moro, como en la película de Fernando Colomo, o para turistas intelectuales; desde allí, bajaron al moro Allen Ginsberg, William Burroughs o un Gregory Corso que volvía de Panamá y que, en su correspondencia, distinguía a dicho país de la Algeciras española: «en ambos lugares hay dictaduras, pero aquí la gente es alegre».

Muchos de ellos cruzaron el Estrecho desde Algeciras para conocer el Tánger de Paul Bowles, quien en los últimos años de su vida continuaba añorando el pan de Pela-

yo y aquellos primeros días de la Segunda República en Algeciras, «una época de alegría colectiva a gran escala», cuando la gente cantaba y «pequeños carteles anunciaban en las mesas de los cafés que no se admitían propinas». Él cruzó una vez el Estrecho con un joven marroquí, Abdelkader, que creía que un barco era un puente que se movía: «en Algeciras tuvo que ir inmediatamente al mercado a comprar naranjas y montó en cólera al ver que las naranjas españolas no eran idénticas a las de Marrakech».

–Este país no es bueno, *mon zamí* –le dijo–, y además están todos locos.

Se equivocó la paloma, se equivocaba...

Querido Said, hermano mío, donde quiera que estés, no sé si todavía corres por los vericuetos de Fez, por ese laberinto de calles con olor a hierbabuena, a cuero o a miseria. Cuando te dejé, Lahla trabajaba. Mamá trabajaba en casa y trabajaba afuera. Sus ojos tristes, hundidos, trabajaban por Driss y trabajaban por Fátima y por el pequeño Alí, que no levantaba un palmo cuando yo me fui. Y papá, papá estaba en el cafetín, con la vista perdida en cuando era joven o cuando era capaz de mover un dedo para algo más que no fuera empacharse de té, de grifa y de sueños perdidos, en cualquier esquina de un tiempo sin futuro. Llevo nueve años en Europa y ni siquiera sé si tú seguiste mis pasos y trepaste a la grupa de un camión de hortalizas, para cruzar Alá es grande, a esta orilla del paraíso. Hazlo si quieres, pero no creas en las palabras de los que vengan a prometerte riquezas sin cuento, mansiones y grandes coches como los que, cada verano, traía el primo Ahmed desde Francia, cargados de bicicletas y cachivaches. Ahora sé que alquilaba aquellos mercedes, peugeots y bemeuves para que todos pensáramos que era algo más que un don nadie en París.

Cuando llegué a Algeciras, salté del camión, pero me descubrieron los guardias, me dieron una manta y un vaso de leche. Yo creía que me iban a llevar a una cárcel: fue peor, porque me llevaron a un colegio. Y yo no quería un colegio, sino que yo quería un empleo. Yo quería ser un hombre que volviera a casa con dinero suficiente para que tú y tus hermanos acudieran a colegios como aquel en que yo, sin embargo, no quería estar. Allí me trataron bien, pero duré poco. Cuando me escapé, había aprendido a decir en español cuatro palabras básicas: «tengo hambre, quiero trabajo». Conocí los plásticos de El Ejido y los campos de Murcia. También, el odio hecho ley o bate de béisbol.

Me lo dijo Cristina, la nigeriana. Ella se salvó, pero 15 pasajeros de su misma nave quedaron atrapados para siempre en los arrecifes de la mala suerte, dando de comer a los peces, pero alimentando al mismo tiempo las ilusiones de alguien como tú, que pensarás que no tiene por qué ocurrirte lo mismo, pero quizá sea posible que eso mismo te ocurra, Alá no lo quiera, y yo no podré decirle a nadie, querido Said, cómo te echo de menos. A los inmigrantes marroquíes España los devuelve en menos de 24 h si es que te pillan en la costa andaluza. A los que vienen de países más al sur del Sáhara, los echan pero no los echan. Les dan un papel para que se vayan en 40 días, pero se quedan para convertirse en fugitivos, en esclavos o en delincuentes.

Querido Said, yo hace mucho que perdí el camino de regreso a casa. Ahora vivo en una ciudad con olor a mar y a dinero. Trabajo para un usurero que siempre parece el mismo usurero. Un patrón ambicioso siempre parece el mismo patrón ambicioso. Salgo a la calle con el temor de que la policía me pida los papeles y me devuelva a no sé dónde. Yo no sé de dónde soy, sólo sé que soy más pobre que cuando dejé Fez, porque ya no os tengo junto a mí. Más temprano que tarde, espero que entre todos construyamos un mundo donde las fronteras sólo sean viejos recuerdos en los mapas de la historia, pero mientras ese día llegue, en un lugar que no entiendo y desde una angustia que no quisiera compartir contigo, te envío esta carta de la única manera que sé, como un mensaje en la botella de este náufrago que tanto te quiere y que tanto te olvida. Ojalá el mar la lleve pronto hasta la bahía de la esperanza. Ojalá llegue a tiempo y que no sea ya demasiado tarde. Querido Said, hermano mío, donde quiera que estés.

Y el mar, espejo de mi corazón

Más allá de los despachos solemnes de los consejos de administración o de las claves con que el morse enviaba noticias de espías más allá del Estrecho, cuatro millones de historias cruzan cada año su estación. La de Irene, con hachís en su vagina. La del policía Alberto, que quiso ser criminólogo. Y la de Lucas, el maquinista gitano. Cuando

Jaime salía de la agencia, José Antonio entraba en Transmediterránea y el guardaespaldas Luis rememora cuando sobre esta ciudad y su mar antiguo reinaba la belleza, como en esa secuencia de *El Relicario*, en que Miguelín torea sobre la húmeda arena de la playa del Rinconcillo con el Peñón al fondo como un dios calizo que Antonio López Canales iba a pintar cien veces.

Algeciras pasa de tener 13.000 habitantes en 1900 a más de 100.000 en 2000. Ya quedó atrás la ciudad en que el emperador Maximiliano I de México asistiera a una corrida o la que en 1898 temía que Estados Unidos la invadiese desde Tánger. Un siglo de puerto y muchos rostros en sus bolardos y quebrantaolas, como el de aquel estibador muerto al que la OTP levantó un busto justo cuando la ciudad también iba cambiando su semblante de lienzo de Ramón Puyol, entre oficiales de marina y musulmanes que abrían carnicerías *halal* en las inmediaciones del recinto portuario, cuya puerta principal se vería escoltada por una efigie en bronce de Paco de Lucía, obra de Nacho Falgueras.

El primer topónimo de este pago, ya se sabe, tuvo que ver con un puerto, *Portus Albus*. Y con el color blanco de la paz imposible, de la neblina o de la espuma perpetua. O el de los cuajarones de aquel febrero de 1992 cuando nevó desde la sierra de la Luna a la Montera del Torero y por la parte del Cobre hubo que apartar la nieve a paletadas.

El mar fue, a menudo, el espejo de un corazón colectivo. En las noches de tormenta, si uno pone oído, puede oír todavía las voces de los capitanes de presa, tenientes, escribanos, cirujanos, timoneles, patrones, proeles, marineros, grumetes y pajes, repartiéndose el botín del corso y cuanto guardasen los oficiales en la cámara de popa. Desde el fondo de la bahía resuenan, a su vez, como un eco, las cuadernas carcomidas por la humedad de aquellos galeones o los jabeques de casco fino y alargado con su trinquete inclinado sobre proa, el mayor casi en candela y el de mesana en cangreja, que se hacían a la mar y que no volvían nunca. Se escribió más de un crimen sobre la estricta geografía algecireña. En 1868, el alcalde Gaspar Segura fue asesinado por sus adversarios en la chalupa que le llevaba a Gibraltar. Algeciras –que leyó por primera vez la palabra socialismo en español escrita en las páginas de *El Grito de Carteya*– sufrió el cólera morbo de 1854 y la visita de dos dictadores, Miguel Primo de Rivera, en 1923, y Francisco Franco, de militar en 1936 y de civil, en 1961, cuando despachó en la Junta de Obras del Puerto, en un visto y no visto de su comitiva oficial.

Con la guerra, también murió cierto instinto de modernidad. Al doblar el ojo del muelle, desde 1933, la plaza de abastos era una suerte de platillo volante, bajo una estructura vanguardista que diseñara Eduardo Torroja, el abuelo de Ana, la vocalista del popular grupo Mecano. Ahora, un puente cruza la bahía y el *skyline* de Algeciras arroja un cangilón de preguntas. La estación marítima cambió su apariencia y el llano amarillo se convirtió en un aparcamiento, donde los jóvenes juegan al fútbol y los transeúntes corren en chándal o pasean mascotas. A veces se oyen los aullidos o la flauta mágica de una alemana orate, pero, sobre todo, en las caracolas de este puerto habitado alguien repite la palabra memoria y un coche tuneado ladra a toda pastilla un disco de *hip-hop*.

AGRADECIMIENTOS

Estos textos no pudieron ser escritos sin la memoria personal o colectiva, que en distinta calidad y medida, brindaron Mario Ocaña, Antonio Torremocha, Juan Ignacio de Vicente, Juan Carlos Pardo, Ángel Sáez, Cristóbal Delgado, Manuel Pérez Petinto, Emilio Santacana, José Luis Cano, Luis Alberto del Castillo, Angelina Meye, Andrés Bolufer, Ramón Clavijo Provencio, Ana María Aranda Bernal, Fernando Quiles García, Martín Bueno, José Riquelme, Joaquín Cobos, José Vallecillo, Rafael Montoya, Manuel Fernández Mota, Guillermo García Jiménez, La Trocha, José Salguero y muchos otros.

Apoyá en el quicio de la mancebía
Y el mar, espejo de mi corazón
Una lágrima cayó en la arena
Por un beso que le di en el puerto
Creyó que el mar era el cielo,
Que la noche la mañana...
Es más fácil encontrar
Rosas en el mar
El amor es una barca
Con dos remos en el mar



EL PUERTO Y LA CIUDAD

HISTORIA COMPARTIDA



Miguel Villanueva, ministro de Fomento, visita la ciudad y el puerto en la primavera de 1913. (Archivo APBA)

Miguel Villanueva, Minister for Public Works, pays a visit to the city and its port in spring 1913. (APBA Archive)



Manuel Díez, jefe de Puertos y Faros, dirige unas palabras desde una improvisada tarima en 1914. (Archivo APBA)

Manuel Díez, Chief of Ports and Lighthouses, makes a speech from an improvised stage in 1914. (APBA Archive)



Un año después de su primera visita, Manuel Díez, jefe de Puertos y Faros, vuelve a Algeciras. La instantánea recoge el momento en el que el funcionario, con paraguas a modo de quitasol, abre la comitiva, 1915. (Archivo APBA)

A year after his first visit, the Chief of Ports and Lighthouses makes a return to Algeciras. The photo shows the moment when Díez opened the delegation meeting, using his umbrella as a parasol (1915). (APBA Archive)



En estas páginas y las siguientes:

El director general de Obras Públicas durante su visita al puerto en 1919.
(Archivo APBA)

On these pages and the following ones:

The Managing Director of Public Works, seen during his visit to the port in 1919.
(APBA Archive)







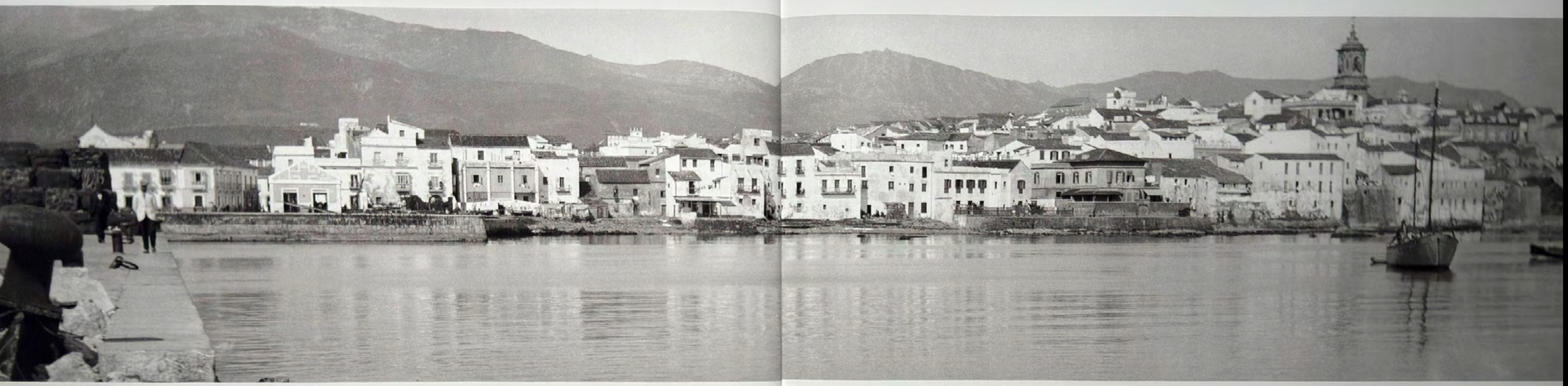
Niceto Alcalá Zamora, presidente de la Segunda República, es recibido con los honores propios de su rango en el muelle de la Galera el 31 de octubre de 1933. (Archivo APBA)

Niceto Alcalá Zamora, President of the Second Republic, is welcomed with all due pomp and ceremony on La Galera quay on October 31, 1933. (APBA Archive)



El general Franco visita la Junta de Obras del Puerto el 27 de abril de 1961. En la fotografía aparece acompañado por Rafael López Correa, entonces alcalde de la ciudad. Fotografía de José Salcedo. (Archivo AMA)

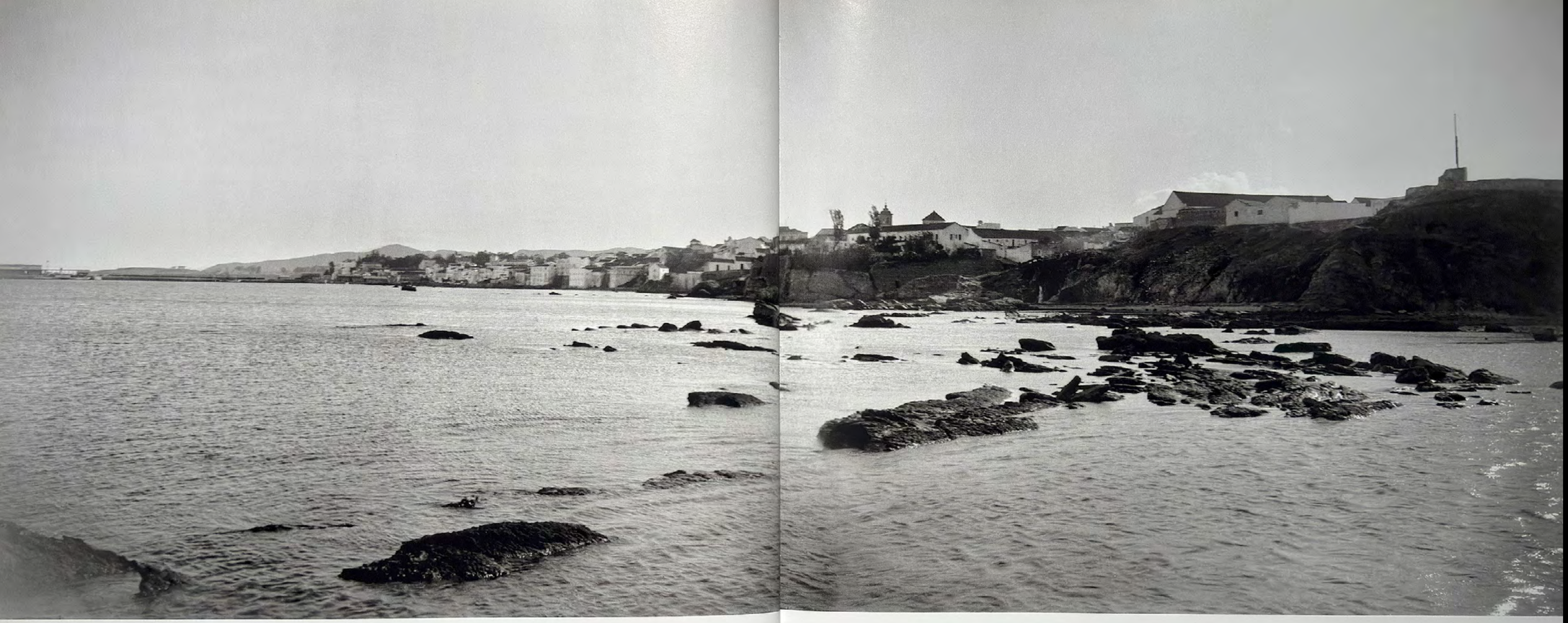
General Franco visits the Ports Board of Works on April 27, 1961. The photograph shows him with Rafael López Correa, mayor of the city at that time. Photograph: José Salcedo. (AMA Archive)



El frente marítimo de la ciudad visto desde el muelle de la Galera, 1919. (Archivo APBA)

The city's seafront, seen from La Galera quay, in 1919. (APBA Archive)

EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALGECIRAS CIEN AÑOS DE HISTORIA COMPARTIDA A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA



El frente litoral en 1929. Aún se veían (a la derecha de la imagen) lienzos completos de la muralla árabe. (Archivo APBA)

The seafront in 1929; whole sections of the Arabic wall are still visible on the right of the photo. (APBA Archive)



El frente marítimo de la ciudad en 1920. Al fondo, la Isla Verde, aún sin conexión terrestre. (Archivo APBA)

The city's seafront in 1920. In the background, Isla Verde can be seen, in the days before it was linked up to the mainland. (APBA Archive)



Lugar conocido como el Murillo. En primer plano pueden verse restos de las murallas árabes, donde en la actualidad se encuentra la calle Trafalgar, hacia 1920. (Colección de De Vicente-Ojeda)

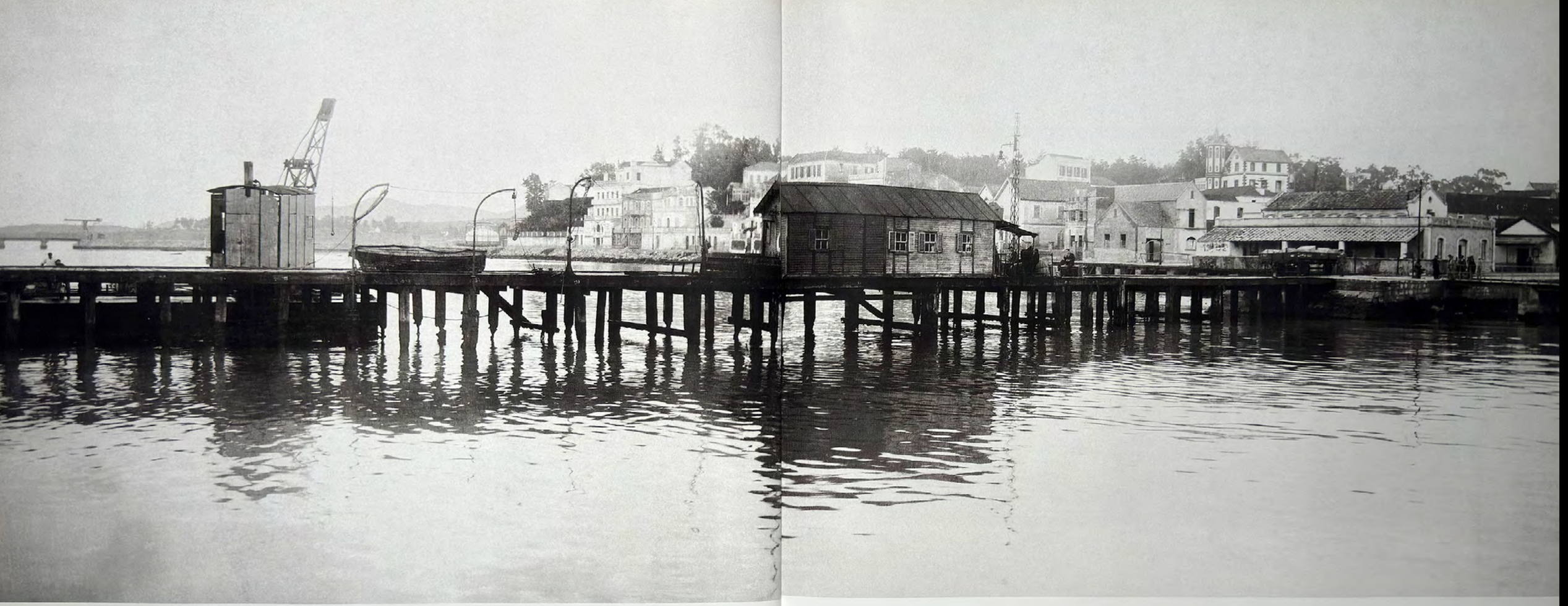
The place known as "El Murillo". In the foreground, the remains of the Arabic walls can be seen; Calle Trafalgar now runs along here, circa 1920. (De Vicente-Ojeda Collection)



Tropas españolas, con destino a la guerra de Marruecos, embarcan en el antiguo muelle de madera hacia los buques que esperan fondeados, 1925. (Archivo APBA)

Spanish troops, off to fight in the War of Morocco, board boats from the old wooden quay, to be ferried off to the troop ships anchored beyond the port, 1925. (APBA Archive)





Al muelle de madera, construido en 1894, llegaban los ferrocarriles de la compañía inglesa, y de él partían los vapores que se dirigían a Gibraltar, 1927. (Archivo APBA)

A wooden quay, built in 1894. This quay was where the British company's railway lines arrived, as well as being the departure point of ferries for Gibraltar, 1927. (APBA Archive)



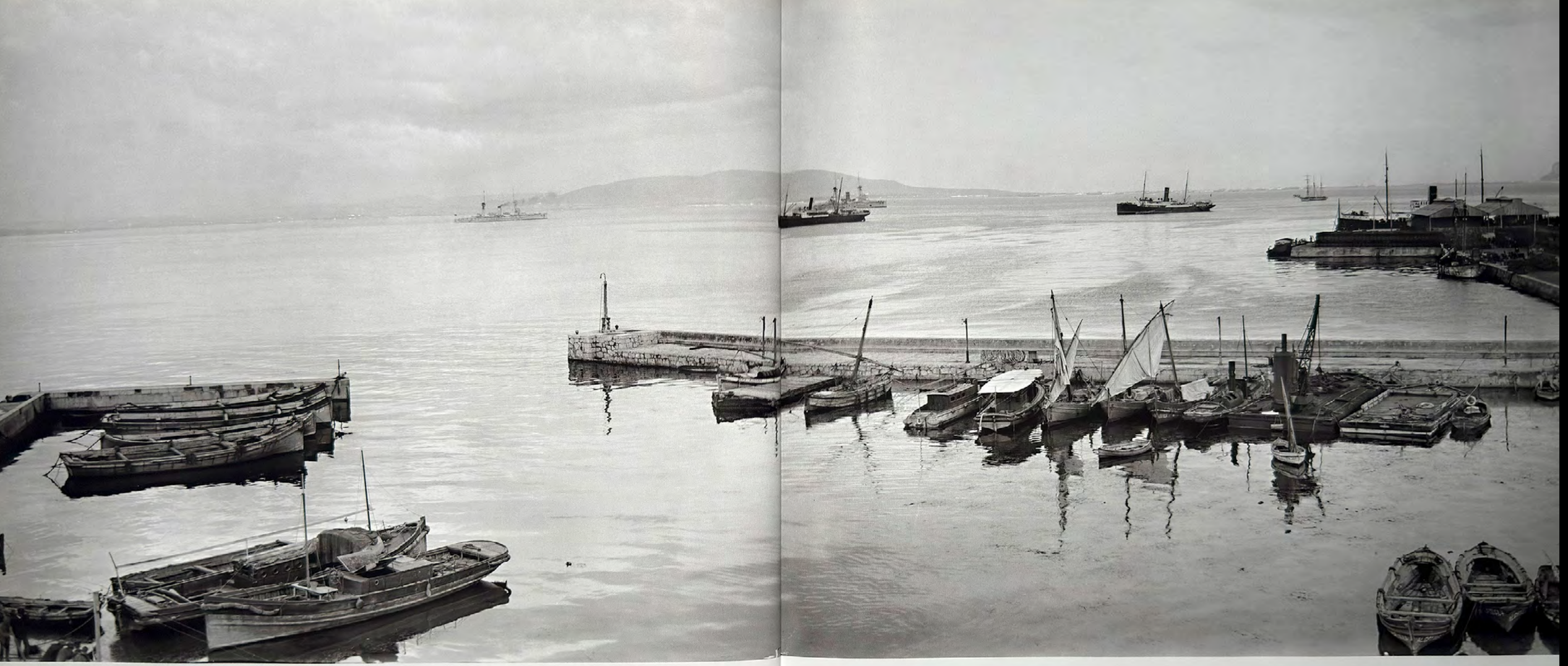
Vista de la desembocadura del río y la acera de la Marina desde el muelle del ferrocarril, hacia 1910. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The mouth of the river and Acera de la Marina, seen from the railway quay, circa 1910. (De Vicente-Ojeda Collection).



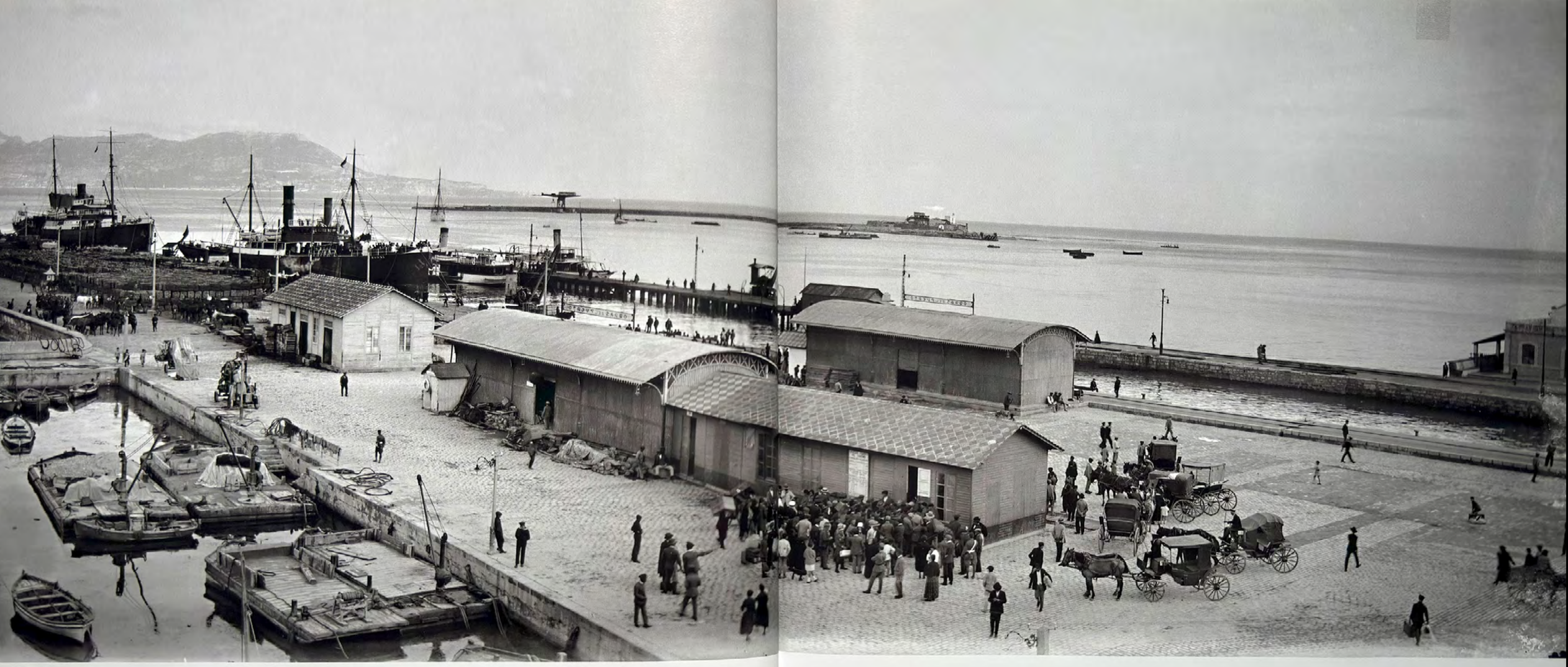
El embarcadero de piedra conocido como Muelle Viejo, en la desembocadura izquierda del río, hacia 1910. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The stone jetty known as "The old quay", at the left mouth of the river, circa 1910. (De Vicente-Ojeda Collection).



La dársena Villanueva en 1924. (Archivo APBA)

Villanueva dock in 1924. (APBA Archive)

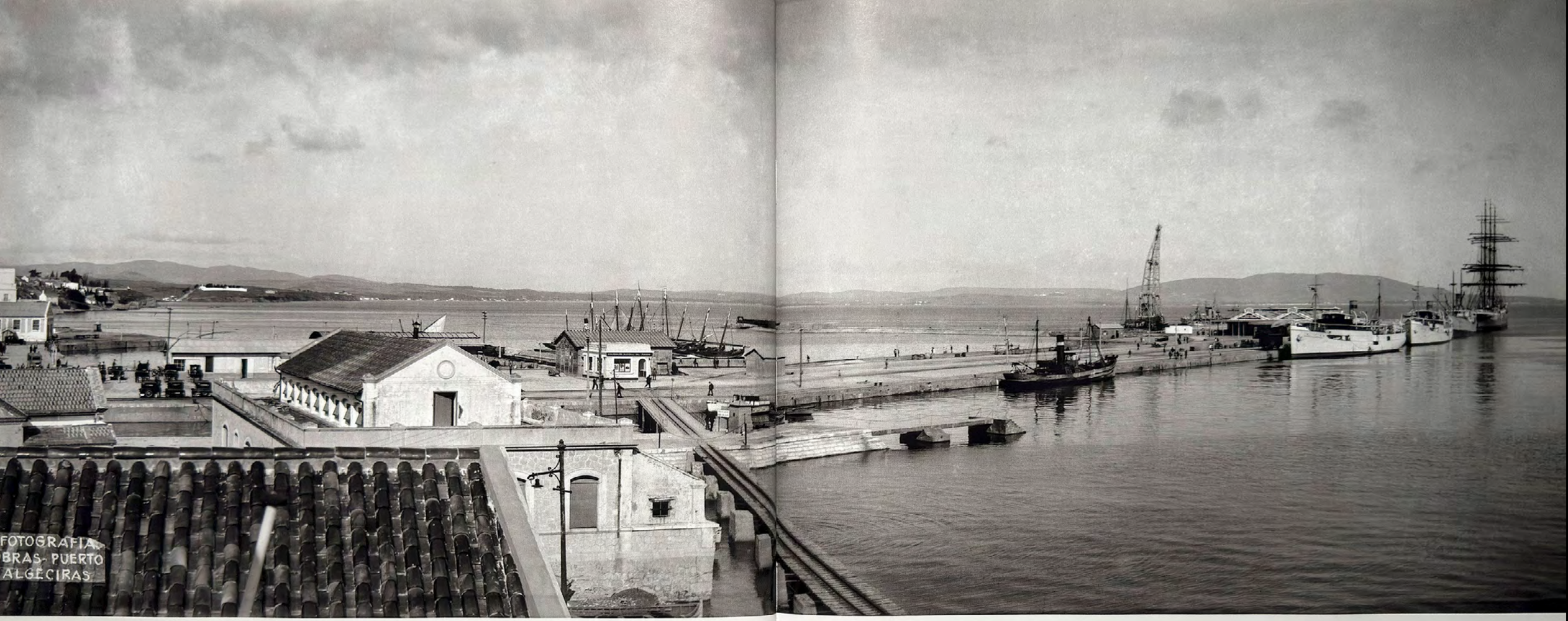


El muelle de la Galera en 1924. En la prolongación del margen derecho del río, el muelle de madera de la Compañía del Ferrocarril y los vapores de Gibraltar. En primer plano, un grupo de calesas espera la llegada de viajeros. (Archivo APBA)

La Galera quay in 1924. A section of the wooden quay of the Railway Company and the Gibraltar steam ferries is visible on the extension of the right side of the river. In the foreground: a group of small carriages waiting for clients. (APBA Archive).

La desembocadura del río. En primer plano, la vía que utilizaba el tren de vagonetas para los rellenos del muelle de la Galera se cruza con la línea de ferrocarril que llegaba hasta el muelle de madera, del que sólo queda la caseta y el pequeño espigón que le servía de base. Detrás, el vapor *Aline*, que cubría el servicio con Gibraltar, 1929. (Archivo APBA)

The mouth of the river. In the foreground: the tipping skip train line that transported rocks for building La Galera quay crosses the railway line that ran as far as the wooden quay. All that remains of the latter is the gateman's box and the small breakwater on which it stood. In the background: the steamship Aline, which sailed the ferry routes to Gibraltar, 1929. (APBA Archive).



El muelle de la Galera, en 1932, visto desde el paseo de la Conferencia. (Archivo APBA)

La Galera quay in 1932, seen from Paseo de la Conferencia. (APBA. Archive).



Texto manuscrito:

N.º 1 - Barco «dinamarqués» de 4,50 metros de calado en plena carga que atracó en el muelle de La Galera para recibir 2.000 fardos de corcho y por haberse presentado temporal de Levante, y no creyéndose seguro, se desatracó, con sólo 800 fardos de carga, no queriendo volver a cargar.

N.º 2 - Tinglados metálicos levantados en el extremo del muelle de La Galera.

Hacia 1925. Fotografía de Trinidad Díaz. (Archivo APBA)

Hand-written text:

Nº 1 – The Danish ship with a draught of 4.5 metres fully loaded, which moored at La Galera quay to take on board 2,000 bales of cork. However, as a storm was coming in from the east, the captain decided to weigh anchor with a load of only 800 bales.

Nº 2 – Metal warehouses built at the end of La Galera quay.

Circa 1925. Photograph: Trinidad Díaz. (APBA Archive).

Pedro Gaitán de Ayala, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras en los años cincuenta, publicó, en el número de diciembre de 1963 de la *Revista de Obras Públicas*, un artículo en el que subraya el error de hacer caso a un informe del Banco Internacional que aconsejaba el abandono de todo plan de obras en el puerto de Algeciras. La foto, que ilustraba el artículo de Gaitán de Ayala, y que muestra parte de la actividad diaria del puerto algecireño en 1956, refuerza la opinión del ingeniero, totalmente a favor del desarrollo portuario de la ciudad. Al dorso, Gaitán de Ayala escribió el siguiente texto:

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

Pedro Gaitán de Ayala, chief engineer for the Algeciras Ports Works Board in the 1950s, published an article in the December 1963 issue of the Revista de Obras Públicas *criticising a report by Banco Internacional which advised shelving the works project for the port of Algeciras. The photograph, which illustrated Gaitán de Ayala's article and which shows some of the daily activity that went on at the port of Algeciras in 1956, supports the engineer's firm view that the city's port should be developed. On the back of the photo, Gaitán de Ayala wrote the following:*

"This view of the port of Algeciras, seen at a moment of apparent tranquillity is, in fact, an indicator of its extraordinary importance as a point of departure and arrival from different ports around the globe. In the photograph we can see, on the right, the vessels Aline *and* Alcantara, *which sail to Gibraltar and England, respectively. In the background we can see the* Independence, *which sails the route to America, while on the left there is one of the ferries that links up the peninsula with Tangiers. The trains travel to and from Madrid; the* Castellano Express *is just visible in the photo".*



1956. Fotografía de Antonio Gómez Pabón. (Archivo APBA)

1956. Photograph: Antonio Gómez Pabón. (APBA Archive)



Detalle del fuerte militar construido por el conde Le Roy Deville hacia 1734 y del comienzo de las obras del rompeolas de la Isla Verde, 1921. (Archivo APBA)

A view of the military forts built by Count Le Roy Deville in around 1734, and the start of the work to build the Isla Verde breakwater, 1921. (APBA Archive).



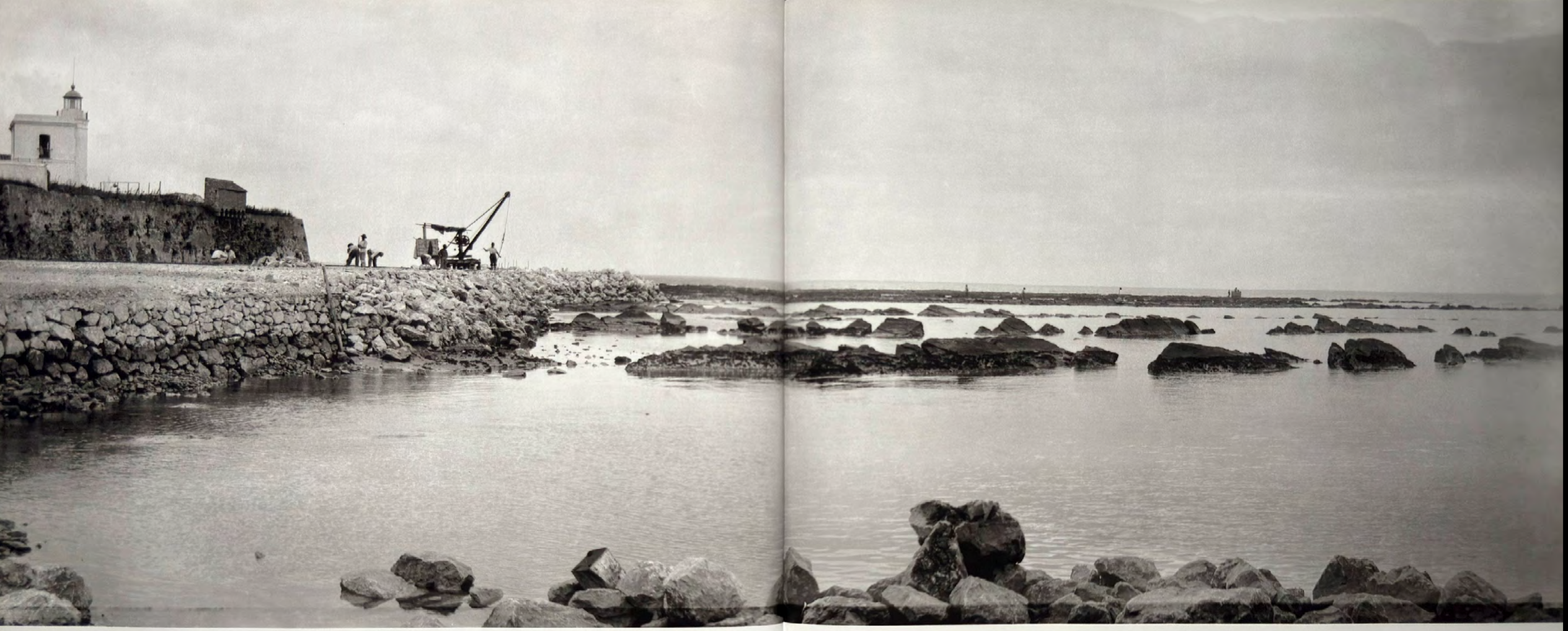
Puente sobre pilotes para el paso del ferrocarril de vía estrecha, para las obras del dique, desde la playa del Chorruelo hasta la Isla Verde, 1939. (Archivo APBA)

The bridge, built on piles, which provided access for the narrow gauge railway to the dyke works, running from Chorruelo beach to Isla Verde, 1939. (APBA Archive)



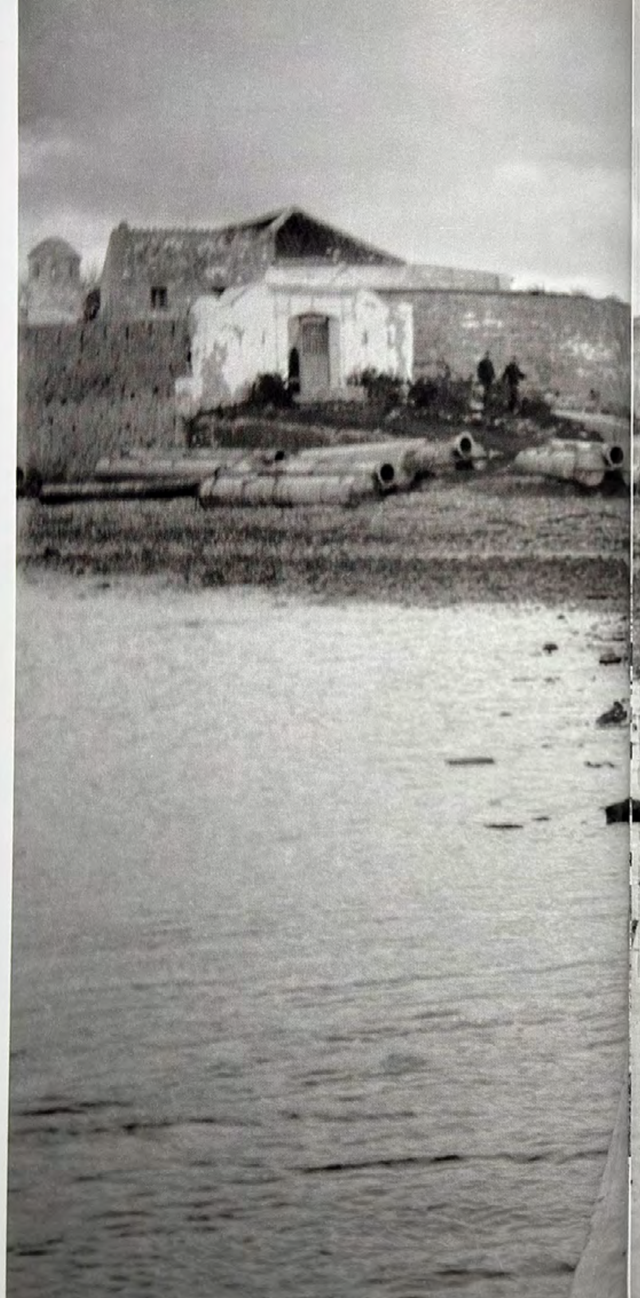
Obreros de la Isla Verde cruzan el puente a su regreso del trabajo. En el centro destaca el puente levadizo que permitía el paso de las embarcaciones, 1931. (Archivo APBA)

Isla Verde workers cross the bridge on their way back from work. In the centre stands the lifting bridge that opened up to let ships through, 1931. (APBA Archive)



Obras del dique Sur de la Isla Verde en agosto de 1933. (Archivo APBA)

Work on the south dike on Isla Verde, in August 1933. (APBA Archive)





9

Visita oficial al dique Sur de la Isla Verde, hacia 1935. (Archivo APBA)

An official visit to the south dike on Isla Verde, circa 1935. (APBA Archive)



1929. (Archivo APBA) / *1929. (APBA Archive)*



1931. (Archivo APBA) / 1931. (APBA Archive)



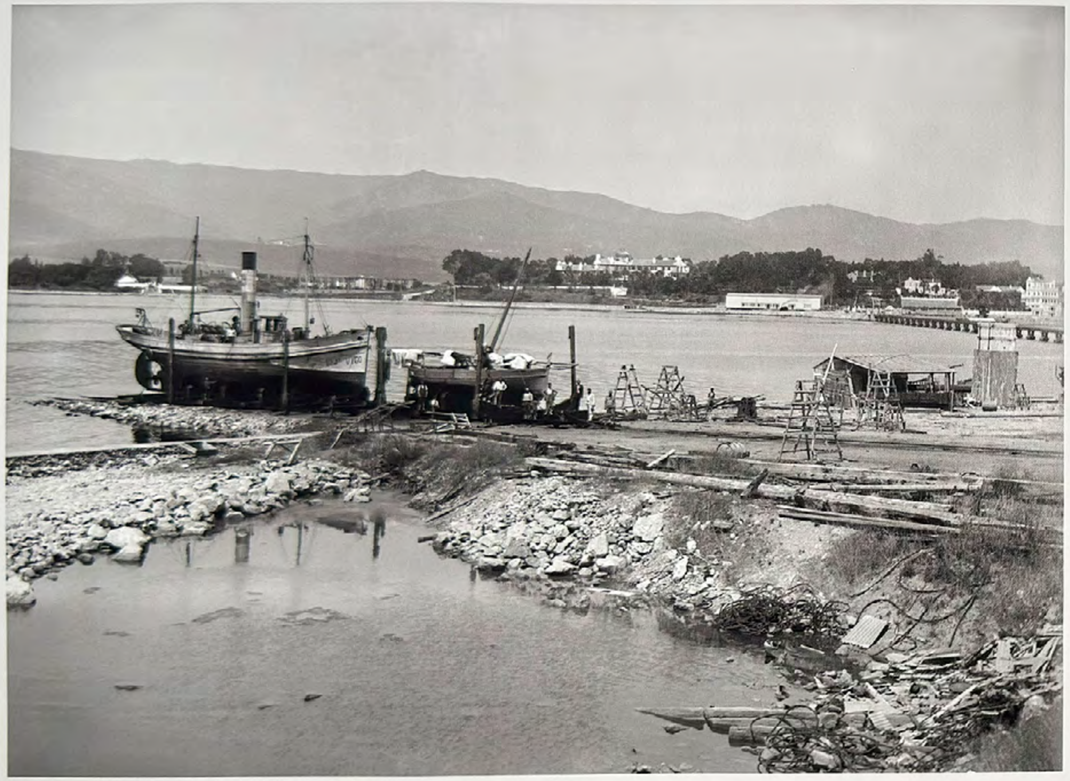
Carga de atún rojo con destino a las conserveras. 1960. (Colección UFCA)
A load of red tuna on its way to the canning factories. 1960. (UFCA Collection)



La Pescadería hacia 1910. (Colección de De Vicente-Ojeda)
The fish market in around 1910. (De Vicente-Ojeda Collection).



Esplendor del muelle pesquero en los años sesenta. (Colección de De Vicente-Ojeda)
The fisherman's quay in its glory days in the 1960s. (De Vicente-Ojeda Collection).



Actividad del varadero de la Isla Verde en 1931. (Archivo APBA)

Activity in the dry dock on Isla Verde in 1931. (APBA Archive)



Trabajadores del varadero posan en una de las bandas de un falucho en reparación. A bordo, en la proa, el patrón, 1931. (Archivo APBA)

Dry-dock workers posing on one of the sides of a felucca undergoing repair work. The skipper can be seen at the bow, 1931. (APBA Archive)



La cantera de los Guijos fue la que se escogió entre diversas alternativas para la extracción de piedra, por ser la de mayor capacidad y la más fácil de conectar con el puerto, 1930. (Archivo APBA)

Los Guijos was chosen as the best quarry for the port works, as it was the largest and the one with the easiest access to the port, 1930. (APBA Archive)





Maquinaria en la cantera de los Guijos en los años 1931 y 1953. (Archivo APBA)

Machinery used at Los Guijos quarry in 1931 and 1953. (APBA Archive)

La línea del ferrocarril de vía estrecha conectaba la cantera con la playa del Saladillo. A la izquierda de la vía se ubica hoy la barriada del Saladillo; a la derecha, la de La Juliana. (Archivo APBA)

The narrow gauge railway linked the quarry with Saladillo beach. Today, the El Saladillo district is located on the left of the railway line, while the La Juliana neighbourhood stands on its right. (APBA Archive)



Obreros en el taller de bloques de la Isla Verde en 1923. Por esas fechas los bloques se realizaban con piedras y mortero hasta darles su forma exacta. (Archivo APBA)

Workers in the blocks workshop on Isla Verde in 1923. At that time, the support blocks were made from stones and mortar, which enabled the workers to achieve exactly the right shape. (APBA Archive)



Obreros y máquinas en las obras del rompeolas, hacia 1933. (Archivo APBA)

Workers and machinery at the breakwater works, circa 1933. (APBA Archive)

Grúa flotante (cabria) colocando bloques en la punta del dique de abrigo con la ayuda de un buzo, 1933. (Archivo APBA)

A floating crane placing blocks at the tip of the shelter dyke, with the aid of a diver, 1933. (APBA Archive)



1933. (Archivo APBA)
1933. (APBA Archive)



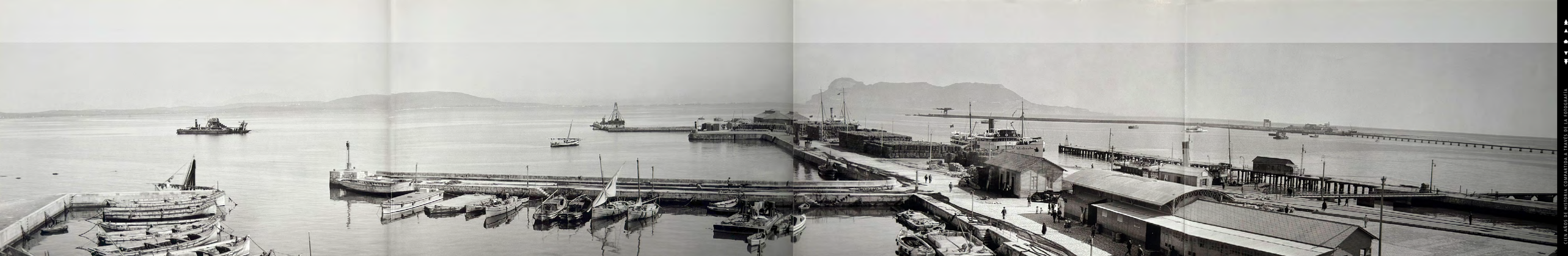
Draga de Rosario, 1926. (Archivo APBA)

The dredger Rosario, *1926. (APBA Archive)*



Draga de Cuchara, hacia 1920. (Archivo APBA)

The dredger Cuchara, *circa 1920. (APBA Archive)*



1927. (Archivo APBA) / *1927. (APBA Archive)*



Hacia 1931. (Archivo APBA) / *Circa 1931. (APBA Archive)*



Draga de succión o chupones, 1932. (Archivo APBA)
Suction dredger, 1932. (APBA Archive)



Trabajadores en el dique Norte, 1924. (Archivo APBA)

Workers on the north dyke, 1924. (APBA Archive)



Grúa Titán trabajando en el dique de la Isla Verde, 1931. (Archivo APBA)

The crane Titán, working on the Isla Verde dyke, 1931. (APBA Archive)



Cabria trabajando en el embarcadero que sustituía, en la desembocadura derecha del río, al antiguo muelle de madera, 1932. (Archivo APBA)

Floating crane in 1932, working on the jetty that would replace the old wooden quay at the right mouth of the river. (APBA Archive)



Gigantesca grúa flotante que llegó al puerto desde la Base Naval de Cádiz en 1932. (Archivo APBA)

A gigantic floating crane that arrived at the port from Cadiz naval base in 1932. (APBA Archive)



En 1929 el puerto registraba una intensa actividad. Al fondo, la estación marítima, ya terminada; en el centro, la Oficina de Turismo. A la derecha, el ferrocarril y las *Palomas*, que atracan en el muelle junto a los buques mercantes. A la izquierda, el entonces nuevo atraque del vapor a Gibraltar. (Archivo APBA)

Intense activity in the port in 1929, showing the completed maritime station (in the background) and the Tourist Office (in the centre). On the right: the end of the railway line, with the Palomas *moored at the quay alongside the merchant ships. On the left: the recently-inaugurated Gibraltar ferry jetty. (APBA Archive)*



La antigua estación de la avenida Agustín Bálsamo. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The old station on Avenida Agustín Bálsamo. (De Vicente-Ojeda Collection)



La estación Término, en la margen derecha del río. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The railway terminus, on the right bank of the river. (De Vicente-Ojeda Collection)

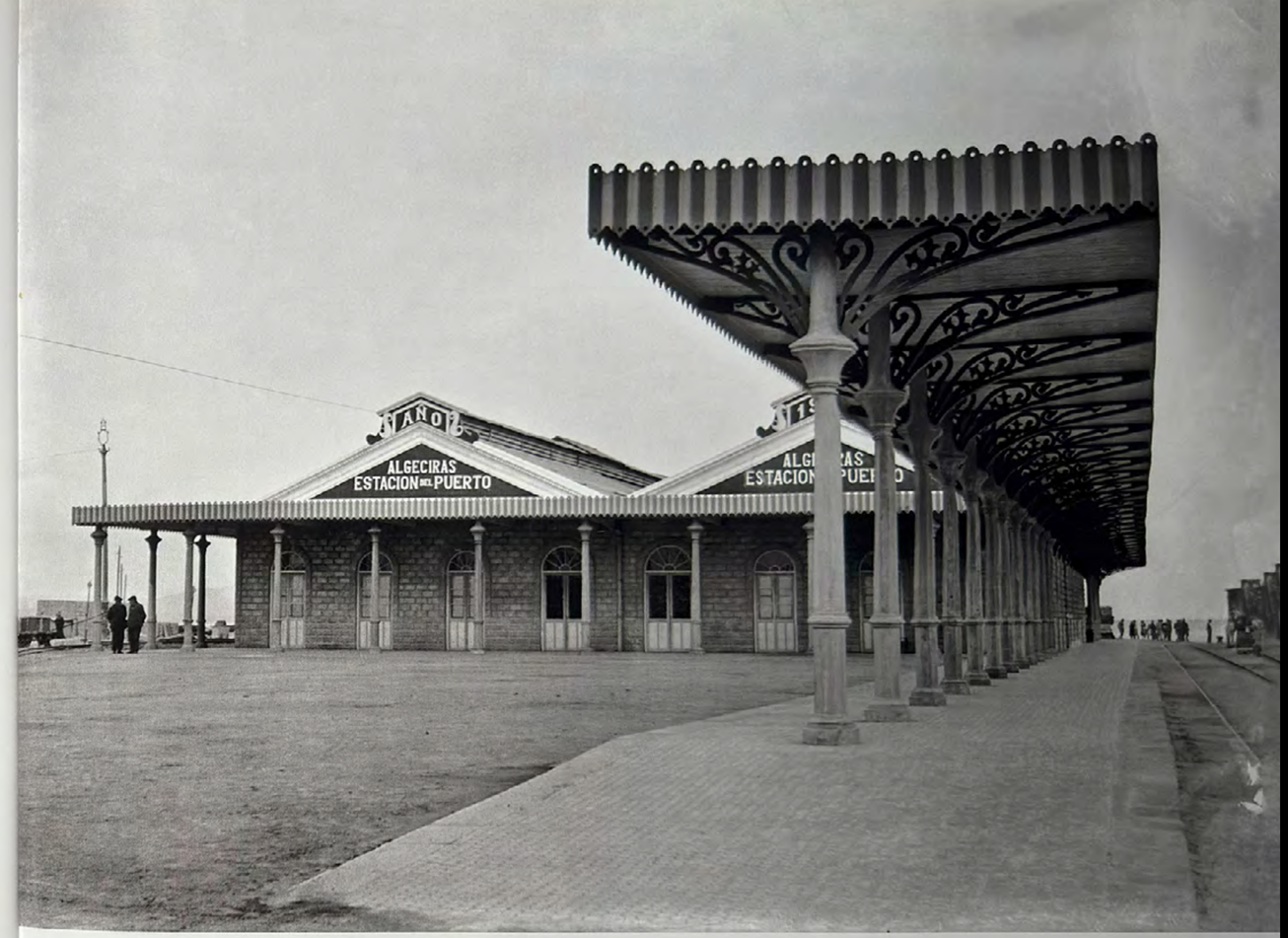
Locomotora y barco de vapor, pilares fundamentales para el desarrollo, 1929. (Archivo APBA)

The locomotive and the steamship were fundamental innovations for the port's development, 1929. (APBA Archive)



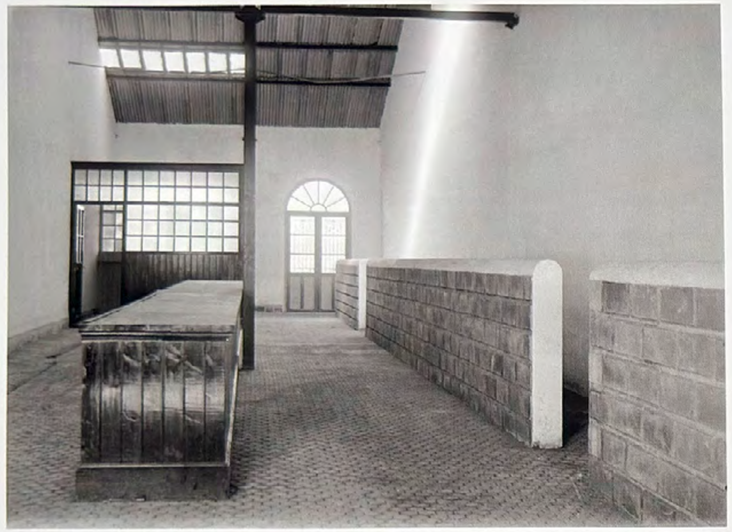
La estación de ferrocarril del muelle de la Galera, que se inauguró en 1928, ocupaba los dos tinglados que se habían construido unos pocos años antes, 1929. (Archivo APBA)

The railway station on the La Galera quay was opened in 1928. It was built on the site of two warehouses that had sprung up a few years previously, 1929. (APBA Archive)



1929. (Archivo APBA)

1929. (APBA Archive)





Interior de la estación del puerto en 1928. En la fotografía, de 1930, se refleja la carga de trabajo de la estafeta. (Archivo APBA)

Interior view of the port station in 1928. The photograph from 1930 (two years later) clearly shows how important the port had become in terms of the postal service. (APBA Archive)











Diversos buques con base en el puerto, hacia 1939. (Archivo APBA)

Various vessels based at the port, circa 1939. (APBA Archive)

El vapor *Hespérides* de la Compañía Trasmediterránea, asignado a las líneas del Estrecho en la segunda década del siglo pasado. (Colección APBA)

The steamship Hespérides, *of the Trasmediterránea company, sailed the Straits route during the 1920s. (Colección APBA)*



El transbordador *Victoria*, incorporado a las líneas del Estrecho en 1955. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The ferry Victoria *was added to the Straits line in 1955. (De Vicente-Ojeda Collection)*



Largas filas de automóviles de regreso de Ceuta pasan por la aduana, mientras, junto a la popa del *Ciudad de Tarifa*, otros esperan su turno de embarque hacia Tánger, 1966. (Archivo APBA)

Long queues of motor cars on their way back from Ceuta pass through customs. Meanwhile, others wait their turn to board the Ciudad de Tarifa *for Tangiers, 1966. (APBA Archive)*



Vista de los daños sufridos por el muelle de la Galera y los tinglados de madera y chapa tras el paso del temporal que azotó la ciudad a mediados de marzo de 1925. (Archivo APBA)

The storm that lashed the city in mid-March of 1925 left a trail of disaster, as can be seen from the state of La Galera quay and the wood and metal warehouses. (APBA Archive)



Ola rompiendo contra el muelle de Villanueva durante un fuerte temporal en 1925. (Archivo APBA)

A wave breaks against Villanueva quay during a heavy storm in 1925. (APBA Archive)



En 1931, la grúa Titán cayó al agua por efectos del temporal. (Archivo APBA)

The crane Titán *collapsed into the water following a storm in 1931. (APBA Archive)*



Efectos del temporal sobre la vía de la grúa Titán, 1925. (Archivo APBA)

Image showing the effects of a storm in 1925 on the tracks of the crane Titán. *(APBA Archive)*



Barco accidentado por efectos de un temporal, 1932. (Archivo APBA)

A boat damaged by a storm in 1932. APBA Archive)



Un temporal, esta vez en febrero de 1932, levanta muros de espuma contra el rompeolas de la Isla Verde. (Archivo APBA)

Another storm, this time in February 1932, hurls walls of spume against the Isla Verde breakwater. (APBA Archive)



Algeciras y su puerto vistos desde el aire a mediados de los sesenta. Fotografía de Paisajes Españoles. (Archivo APBA)

Algeciras and its port seen from the air in the mid-1960s. Photograph: Paisajes Españoles. (APBA Archive)



El muelle de Ribera y la acera de la Marina en 1921. (Archivo APBA)

Ribera quay and Acera de la Marina in 1921. (APBA Archive)



El jefe de Puertos y Faros, Manuel Díez (centro de la imagen, con sombrilla cerrada), posa, rodeado de ciudadanos, ante la fachada del hotel Marina Victoria, en 1915. (Archivo APBA)

The Chief of Ports and Lighthouses, Manuel Díez (in the centre of the picture, with a furled sunshade) poses, surrounded by local people, in front of the Marina Victoria hotel, en 1915. (APBA Archive)



Parada de autobuses en la Marina, 1930. (Archivo APBA)

The bus stop on La Marina, 1930. (APBA Archive)



La Marina en una postal de los años sesenta. (Colección de De Vicente-Ojeda)

La Marina in a postcard from the 1960s. (De Vicente-Ojeda Collection)



Puente de la Conferencia hacia 1906. Detrás, el antiguo puente, que no permitía el paso de carruajes. (Colección de José Luis de los Ríos)

Puente de la Conferencia in around 1906. Behind it stands the old bridge on which carriage traffic was prohibited. (José Luis de los Ríos Collection)









De arriba abajo y de izquierda a derecha:
(1) Puente provisional de madera en 1922.
(2) Puente que sustituyó al de la Conferencia, que fue objeto de grandes desperfectos a causa de una riada, en 1928.
(3) Puente del Matadero.
(4) El puente del Ferrocarril permitía el acceso del tren a la banda derecha del río.
(Archivo APBA)

From top to bottom, and from left to right:
(1) Provisional wooden bridge, in 1922.
(2) The bridge that replaced the Puente de la Conferencia, which had been seriously damaged by river flooding in 1928.
(3) The Matadero bridge.
(4) The Puente del Ferrocarril (Railway Bridge) which provided access to the right bank of the river.
(APBA Archive)



El río de la Miel camino de su desembocadura, 1923. (Archivo APBA)

Near the mouth of the La Miel river, in 1923. (APBA Archive)



Momento de la construcción del nuevo puente de la Conferencia, en 1926. (Archivo APBA)

A view of construction work on the new La Conferencia bridge, in 1926. (APBA Archive)



El cauce del río de la Miel en su desembocadura, 1960. (Archivo AMA)

The mouth of the La Miel river, in 1960. (AMA Archive)



Último puente construido sobre el río, uniendo la avenida Virgen del Carmen con el paseo de la Conferencia, 1972. (Archivo APBA)

The last bridge to be built over the river, which joined Avenida Virgen del Carmen with Paseo de la Conferencia, 1972. (APBA Archive)





Antes (1973) y después (1974) de las obras de encauzamiento y soterramiento del río de la Miel. (Archivo APBA)

A before-and-after view (in 1973 and 1974) of the works to channel and cover over La Miel river. (APBA Archive)



Paseo de la Conferencia, hacia 1930. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Paseo de la Conferencia, in around 1930. (De Vicente-Ojeda Collection)



El Real Club Náutico de Algeciras a mediados de los años sesenta. (Archivo AMA)

The sailing club Real Club Náutico de Algeciras, in the mid-1960s. (AMA Archive)



Embarcadero construido en el desaparecido muelle de madera del ferrocarril. Al fondo, el paseo de la Conferencia, realizado en 1906, año 1934. (Archivo APBA)

The jetty that was built on the site of the old wooden railway quay. In the background: Paseo de la Conferencia, built in 1906. Photograph from 1934. (APBA Archive)



Obras de la construcción de la línea férrea para que el ferrocarril de transporte de escollera llegara hasta el muelle de la Galera, hacia 1927. (Archivo APBA)

Building the extension of the breakwater railway line out to La Galera quay, circa 1927(APBA Archive)

La historia del hotel Reina Cristina está íntimamente ligada a la compañía que construyó el ferrocarril, la Henderson Administration.

Debe su nombre a la reina María Cristina, madre de Alfonso XIII.

El hotel se inauguró en 1902 y en 1928 sufrió un incendio que lo destruyó casi por completo. Cuatro años más tarde se inauguró el establecimiento que conocemos en la actualidad.

En el libro de oro del hotel, y reproducidas en dos placas a ambos lados de la recepción, se recogen las firmas de las personas ilustres que se hospedaron en él:

El rey Alfonso XIII, los condes de París, el sultán de Johore, Franklin D. Roosevelt, el mariscal Pétain, las reinas Elisabeth de Bélgica y María José de Italia, los duques de Nemours, Miguel de Grecia, Idris de Libia, los reyes de España don Juan Carlos y doña Sofía, el príncipe Murat, la esposa de Franco, lord Halifax, sir Arthur Conan Doyle, Charles de Gaulle, Cole Porter, Juan Belmonte, Orson Welles, Ava Gardner, Umberto de Italia, Rock Hudson, Edward Heath...

Las cuatro suites que en la actualidad tiene el establecimiento llevan el nombre de los ilustres visitantes que las ocuparon, tales como «María Cristina», «Alfonso XIII», «Juan Carlos» y «Reina Sofía».

Uno de los principales acontecimientos históricos vividos por el hotel fue la Conferencia Internacional de Algeciras. De enero a abril de 1906 se hospedaron aquí los representantes de España, Francia, Alemania, Estados Unidos, Gran Bretaña, Italia, Rusia y Marruecos.

The hotel's history is inextricably linked with the Henderson Administration, the company that built the railway line.

It is named after Queen Reina María Cristina, the mother of King Alfonso XIII.

The establishment was opened in 1902, though it was almost completely burnt down in 1928. Four years later, the hotel that we know today was inaugurated.

The hotel's "Gold Book" and two plaques located on both sides of the reception area list the names of the distinguished people who have stayed there.

King Alfonso XIII, the Counts of Paris, the Sultan of Johore, Franklin D. Roosevelt, Marshal Pétain, Queen Elizabeth of Belgium and Queen María José of Italy, the Duke and Duchess of Nemours, King Michael of Greece, King Idris of Libya, the King and Queen of Spain, Don Juan Carlos and Doña Sofía, Prince Murat, Franco's wife, Carmen Polo, Lord Halifax, Sir Arthur Conan Doyle, Charles de Gaulle, Cole Porter, Juan Belmonte, Orson Welles, Ava Gardner, King Umberto of Italy, Rock Hudson, Edward Heath...

The hotel's four suites are named after some of the famous visitors who have stayed there: the "María Cristina", the "Alfonso XIII", the "Juan Carlos" and the "Reina Sofía"

One of the most important events in which the hotel was involved was the International Conference of Algeciras. Between January and April of 1906, representatives from Spain, France, Germany, the United States, Great Britain, Italy, Russia and Morocco all stayed at the hotel.







Imagen del hotel Reina Cristina en su estado original. (Colección de De Vicente-Ojeda)

A photograph of the Reina Cristina hotel in its original state. (De Vicente-Ojeda Collection)



El campo de golf del hotel Reina Cristina, construido entre 1904 y 1906, fue el primero de la España peninsular. En 1936 los terrenos fueron incautados por el Ejército para el almacenamiento de material de transporte. En 1940 el hotel lo recuperó de nuevo y encargó su reconstrucción al afamado diseñador Javier Arana.

El campo disponía de nueve hoyos y en su mantenimiento trabajaban unas veinticinco personas.

A mediados de los sesenta el hotel instaló un cámping en sus aledaños.

En los años setenta la Thrusthouse Forte, propietaria del hotel, vendió estos terrenos para afrontar una crisis económica.

Hoy en este lugar existe la urbanización Campo de Golf. (Colección de De Vicente-Ojeda)

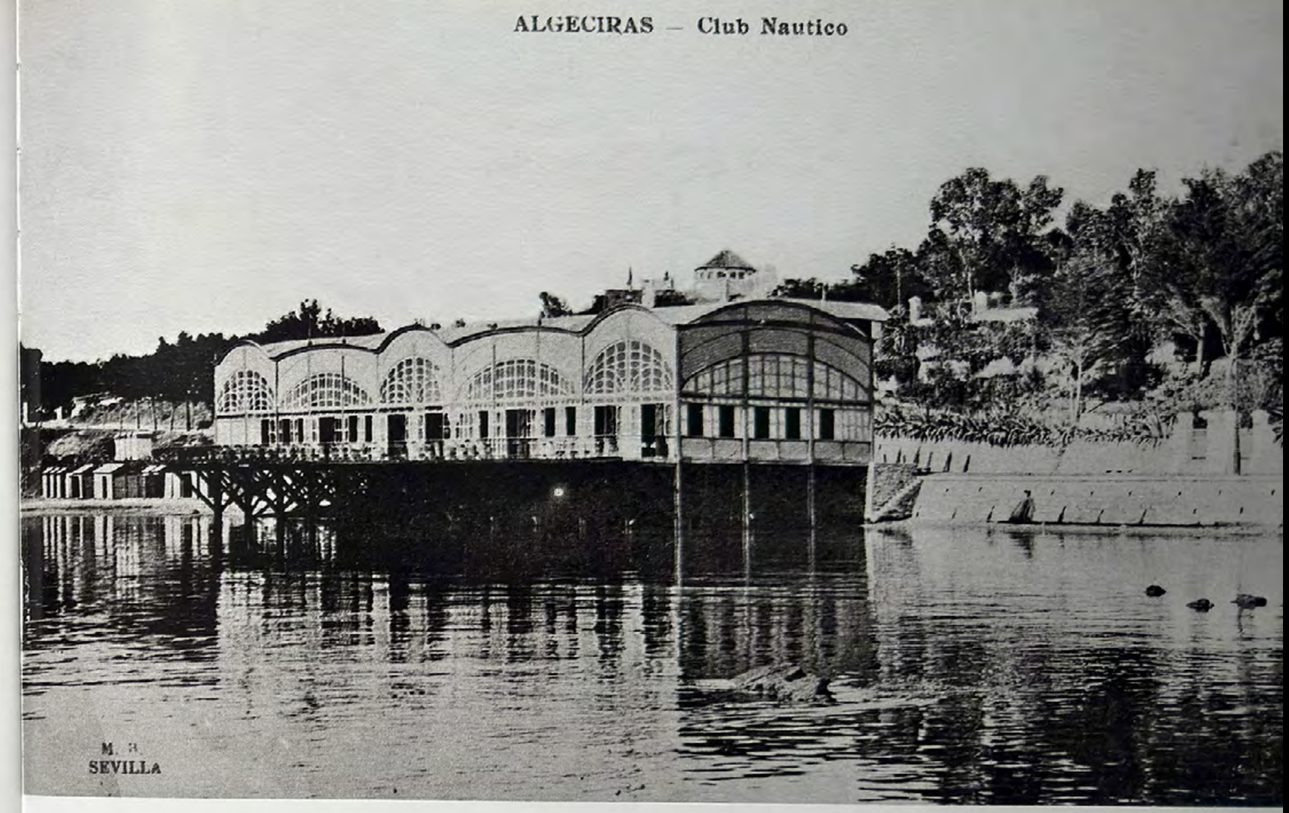
Se tiene constancia documental de que antes de que se construyeran estas instalaciones existían en la ciudad lugares para la práctica del golf en el polígono del Rosario y en el Polvorín, según testimonio de Juan Ignacio de Vicente, cuyos datos ya fueron publicados en 1998.

The Hotel Reina Cristina golf course was built between 1904 and 1906, and was the first golf course in the peninsular Spain. In 1936, the land was seized by the army, to be used for storing transport equipment and materials. In 1940, the hotel regained the land, and the golf course was rebuilt by the renowned designer Javier Arana.

The course had nine holes and was maintained by a team of 25 people. In the mid-1960s, a campsite was built on the edge of the course.

In the 1970s, Trusthouse Forte, the hotel's owner, sold the land, owing to a financial crisis. It is now the location for a residential estate called "Campo de Golf" (Golf Course). (De Vicente-Ojeda Collection)

Documental records exist proving that before the creation of this golf course, there were a number of places around the city where people could play golf, particularly the Rosario residential estate and El Polvorín. The information was provided by Juan de Vicente, and was published in 1998.



Junto a la playa del Chorruelo, en el paseo de la Conferencia, se encontraba el Kursaal, un edificio de madera, dedicado a casino y sala de juegos, que posteriormente fue reconvertido en Instituto de Enseñanza Media. En 1943 un incendio lo destruyó totalmente. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Close by El Chorruelo beach, on Paseo de la Conferencia, once stood the "Kursaal", a wooden building that was a casino and gambling hall. It was later turned into a secondary school, but a fire in 1943 destroyed it completely. (De Vicente-Ojeda Collection)



La iglesia de la Palma y la plaza Alta en el año 1934. (Archivo APBA)

The church of La Palma and Plaza Alta, in 1934. (APBA Archive)

Detalle del obelisco que en el primer cuarto del siglo pasado centraba la plaza Alta. (Colección de José Luis de los Ríos)

A view of the obelisk that used to stand in the centre of Plaza Alta during the first quarter of the 20th century. (José Luis de los Ríos Collection)



Calle Joaquín Costa, conocida popularmente como el callejón del Ritz, nombre del hotel que en 1891 existía en este lugar. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Calle Joaquín Costa, popularly known as "El callejón del Ritz" (Ritz alley), after the hotel that was built in this street in 1891. (De Vicente-Ojeda Collection)

La calle Alfonso XI a principios del siglo pasado, popularmente conocida como calle Convento. El edificio de la izquierda es el Ayuntamiento, inaugurado en 1897; a su derecha, la Casa de los Muñecos, así llamada por las figuras que decoraban la cornisa. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Calle Alfonso XI at the beginning of the last century; popularly known as "Calle Convento" (Convent Street). On the left is the Town Hall, which was inaugurated in 1897; on its right stands the building known as "The Doll's House", because of the figures decorating the cornice. (De Vicente-Ojeda Collection)



La calle Montereros, del barrio de San Isidro, en los años cincuenta. Fotografía de Martín. (Archivo AMA)

Calle Montereros in the San Isidro district, in the 1950s. Photograph: Martín. (AMA Archive)



En la calle Regino Martínez, conocida como calle Ancha, vivieron ilustres algecireños, como José Luis Cano, el doctor Buenaventura Morón y el violinista Regino Martínez, que le da su nombre. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Calle Regino Martínez, known as "Calle Ancha" (Wide Street). This street was home to a number of distinguished Algecirans, including José Luis Cano, Dr. Buenaventura Morón and the violinist Regino Martínez, after whom it was named. (De Vicente-Ojeda Collection)



La calle José Antonio con General Castaños. La flanquean dos comercios emblemáticos de los años sesenta, el Bazar Fillol y Casa Ramírez. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The corner of Calle José Antonio and Calle General Castaños, flanked by two shops that are emblematic of the 1960s: Bazar Fillol and Casa Ramírez. (De Vicente-Ojeda Collection)



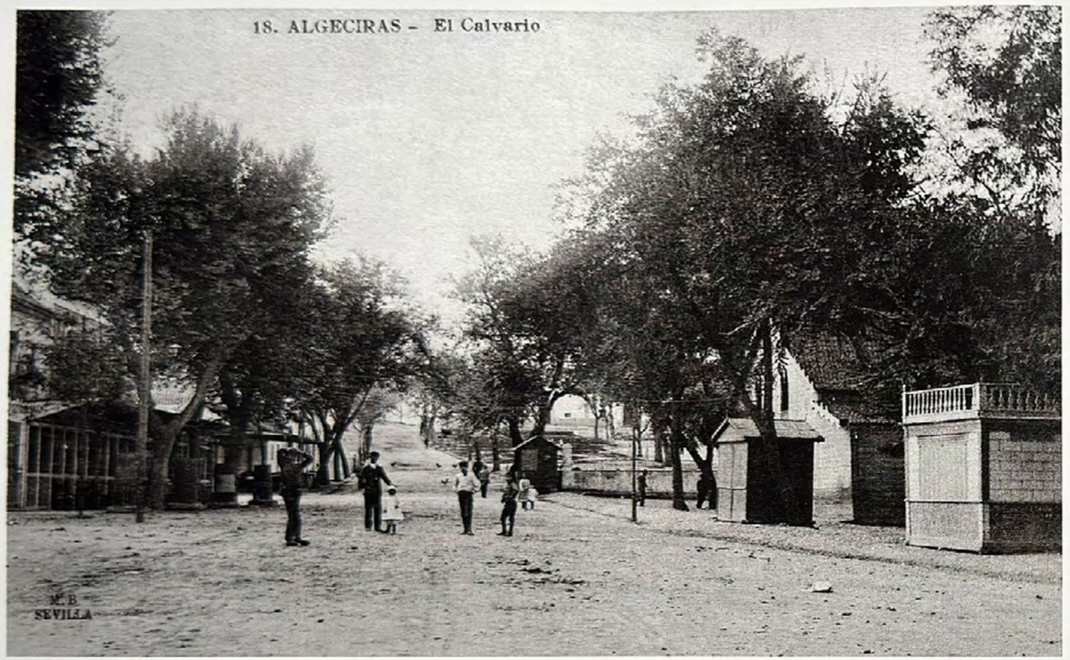
El mercado Ingeniero Torroja, construido en 1933, causó gran admiración en su época, pues fue aquí donde por primera vez en España se emplearon grandes membranas curvas de hormigón sin apoyos interiores, 1972. (Archivo APBA)

Built in 1933, the market designed by Torroja was highly praised at the time, as it was the first structure built in Spain that featured large curved concrete surfaces without any interior supports, 1972. (APBA Archive)



La plaza del mercado hacia 1956. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The market square in around 1956. (De Vicente-Ojeda Collection)



El paseo del Calvario, hoy avenida Blas Infante, en los primeros compases del siglo XX. A la derecha, el teatro Variedades; a la izquierda, la marquesina del bar Piñero, hacia 1900. (Colección de De Vicente-Ojeda)

Paseo de El Calvario (today known as Avenida Blas Infante), in the early 20th century. On the right: the Variedades theatre; on the left: the awning of the Bar Piñero, circa 1900. (De Vicente-Ojeda Collection)

El Casino Cinema se inauguró en 1915 y estuvo en funcionamiento como teatro y cinematógrafo hasta los años setenta. A la derecha, el cine Almanzor, hoy también desaparecido, hacia 1960. (Archivo AMA)

The Casino Cinema opened in 1915 and continued operating as a theatre and cinema until the 1970s. On the right: the Cine Almanzor, which has also disappeared, circa 1960. (AMA Archive)





A la izquierda, el parque María Cristina. Al fondo, el cuartel de Infantería Extremadura 15. La escalinata del primer plano daba acceso al paseo de la feria, hacia 1929. (Colección de De Vicente-Ojeda)

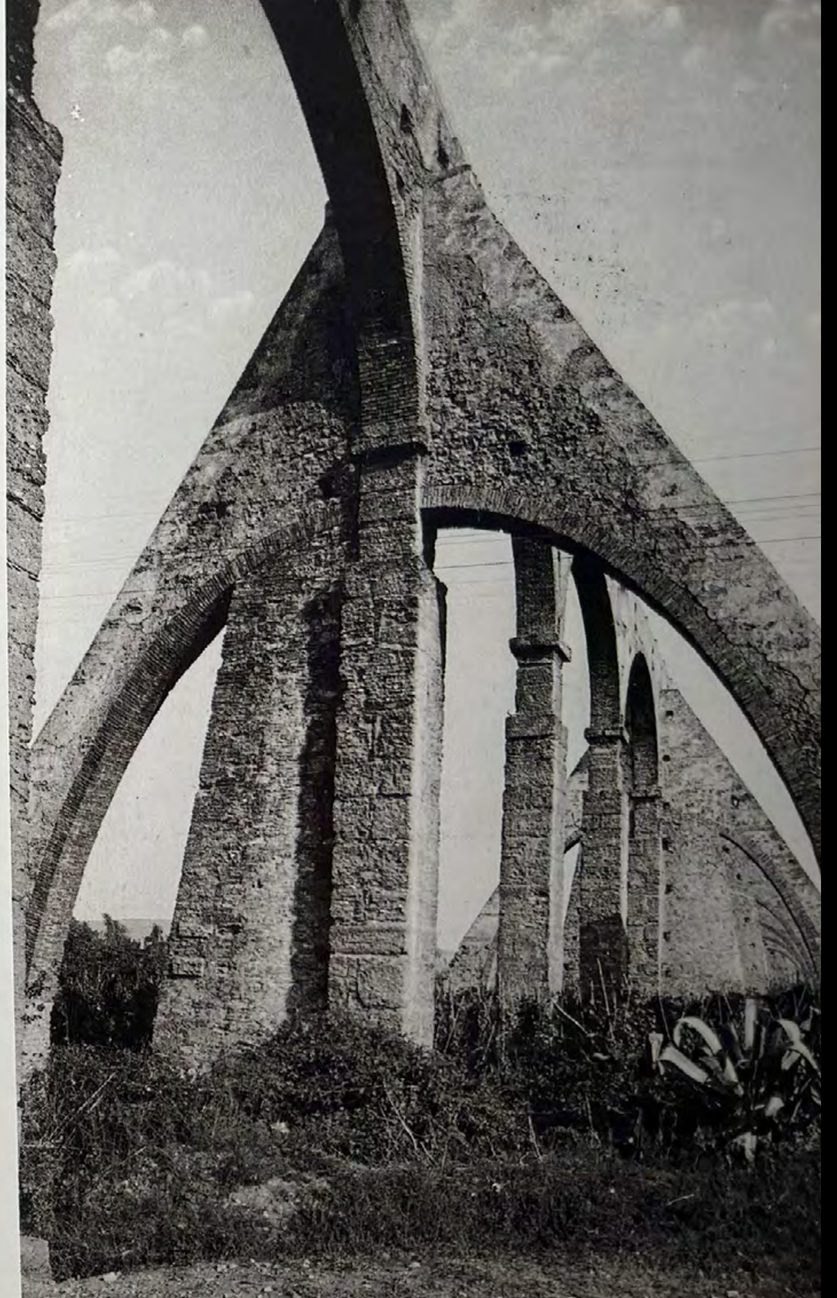
On the left, María Cristina park; in the background: the Extremadura 15 infantry barracks. The staircase in the foreground led up to the Paseo de la Feria, circa 1929. (De Vicente-Ojeda Collection)



ALGECIRAS.-Entrada principal al Parque.

El parque María Cristina después de las reformas llevadas a cabo en 1930. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The park after the renovation work carried out in 1930. (De Vicente-Ojeda Collection)



El acueducto Los Arcos. (Colección de De Vicente-Ojeda)

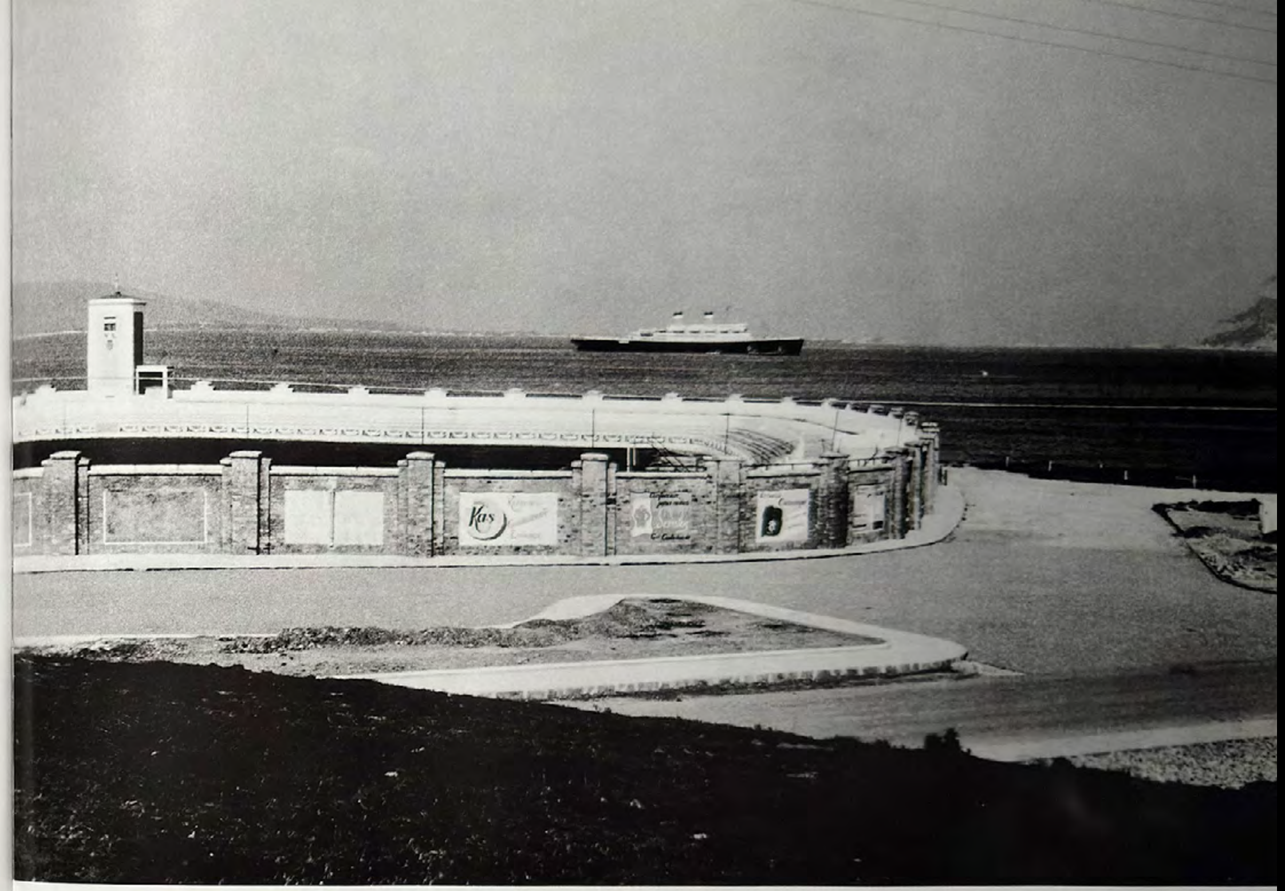
The aqueduct known as "Los Arcos" (The Arches). (De Vicente-Ojeda Collection).





La plaza de toros de La Perseverancia, inaugurada en 1866, tenía capacidad para cuatro mil espectadores. En sus alrededores se celebraba la feria. Fue demolida en 1975, tras finalizar las obras del nuevo coso de Las Palomas, hacia 1960. (Colección de De Vicente-Ojeda)

La Perseverancia bullring was opened in 1866, with a capacity for 4,000 spectators. The annual fair was held around the bullring. It was demolished in 1975 after the new Las Palomas bullring was opened. Photograph taken in around 1960. (De Vicente-Ojeda Collection)



El campo de fútbol de El Mirador fue inaugurado el 16 de junio de 1954. El primer encuentro se disputó entre el Atlético de Bilbao y una selección andaluza. Jugaron en aquel partido Zarra, Panizo, Gainza y Venancio. En la fotografía, de 1961, se aprecia la silueta del transatlántico *Independence*, fondeado en la bahía. (Archivo APBA)

The football ground El Mirador was officially inaugurated on June 16, 1954. The opening match was between Athletic Bilbao and the best players of Andalusia. Zarra, Panizo, Gainza and Venancio all played in the game. In this photograph from 1961, the silhouette of the transatlantic liner Independence *can be seen at anchor in the bay. (APBA Archive)*



La primera feria de Algeciras tuvo lugar en 1850, según Real Cédula que la autorizaba para celebrarla los días 1, 2 y 3 de junio. En la fotografía, Rafael López Correa, alcalde de la ciudad, acompañado de autoridades civiles, comprueba el emplazamiento de un cartel de promoción y bienvenida en los años sesenta. Fotografía de Barrera. (Archivo AMA)

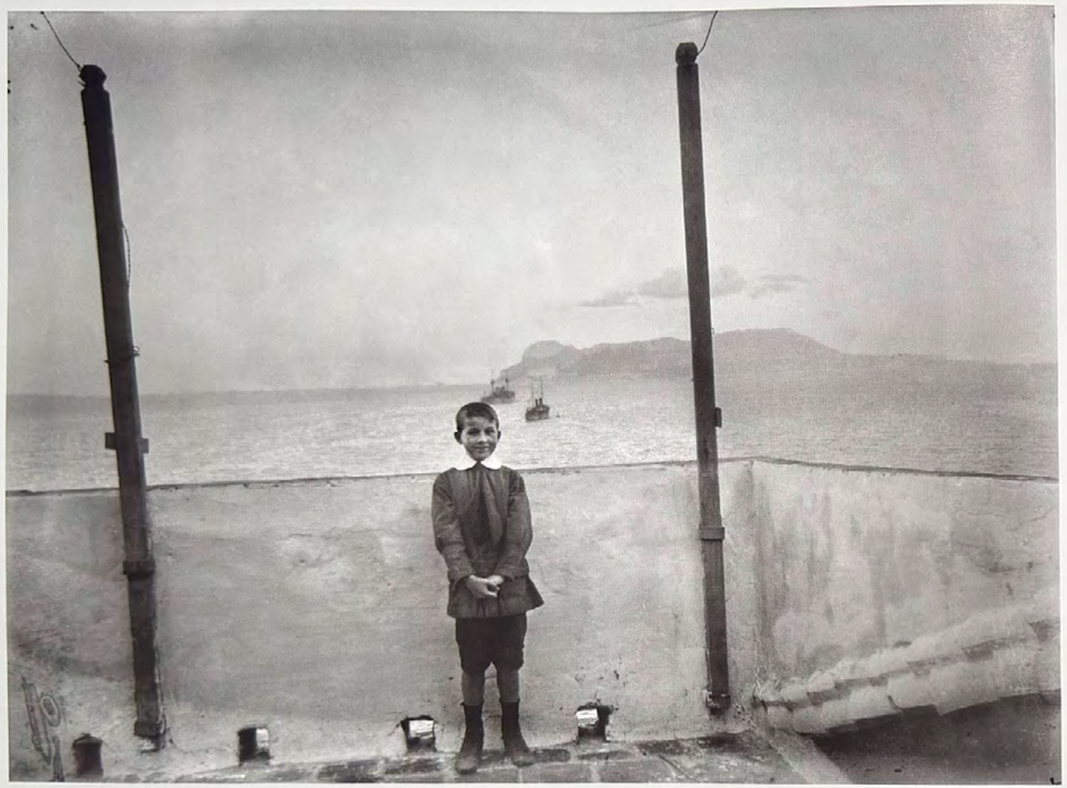
The first fair of Algeciras took place in 1850, according to an official document decreeing that it should be held on June 1, 2 and 3. The photograph, taken in the 1960s, shows city mayor Rafael López Correa together with a group of local politicians supervising the mounting of a poster promoting the fair and welcoming visitors. Photograph by: Barrera. (AMA Archive)





La feria de Algeciras en su emplazamiento del Calvario, hacia 1915. (Colección de De Vicente-Ojeda)

The fair of Algeciras at the El Calvario site in around 1915. (De Vicente-Ojeda Collection)



Hacia 1900. (Colección de José Luis de los Ríos)

Circa 1900. (José Luis de los Ríos Collection)



Escena costumbrista tomada muy probablemente en un domicilio de la plaza Alta, hacia 1900. (Colección de José Luis de los Ríos)

Traditional scene in around 1900, probably taken in a house on Plaza Alta. (José Luis de los Ríos Collection)



La playa de Getares en el año 1957. (Colección UFCA)

Getares beach in 1957. (UFCA Collection)



Playa de los Baños del Carmen, popularmente conocida como playa de los Ladrillos por los numerosos tejares que había en los alrededores. A la izquierda, el estadio de El Mirador; al fondo, el antiguo cementerio, 1957. (Colección UFCA)

Los Baños del Carmen beach, popularly known as "Playa de los Ladrillos" (Beach of the Bricks) because of the many tile factories that are located in the vicinity. On the left: El Mirador stadium, and in the background, the old cemetery, 1957. (UFCA Collection)



Barriada de la Junquera hacia 1960. Fotografía de José Salcedo. (Archivo AMA)

The La Junquera district, in around 1960. Photograph by: José Salcedo. (AMA Archive)



Inauguración de la barriada Rodríguez de Valcárcel en la cuesta del Rayo, hacia 1954. Fotografía de Martín. (Archivo AMA)

The official inauguration of the Rodríguez de Valcarcel district, on the "Cuesta del Rayo", circa 1954. Photograph by: Martín. (AMA Archive)



Ocupación de los terrenos que poco después darían lugar a la populosa barriada de la Bajadilla, hacia 1950. Fotografía de Martín. (Archivo AMA)

Occupation of the land that shortly afterwards became the populous Bajadilla district, circa 1950. Photograph by: Martín. (AMA Archive)



Este conjunto de viviendas, conocido popularmente como «el barrio sin ley», estaba ubicado en la confluencia de la avenida Virgen del Carmen y Príncipes de España, hacia 1955. (Archivo AMA)

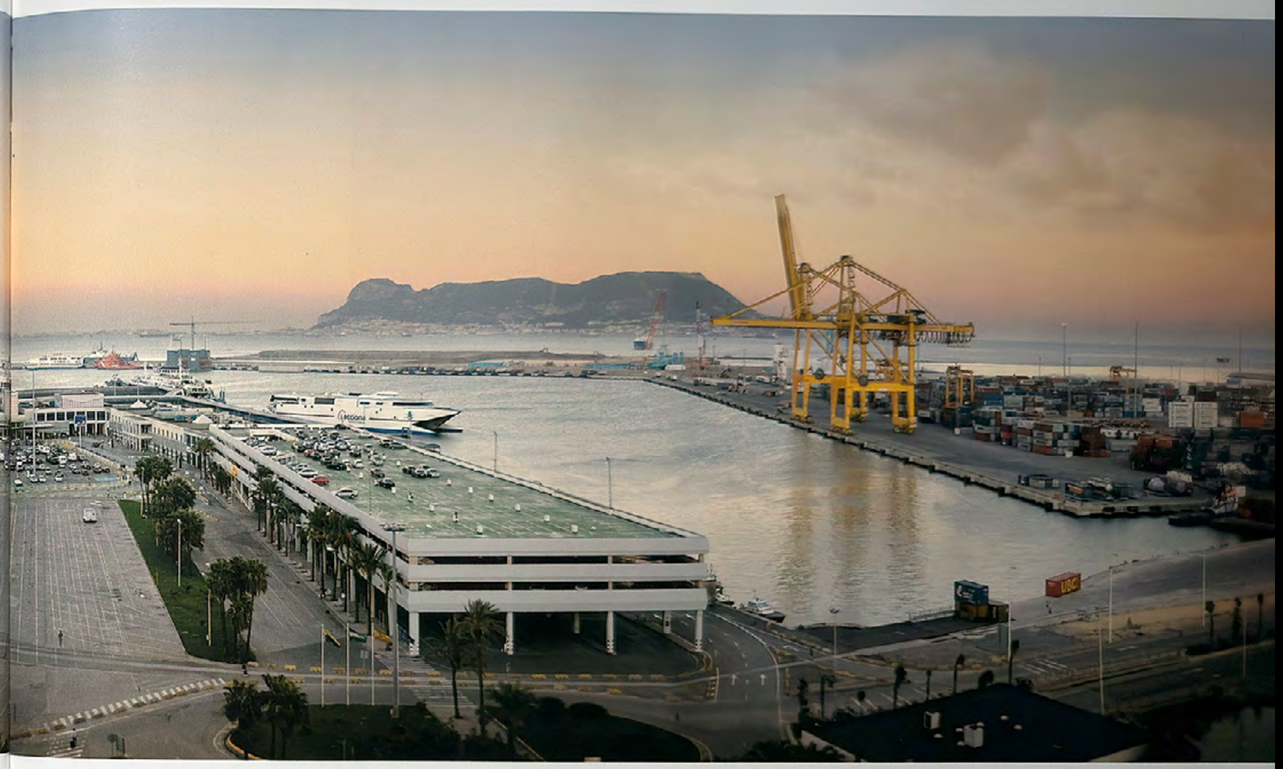
Commonly known as the "Barrio sin Ley" (Lawless District), this group of dwellings was located at the point where Avenida Virgen del Carmen met up with Príncipes de España, circa 1955. (AMA Archive)



EL PUERTO Y LA CIUDAD
2006



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas

© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Manuel Rojas Peinado



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Fernando Val



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas



© Mariano Vargas

Bibliografía consultada

Alemany i Llovera, Joan: *Entre dos mares y dos continentes*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y Lunwerg Editores, Barcelona, 2005.

Delgado Gómez, Cristóbal: *Algeciras en blanco y negro*. Fundación Municipal José Luis Cano, Algeciras, 1994.

Rodríguez Barrientos, Manuel: *El Puerto de Algeciras y sus prácticos*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Cepsa y Corporación de Prácticos, 2005.

Torremocha Silva, Antonio y Humanes Jiménez, Francisco: *Guía Catálogo del Archivo Fotográfico*. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, 1993.

VV.AA.: *Historia de Algeciras*. Diputación de Cádiz, Cádiz, 2001.

Fotografías

Archivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
Archivo Municipal de Algeciras
Mariano Vargas Castaños
Colección de De Vicente-Ojeda
Colección de José Luis de los Ríos
Colección de Francisco Vega Carvajal
Manuel Rojas
Colección Colectivo UFCA
Fotografía de Trinidad Díaz
Fotografía de Antonio Gómez Pabón
Fotografía de Barrera
Fotografía de Martín
Fotografía de José Salcedo Martín
Mariano Vargas Castaño
Fernando Val Pérez

Agradecimientos

Agustín del Valle (Archivo Municipal)
Pilar Pintor (Museo de Algeciras)
Asociación de Jubilados de la Autoridad Portuaria
Juan Manuel Álvarez (CIRESA)
Juan Canas Pavón
Fernando Val Pérez
Francisco Pérez Medina
Juan Ignacio de Vicente y Mercedes Ojeda

The Port and City of Algeciras

ONE HUNDRED YEARS OF SHARED HISTORY IN PHOTOS

The lives of ports and their cities are inseparable from the very moment when port installations come into existence. From the very beginning, a relationship is created which, if it is approached correctly, becomes a symbiosis in which economic and social changes can – and should – benefit all concerned. These links are even closer in the case of Algeciras, where the port was created as the result of the convergence of different factors that have since been analyzed extensively by historians and analysts. Thus the aim of this book is not to explain the "whys", or the reasons that this phenomenon came about, but rather the "hows".

The "whys" deal with a city whose development meant that the creation of infrastructure was not merely necessary, it was a matter of urgency. The celebration of the International Conference in 1906, which brought together the great world powers to try to resolve the colonial conflicts that had been unleashed around Morocco, only served to accentuate the lack of resources from which Algeciras was suffering, and became the definitive argument for the creation of a Port Board of Works to develop the port project. In this way, a city that, for a few short days, was the focal centre of the world signed a tacit agreement with its port to advance together towards a future that was looking increasingly promising.

This is not the time to go into figures and data. Of course, numbers and figures are indispensable for showing a port's magnitude and efficiency. They also provide useful information for managing it, since figures are necessary for counting containers, passengers, goods, bunkering and anything that is quantifiable. However, what this volume sets out to do is to tell two inseparable stories from the point of view of important witnesses – some whose names are known, others who are anonymous – whose photographs helped this shared history to move forward.

The Port and City of Algeciras. One Hundrend Years of Shared History in Photos is the result of an intense research project, the sources of which were the archives of the Port Authority of Algeciras Bay, as well as municipal archives and private collections. The objective was to find images capable of telling what still has not been recounted in words. The idea was not simply to reconstruct events, year by year, in a linear fashion, but to focus on the actions that really moved the story forward.

The photographs show scenes in which one can appreciate the major engineering work involved in building the quays, docks and jetties that make up the modern-day port.

The quality of the photographic plates also meant that enlargements could be made which would bring the human subjects closer to the viewer. Their faces, clothes and expressions bear witness to the time in which they lived and to the work that was being done. Their names were not important, but they left behind them a legacy that went unrecognised, though it was of enormous importance for the current inhabitants of Algeciras and the workers at its port.

The book ends with a hopeful view of what is to come. These are photographs that depict emblematic places in the city and its port. They are spaces that are important both for the activity that takes place within them and for their historical interest and aesthetic appeal. They are the finest example of a firm commitment towards a mutual growth, in which the sea needs the land and the land needs the sea. And having said that, nothing further remains but to congratulate Algeciras City Council and the Port Authority of Algeciras Bay on its centenary.

MARIANO NAVAS GUTIÉRREZ
Puertos del Estado Chairman

Aside from all the frequent clichés concerning the geographical location of Algeciras and its bay, the fact is, our city is special, being inherently a port city. Algeciras is what it is today thanks to its port – an open city, where no-one feels like a stranger because the port – that continental gateway to civilisations, peoples and cultures – has resulted in the fact that the most significant identifying feature of the people of Algeciras is that of hospitality.

Published to coincide with the commemoration of the centenary of the International Conference on Morocco and the creation of the Port Board of Works in Algeciras in 1906, this work – *The Port and City of Algeciras. One Hundrend Years of Shared History in Photos* – represents a chronicle of the city's considerable historical legacy.

Until not long ago, Algeciras was a large fishing town that also possessed an incipient industry typical of a southern town. Many people who still live in Algeciras well remember the days when the city ended at the corner of the park, and a modest hamlet straddled the La Miel river.

As a consequence, these photographic testaments of that recent period produce very special feelings in the viewer. During the 19th century, soldiers, spies, smugglers and fishermen made up the human panorama of this frequently-photographed spot, to leave for posterity innumerable graphic memories of what life in Algeciras and its region was like at that time.

It is well known that Algecirans have a great liking for old photographs; there are a number of private collections in the city that are magnificent, both in terms of their size and their quality, and which have been used to help create this book, together with the documental collections of the Port Authority and the City Council archives.

The satisfaction of seeing this book come to fruition is a dual one: on one hand, it means the successful completion of the work of collecting, cataloguing and printing photographs of enormous value, and on the other, it offers previously unseen images that will inevitably revive our most intimate memories of the past.

They say that photography reveals the truth, and one could add that these photographs represent a commitment to history – our most recent, most exciting history. Because in the slightly disturbing black-and-white images of these photographic plates, we can recognise the landscape and homeland of all those people who came before us, and who shared with us the unique setting of our city and its port.

For most readers, leafing through these pages will represent a look back at what Algeciras and its port were during the past century. Some readers will feel nostalgic on seeing places and landmarks that have disappeared in the wake of progress and modernity. Others will relive the excitement of seeing the city that they inhabited during their distant youth. Though of course, we have no doubt that there has never been a better time to live in than the one we have had the good fortune to experience. Younger readers, meanwhile, can look through these photographs in search of similarities between Algeciras past and present, at the same time as realising the extraordinary transformation that Algeciras and its port have undergone.

However, this reencounter with all these yellowing images of Algeciras and its port should also provoke within us a collective satisfaction at having turned Algeciras into the great city that it is today, and in the course of only a few years, thanks to the hard work and optimism of all Algecirans, as well as all those who came here from other places. In fact, this should also encourage us to carry on working to improve the city for the enjoyment of future generations.

Apart from anything else, this book shows clearly the close relationship that exists today between the City Council of Algeciras and the Port Authority, two organisations that work closely together on a daily basis to improve the quality of life of the city's inhabitants.

I would like to thank the team that has made this project possible, the numerous, highly-qualified groups of contributors – especially the UFCA – who have a long track record of promoting culture throughout the region. And I would like to thank those who created this book, for their work and dedication, resulting in this album of memories from our history, our closest and most recent history.

The Port and City of Algeciras. One Hundrend Years of Shared History in Photos is not only a commemorative publication; it is a high quality work, published on the occasion of the centenary, that gives us a chance to reassess the common heritage of our memories through photographs. And so, let us enjoy our most recent history, before going on to face the future.

TOMÁS HERRERA HORMIGO
Mayor of Algeciras

"Algeciras is a port, and port is a city", writes Juan José Téllez in one of the literary snapshots that illustrate this volume. But it wasn't always like that. The history of the relationship between Algeciras and its port is plagued with rapprochements and disagreements, with interest and indifference, and with love and cooling of affection.

Very often, the port and city of Algeciras grew up with their backs to each other, while other times they went forward hand in hand. At one time, the port even built a fence to separate itself from the city, and the city counterattacked by building an enormous wall of buildings to conceal itself from the port. And that is how the seafront at Algeciras became a no man's land. During the course of its history, countless tale-tellers appeared on this seafront, sometimes conspiring maliciously, other times playing at being a matchmaker between the port and the city.

After 100 years of such an eventful engagement, which began when they met in 1906 on the occasion of the Algeciras International Conference, and the subsequent creation of the Port Board of Works, the distinguished couple finally celebrated its wedding and the eagerly-awaited symbiosis between the port and the city was consummated.

Many distinguished witnesses have since signed the wedding book, including Paco de Lucía, the heads of the Straits ports, Daniel Barenboim and his orchestra, the delegations of the Interamerican Commission of Ports of the OEA, Joaquín Sabina, Europe's trade unions, Noa, the Andalusian government, the bullfighters César Rincón, El Fandi and José María Manzanares, the engineers from the National Congress of the Technical Association of Ports and Coasts, the European and African ministers of 5+5 – the working group on immigration – and many others.

History, which officiated at the ceremony, called on all those present to speak now or to forever hold their peace. And this was the reason why Juan José Téllez began to delve into his most deeply felt experiences, while Alberto Galán and the members of UFCA took to the streets in search of photographs portraying the happy couple in the past.

Meanwhile, the guests celebrated the future years of this couple in the halls of the Parque del Centenario, the Mirador del Saladillo, in the plans for the Parque Metropolitano del río Palmones and El Llano Amarillo, as well as the new spaces created on the Paseo de Cornisa, the renovated Millán Picazo auditorium, the new Parque de la Conferencia, the container building at the exhibition *The Port and the City of Algeciras, 100 years of history and future* and the guide centre on Isla Verde.

"It was in a town by the sea..."

MANUEL MORÓN LEDRO
Cahirman of the Port Authority of Algeciras Bay

Dedication

Reconstructing history backwards, as the chess grandmasters are said to do, is not an easy task. The job becomes even more arduous when, no sooner than you have sat down in front of the chess board, than you find that some of the pieces are missing and the rules of the game still haven't been invented. Recovering a century of the port and the city through a series of scattered archive images had something of the diabolical challenge about it. The researchers knew that there were photographic plates in existence that promised surprises, but the plates didn't appear until late in the day. With the wisdom of those who have observed the passing of time at a prudent distance, the plates decided to make them wait, as if they knew that only in that way would they be recognised for what they really were – signposts indicating the way.

The researchers found perfect panoramas trapped in glass; some showed huge blocks aligned in geometrical lines that heralded the future Isla Verde quay. Others showed – in the gaps between ships and buildings - fragments of reality filled with people, machines, atmospheres and oceans. One by one, the photographs kept appearing, though nothing was known about their creators.

But each time, the name of the photographer continued to be an unsolved mystery, one that was on the way to becoming a complete enigma until one of the researchers found the first clue. Trapped in a stamp in a corner of a panoramic shot was the name "Trinidad Díaz". This produced a flurry of phone calls to all the records and registers that might contain the name or surname "Trinidad". But there were no photographers or descendants of photographers with that name. It was sheer chance that threw up the second clue: one of the researchers was talking about the project to an old friend from La Línea de la Concepción. The friend said that his father had been a photographer, and what a pity it was that he hadn't kept all his photographs. Then the friend, who was by no means a young man, suddenly remembered that when he was a little boy, his mother had taken him to Trinidad Díaz's studio in Gibraltar, where the latter was working with his father, and that they had given him a Coca-Cola.

So there was Trinidad Díaz, on the other side of the border. Little more was known about him until the present.

In spite of the scarcity of biographical data about him, decades later, Trinidad Díaz has become more than just a photographer; he represents the witness of an age that would have disappeared forever without his photographic plates. The Algeciras shots had obviously been commissioned, but Trinidad went beyond the call of duty and really put his heart and soul into the work. His impeccable technique gave the glass plates a strength that enabled them to withstand the ravages of time, not to mention enlargements capable of recovering a gesture, the fold in a cassock or a ship's porthole.

Perhaps Trinidad didn't even take these photographs; it's all a vague hypothesis. Perhaps it was the work of a diligent apprentice. It could have been anyone whose name has since faded away behind the sharp focus of his gaze. But basically, you could say that "Trinidad" is the name that could be used for all the photographers of all the photos that have been gleaned from the shelves of archives, and from this or that private collection. Of course, many more names must have been involved, though unfortunately they have eluded the searching eyes of those who have tried to retrace their steps, all those years later. And so, the authors of this book would like to pay homage to all those anonymous photographers who captured those fleeting images for posterity.

Colectivo Fotográfico UFCA

Coplas from Puerto Blanco

Juan José Téllez

The long blue road from Algeciras to Istanbul

The sea, the sea. Long before those photographs – faded to ochre by the passing of time – had been mounted in albums or the frames that used to hang on the walls of poor people's homes instead of oil paintings, there was always the sea. And even before this country had been named, the waters of a planet largely made up of water lapped this coast, blessed its rivers and illuminated legends. Here, two seas interwoven between two continents with a love-hate relationship provide ample subject matter. It was here that the Pillars of Hercules sprouted up, and gigantic islands sank beneath the waves, in the days when millennia shouted out the names of places that no longer exist, and perhaps never did. Atlantis and Tartessos are words that still manage to conjure up the echo of the fog along these ocean coasts.

On a clear day with a west wind, a traveller can sit down by Punta Carnero lighthouse and contemplate the fact that nature is the absolute master of this land. It is there that we human beings feel the way we really are – miniscule and fragile. Perhaps this is why the east wind often gets up, to envelop the traveller's view with sea mist, so as to prevent the landscape from scaring him.

In ancient days, Puerto Blanco was the name of this cove, close by the place where our Neanderthal ancestors once lived. It is a magical spot, and it should come as no surprise that it was very near here that Ulysses resisted the song of the sirens, and met Nausicaä on the Isle of Perejil.

Trade and war both impose their habits. Old traditions that clashed with the ribs of the triremes and left their mark on a rocky sheltered spot in the peaks of Jimena. It was from this cove that they shipped garum from Baelo Claudia and dancers from Cadiz, to take them off to parties in ancient Rome. This is perhaps the reason why, centuries later, the Vikings confused Algeciras with the old city of Coliseum, when they came here to loot the opulent Merino town. The following year, the tables were turned and the Algecirans managed to defeat the Scandinavians, and used the wood from their longships to build the gates of their great mosque.

It was their own king who set fire to the Isla Verde; Al-Yazirat Al-Hadra, their saint and leader amidst the sadness and glory of Al-Andalus. And now, what remains of the island? Nothing but its ancient marine memory, which takes us to Istanbul. That profound odour of tar that the concrete mass of the city gives off is what continues to save Algeciras and its port from its own excess and ambitions. Not to mention that other part of the city's story, which brought cranes, opened dikes and built fish markets. With hard work and hammer blows, together with a fear of rampaging armies, amidst the ruckus of trap nets and the cries of those who went off to fight for the Duke in the conquest of Tunisia, the Algecirans – the children and grandchildren of that white port – learned to express their emotions using the coded but beautiful language of the *copla*. The wind still carries the echo of Ziryab playing his four-stringed lute, that wooden radio with its cloth cover and its high fidelity rejoicing. The songs are about love and death – about us, basically.

Between two waters

Behind the cranes and the balance sheets of the macro-economy, there is the dead dock worker, and the man who fastens the mooring rope to the bollards. Stylish waitresses have come and gone, as well as rough engineers from ships without a destination. The wounded were brought here from the wars of Africa, laid in baskets on a quay that was yet to be built. On their lips was the agony of death and the name of the far-off spot Barranco del Lobo.

The Algeciras of that time was an inhabited port, existing between the metallic blows of the containers and the naval vessels in front of besieged Gibraltar. Just where Serrat's *Mediterráneo* begins, between Paco de Lucía's *Dos Aguas*, this was a wharf filled with faces; most of them were anonymous, in comparison with the well-known visages of government ministers on official voyages, or famous people on holiday, or those who were travelling down to North Africa in search of adventure, lured onward by a hypnotic fascination.

So-and-so was here, when they bumped off Torrijos on the beach at Malaga, as was what's-her-name, who had to escape here from Tetuan, out of fear and filled with shame, with nothing more than the clothes she was wearing, when independence was declared in 1956. Then there was that other guy who took to sea in search of squid, only to find a syringe stuck in the forearm of his future. The city attracted a kind of *maquis* who were fleeing in the darkness, perhaps in a beaten-up old boat whose wicked-eyed captain would try to murder his passengers and steal their loot, when both of them were supposed to be travelling to the freedom of Tangiers. And the sun shone down on the weary face of Ahmed, who had come down from Frankfurt with his home on his back. In the region's collective memory, there was also the briny dawn of the fishing quay where the auctioneers would trumpet the fish prices, on a morning tinged with the flavour of salt, and with stalls in the main square. Mechanics with oily faces and steamy breath, intrepid captains scanning the sea mist, ship owners gunned down in the privacy of their offices, boatswains tanned by the sea breezes, soldiers who came and went towards the routine of the barracks, or went off to war and death – which were basically the same thing. There was the quay guard who read Bakunin, and a porter who didn't know that his son Francis would grow up to be a famous lawyer in Paris. Even the bullfighter Pedro Castillo was enlisted in the Navy on the Straits of Gibraltar, when it was ruled over by the ship owners Sayalero and Bandrés.

Many things passed through here – war and peace, Carlist crosses and Liberal standards, dictators travelling in official cars, daring smugglers, and Mariano Bertuchi the painter, who had the light of the shoreline imprinted in the eyes of his palette. Along the Calle de la Marina strolled the gentleman in the tweed suit, reciting his litany: "Change money, very good rate. Nickel needles for sale", and the Moroccan peasant dressed in a *shashiya* and carrying a basket filled with sweet triangles of *briuat* and other colourful delicacies. Between the distant dawn, when sailors gulp down their last slug of *cazalla* in the tiny bar, when the enormous container lorries have swallowed up the cherry orchards, Algeciras is a port, and the port is a city. Between two waters.

Watch the boats come, watch the ships arrive...

Men with gills who know how to piss over the side of the boat, with the wind behind them. It was all the same to them whether they sailed in boats with fishing nets or rods. One of them had an argument with the captain over dynamiting a school of fish, while another lost an eye in a shootout when they were chased by Moroccan patrol boats. And that one over there, the one with the stained arms and dark eyes, he misses the days when he used to row his tiny boat around Cape Jubi and he'd be home, with a school of sharks swimming astern.

They used to turn away when they saw a crow, and they believed it was bad luck to cross the path of a priest. They experienced shipwrecks, and some of them even survived; but many lost their lives in the opium storm when heroin reached these waters. Life has always been tough for the fishermen of the Straits.

And there are the harpooners, on their way to the whalers that no longer exist. And the old man who is untangling nets on the quay, as if he were a certified lunatic, in full view of any administrative officer who might be watching him from that row of shoeboxes that acts as a wall between the city and the port – this is the only seafront in the world from which you can't actually see the sea.

We must not forget those ship's pilots who survived the disaster of Cuba and ended up transporting troops, like cannon fodder, to the disaster of Anual; they say you could hear the screams of the soldiers in Morocco, in the middle of a storm. From Morocco came the daring corsair who managed to steal into Gibraltar harbour, during the long night of the 18th century, and steal a frigate from under the noses of the British. And over there, a smuggler guilty of several blood crimes awaits the mule train coming from Utrera, carrying doubloons for the black market. But also, there's the old lady with frozen eyes who has found in the black market what the state doesn't provide her with – protection and enough money to get to the end of the month, or the end of her hunger, or the end of all the post-war ages.

A young boy wipes the sleep from his eyes in the middle of the night, a time when the marketplace becomes a strange stock exchange, filled with shouts that nobody can understand or make out. There's another one locked away in the bathroom, trying to shit out three little acorns of hashish. The moon descends and the sun rises: the air smells of tar and fish. There's not only packet boats loaded with containers moored at the bollards, there's also a whirl of sails and draughts swaying in the breeze. At the passenger terminal, you can hear the clicking heels of a stewardess on a Trasmediterránea ferry, while an American poet waits to cross over to Gibraltar on the tiny wooden jetty. A funeral procession loads up the first coffins containing the lifeless bodies of "wetbacks" who died during a sea crossing that is so often a passage to hell.

A ship owner smokes a Bisonte cigarette, as the lampshades in his office swing to and fro, from the storm that is preventing a group of people from crossing over to Ceuta – true prisoners of the east wind. Two merchants lock themselves away with a couple of loose women in the Bolonia, or on the Pasaje Andaluz. Meanwhile, there's a guy who plays the mandolin and has a stall in the square, and whose son Paco is a genius, they say.

A sailing ship called freedom

Moors were often sighted off the coast, Berber pirates; though in fact, they were Dutchmen like Jan Jaz, who reigned in Tangiers. This is why so many watchtowers were built along that coast, punctuating the different sections of the shoreline, ready to raise the warning if any looters were sighted.

In Algeciras at that time, there wasn't much in the way of statues to enjoy – perhaps the Patio del Coral, with its flavour of the unrepeatable past, or the Ojo del Muelle, which opened like a magic door, next to the shore of an unbridled sea. Into that land that had been demolished by its own inhabitants, others arrived, over the slow cadence of the centuries, the unhurried rhythm of the stalactites, the deliberate to-ing and fro-ing of the tides. Some of them were market gardeners, many of them were fishermen. Fugitives arrived from the Gibraltar exodus, with their homes on their backs and their dreams elsewhere.

In the tiny chapel of the Cortijo de Los Gálvez, not far from the place where Moratín would see the performance of a bolero in a cafe, a sailor's widow shows off her plaits like an *ex voto* before Christ. It was when this inland sea was filled with death, and masts cracked beneath the volleys of friendly or enemy fire. Patriotism and flags brought blood, sweat and tears and naval vessels sank to the bottom of the sea, in the days when the world was governed by periwigs, military helmets and blunderbusses.

Freedom took its time to arrive, aboard a sailing ship. She was called *La Pepa* and she came escorted by Marcet's gondolas – that line of carriages that travelled from Cadiz to Algeciras through La Trocha, infested with bandits and legends. But many great ideas arrived on ships. One fine day, a Frenchman who may have been a Freemason got off a frigate and whispered into the ears of the Algecirans the three magic words that someone had written on the walls of the Bastille: freedom, equality and brotherhood. Shortly after, an American would speak about the rights of man, though this time it was in English. And a liberal fugitive who was escaping to Gibraltar, and who would end up murdered on the beach at Malaga, carried in his backpack a strange book, the first page of which was about how we Spanish should be just and charitable.

That's why, a century later, journalists and printers faced firing squads, lined up against the walls of the cemeteries, not far from the sea. Also executed were teachers and post office workers, Esperanto speakers, trade unionists and all the members of the Trafalgar Masonic lodge. Years passed, and other wars arrived, bringing victory convoys, processions of defeat, ships torpedoed by the Italian Fascists on the orders of Junio Valerio Borghese, the "Black Prince." There were Argentinian commandos who came to attack the Royal Navy, as well as IRA activists gunned down by members of the Special Air Service, in the shadow of the rock of Gibraltar.

When democracy finally arrived to stay in Algeciras, a crazy German – like a memory from the city's long shipwreck – found the flag that Mariana Pineda had embroidered, on the beach at Los Ladrillos.

Green, I want you in green

The city could have been different, but that wasn't the case. A fistful of postcards takes us back to those darkest memories of our youth, when the Casino cinema still existed, and before the Kursaal went up in flames. But a possible city did exist, and it was dreamed by a man who came from overseas: he saw Algeciras as a beautifully hybrid place populated by a people with the blood of a thousand races running through their veins.

His name was Jorge Próspero de Verboon, and he had been made a marquis by Felipe V when he joined the army which, during the tumultuous 18th century, attempted to win back Gibraltar in a series of sieges that achieved nothing more than the sinking of numerous warships, not to mention the naval pride of the Spanish empire. Verboon had taken part in the taking of Barcelona and the building of the Ciudadella. In Algeciras, Juan Carlos Pardo recalls, he dreamt of a city that was never to be: "the plan of the port is a very safe mooring place, with lichen and very clean sand as far as the mouth of the La Miel river. The deepest section is in the middle and the southern part of the city, which is where the larger ships can weigh anchor, while outside the port as many can drop anchor as they wish. But the frigates, galleys and other smaller vessels can moor in front of the mouth of La Miel, where they will be sheltered from the sea." His cartography detailing the remains of Algeciras was just as precise as his proposal to rebuild the site is daring: "close by the mouth of the La Miel river, he planned to build a small jetty on top of the rocks that stood above the high tide", wrote Pardo. He went on to explain that Verboon's idea was "to facilitate boarding and disembarkation operations at low tide, which was difficult when effected on the beach without such assistance. At the end of this jetty there was also a pentagonal structure that could be used to defend the city in the event of an attack from the sea. The port would be well protected, as it would be located between this defensive feature and the gun batteries of Isla Verde."

The city gradually grew, and so did the port, very often in an eccentric manner. Later on in the mid-18th century (as we can see from the drawings of Joaquín Cobos), an old jetty stood next to La Marina. This was used by traders, fishermen, corsairs, the Navy and smugglers, who always stopped off religiously at the customs hut, to purchase favours, pay taxes, or both. The fort on Isla Verde was built in 1734 by Count Le Roy Deville.

And the wars continued – on July 5,1803, a couple of years before the disastrous battle of Trafalgar, there was a naval battle on the edge of the port's waters that Admiral Linos won against an English division. The new Algeciras coexisted alongside the old one. Until very recently, the Ojo del Muelle acted as a bridge between the port and the Plaza Baja. No doubt you will have seen the old photograph in which a man riding on an old hack appears beneath its arch, or the carriage passing between beautifully chipped plaster walls. According to history, El Ojo formed part of the old walls of Villa Nueva, right where the Banco de Bilbao now presides over a square. And now, where the old tobacconist's used to stand, people queue up for spit roasted chicken, perhaps nostalgic for *pepitoria* sauce. The arch may have been an old gate onto the sea or, perhaps, the entrance to the shipyards going from the old naval quay. In any case (and especially after the terrible demolition the city suffered in the 1960s), it has become a street without memory, without any trace of the prostitutes on Calle Muro who were described by Luis de Armiñán (the father of the famous director Jaime) in a novel that was both daring and unforgettable.

Leaning in the doorway of the whorehouse

Here they were not called *lumiasquillas*, *percantas* or *jineteras*, or any other of the scornful words that the Spanish language has to describe the ladies of the night. They were the *señoritas* who would escort visiting tradesmen and fish dealers on their nocturnal revels. Some of these men used to shut themselves away for two or three nights in places such as El Pasaje Andaluz and Bolonia, a nightspot that Alfonso Grosso used to frequent when he sailed westwards from the Straits. In the course of time, these *salas de fiesta* became English-style pubs. This was after the days when the underworld of prostitution was interwoven with that of the flamenco arts. The last of these places to close down was the Rey Chico, in the 1980s. The premises are now home to a functional, sumptuous chapel of rest.

The *señoritas* used to work alongside flamenco singers and guitarists, including Antonio Sánchez Pecino, who always forbade his children from performing in that kind of joint. At around sunrise, the barman would come round and count all the bottles beneath the tables, many of which were still full, but which the *señoritas* used to hide in order to bump up the client's bill. One night, one of those unhappy clients got up and split Antonio's guitar in two. Antonio arrived home in the early hours of the morning in tears. His son Paco saw him, and learned a lasting lesson from the dignity and courage he saw on his father's countenance.

These nightspots were terrible dives that were reminiscent of the sailor's cafe that La Bizcocha ran in Cadiz, and where La Lirio used to perform. Someone else who may have performed there was Pepa La Caballo, who was a big hit at a certain point and who – according to Antonio Hernández – used to quote two rates for a *beso Francés* [blow job]: "with" or "without". That meant, with or without her false teeth in. When they brought out the prisoners from Escopeteros jail in the summer of 1936 and took them off to build the Faro road, José Luis Cano recalls that the women were the only ones who had any pity for the imprisoned men.

As time passed, these brothels and houses of ill repute disappeared, to be replaced by "love hotels" such as Los Lagos – spotless establishments where the women could guarantee their income throughout the year, receiving in their rooms a clientele that was fixed, more or less, as the women used to rotate their shifts according to their menstrual cycles.

However, on the edges of the markets or along the river, there were always part-time prostitutes who used to go on the game when times were hard. The worst pimp that prostitution ever had was drugs, especially heroin. The most spine-chilling of those "Samaritans of love" (a twee phrase coined by José Luis Perales) was La Güilona. Even when she was pregnant she continued to offer her considerable body to truck drivers. But she ended up bleeding to death in a *pensión* after giving birth, leaving the hospital alone and going off to shoot up, because she couldn't bear the cold turkey. Even so, now I come to think of it, perhaps the fact was, she couldn't stand that existence any longer.

Ay, ay, ay, ay, don't look at your reflection in the river

The port grew by the side of a river which has its source in La Chorrera, on the Sierra de la Luna. Just once, I saw the snow on its peaks, but you could never be absolutely sure whether its rocky crags were really a stone parapet or a threatening shape that would one day – after having been robbed of too many of its trees – swallow up the old Isla Verde.

But the river La Miel (I'm sure that Wadi-al-asal wasn't its original name) came from an ancient time, when its waters did not only bring mosquitoes and rubbish from the outlying areas, but arcane poems by Ben Abi Ruh, who spent a pleasant night there in defiance of the censors. The river's muddy currents also brought us legends of bandits, especially the Garganta del Capitán gorge, which separates Algeciras from Los Barrios.

The sea port was called El-Idrissi, and you can still get from there to La Villa Vieja, through the Patio del Coral and up a series of cobbled slopes. The old city of the Merinos was located close by both the sea and the river La Miel – which I remember some rather affected person describing as "Amiel" in the schoolbooks of our old Salesian college.

Until the port of Algeciras was given its naturalization papers in 1913, the mouth of the river La Miel was used as a jetty. Goods and passengers were set down there, at a point where audacious buildings were constructed, such as the one that was designed by Guillermo Pérez Villalta and built by Enrique Salvo, on a cement tomb that is sometimes used as a car park.

From the El Cobre aqueducts to the mouth of the La Miel river, there was a time when the river jostled against the city, flirting with the railway line that the English built to link up with Ronda. The river used to flood the shantytowns in wintertime and prevent schoolchildren from getting to school in the 1960s, as they were unable to cross the fragile footbridge where the river crossed Las Vegas. Barges used to moor in the shelter of its watercourse, punctuated by bridges, and the superstitious would offer up prayers in the form of drawings of the Christ of Alameda, or his San Bernardo counterpart. At that time, the river was an important feature on the map – it was a natural, wet thoroughfare, a setting for festivity and funerals, and children used to wonder what those strange arches on the La Perlita stretch were for.

There was a time when the river used to give off a bad smell – like certain fortunes do, the sort of thing that happens in the dark days of a dictatorship. We could sense something beyond the fragrance of night jasmine that pervaded the open-air cinema showings in summer, like a neighbour or a relative who was beginning to bother us. And so the authorities buried the river beneath a layer of stone, upon which they built car parks and roads. Eventually its mouth was rerouted to the beach of Los Ladrillos, which in fact was called the Baños de Carmen, but whatever it was, it was never the same again, and simply became a quagmire at the other end of our childhood.

But we can still hear the river, beneath its stony tomb. It sings to us of the tiny hamlets past which it

used to flow, along the banks of an enchanted forest that is less of a forest every day and which some day, sooner than later, will be helpless to stop the Sierra de la Luna from swallowing the city and the port, burying us beneath a crypt of stone, as a just vengeance for what the Algecirans allowed to happen to their river.

...and the whales are dying out, thanks to unscrupulous businessmen. I'd like to be civilised, like animals are

In Algeciras there used to be harpooners who might have been named Queequeg, and may have sailed in the Pequod in search of Moby Dick. Or perhaps they were called Ned Land, and perhaps the Nautilus crossed the Straits on the way to its destiny, 20,000 leagues under the sea. They all worked for the old whaling factory which made a fortune, near to that lighthouse at the end of the world that is called Punta Carnero.

Nowadays, on that spot, there are nothing but large, run-down buildings vanquished by the passing of time and international legislation; huge constructions that lie between artificial reefs where the enormous cetaceans used to be deposited in the old days, felled by the cannons of the *Marsa* in the Gulf of Cadiz. This gulf was a lucrative whaling site at different periods – between 1921 and 1926, thanks to the Norwegians, the Compañía Ballenera Española processed more than 3,000 finbacks and over 300 sperm whales in that factory at Getares and, from 1948 to 1954, the stretch between Algeciras and Ceuta became a major whaling site.

It was around the same time that Mariano Vargas, a steamboat pilot for the merchant Navy, became captain of the *Antoñito Vera*, a small whaler of around 250 tons who now realises that "cetaceans are danger of extinction, just as all the higher animals and plant species are."

He goes on, "it's not just because we humans seem to be convinced that the real world is as inexhaustible as our fantasies about it are, but also because we are by far the strongest species, we persist in considering ourselves the kings of the earth, which we have been governing with an utter indifference and despotism."

His old memories take us to his house on Calle Fuentenueva, at the foot of a small hill that used to lead up to a cinema, not far from La Glorieta and La Bajadilla. For many years, Vargas knew the channels of the oceans better then he did the streets of his city. "The biggest whale-hunting grounds in the 1950s were in the Gulf of Cadiz. They never used to hunt in the Alboran sea, on the eastern side of Gibraltar. This suggests that, at least at that time, the Straits were not a passing place for cetaceans migrating between the Atlantic and the Mediterranean, and that the animals that were captured were genuinely Atlantic."

Some whales still reach these shores, to expire on the beaches, as if they had intuited what used to go on here. However, many others do pass through the Straits, perhaps carrying Jonah or Pinocchio in their bellies. There is a company in Tarifa that organises trips for tourists who want to hunt whales – but with cameras, of course. Perhaps one of those tourists might have caught sight of a huge white whale, with a harpoon stuck in his flank, and a rope tangled around the lifeless corpse of a tall, bearded man called Ahab. Apparently, there is a whale that lives off the coast of Chile which fishermen call "Mocha Dick", in homage to the nearby island where – according to Mapuche legends – if you see four whales swimming together, your soul will be stolen away.

In the end, the works remain, the men depart. The new ones that come will carry on the work. Life goes on the same

Since ancient times, in Algeciras, nothing has taken longer than the port works – projects that were never completed owing to a lack of resources, and contracts that were almost always sealed without bothering to visit the notary's office, on the strength of a word or a handshake – fleeting gestures that were often hard to translate. The city and its port was built by architects such as Pablo Díaz Becerra, Pedro Puche, Isidro Custodio and Mateo Arjona, as well as builders who were often nameless and architects in the pay of the council. Apprentices used to marry the daughter of the master builder, and thus perpetuate the guild through a bloodline – families such as the Barrancos, the Casados, the Cassaus and the Infantes. Of course, outsiders would sometimes be brought in, such as the architect José San Martín, who built the San Roque bullring, as well as the one called La Perseverancia (near San Isidro, at the top of the Paseo de la Alameda), which was where *Cara Ancha* made his first appearances in the ring – that *Machadian* bullfighter who, legend has it, was in La Coruña when someone asked him where he was from. He replied, "Algeciras".

1. "Algeciras! That's a long way away!"
2. "No sir", the bullfighter replied, "It's Coruña that's a long way away. Algeciras is exactly where it should be."

Algeciras has always been a city in flames – its last Merino king burned it down, but he was by no means the last. Fire has played a very important part in the city's history, destroying buildings such as the primitive Hotel Cristina, the old Teatro de Variedades and the Kursaal which, until its destruction (and as life is a matter of chance) was used both as a casino and a dance hall as well as a school after the Primo de Rivera dictatorship banned gambling in Spain. However, it is also a city that is capable of rebuilding itself – and always by way of the sea.

The port enlargement project dates back to 1906. It basically involved the creation of a mooring area and "the construction of a breakwater that would run from Isla Verde, giving shelter to the port, so that ships do not have to take refuge in the mouth of the river", as the water was too shallow there. First the Galera quay were built, followed by the Villanueva quay, and so on, successively.

The old timbered quay stood next to the mouth of the La Miel river and opposite the Isla Verde fort, which was built during the sieges of Gibraltar in the 18th century. In 1887, the first masonry dike was built next to the mouth of the La Miel, which served as an aperitif for the future port. Between then and the construction of the bridge that now crosses the river mouth – from the Navío quay as far as the passenger terminal – history has swept past like a tsunami, resulting in major projects such as the Super Port, and others that never came into being, such as the island designed by José Arana, and the *Enlace Fijo* railway, of which only a ventilation tunnel was ever built, in Tarifa.

Not long ago, Guillermo Pérez Villalta designed a tower in the shape of a Chinese vase for the port area. But it was never built, just like many other illusions and mirages that are inspired by dreams of grandeur or, sometimes, of beauty.

I'm a train

The iron horse steadily made its way through Andalusia, reaching as far as the Gibraltar Straits. Algeciras was the object of two railway projects – the first, the San Fernando-Algeciras line, would run as far as the town that had linked the cities of Seville and Jerez since 1860. But it came to nothing, owing to a lack of interest on the part of the business sector, though the project was still being mentioned as a possibility a century later. In 1862, a local businessman called Luis Lombard, who would go on to be the owner of the Huerta del Recreo, convinced a group of English businessman to help found The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Limited, which was created with an enormous sum of capital, upwards of 45 million Pesetas. The line connected Algeciras with Malaga, running along the Serranía de Ronda and linking up with Bobadilla. The line would be 177 kilometres in length, and reached a height of 793 metres above sea level. Work began on the project in 1888, and two years later, the first section reached Jimena, the city that gave its name to the line's first locomotive. Twenty-one stations were built, two of which – Algeciras and Ronda – were luxurious constructions.

The line ran through a vertigo-inducing landscape that passed between bloodcurdling crags and grottoes that were straight out of legend. But it began by sea, at a quay close by a 100-metre-long wooden jetty where the luxury express that ran from Madrid to Algeciras would arrive. The train timetable was designed to connect up with those of the steamships owned by the same company which sailed on to Morocco and Gibraltar. In 1911, the international company Wagons-Lits linked Paris and Tangiers by a railway route that included the Algeciras line. Passengers arriving at Algeciras would then travel by steamship to Gibraltar, from where they would board the *Rezcué* and set sail for the city that in ancient days used to be called Tingis. Or rather, they went from African Spain (as Alejandro Vicuña used to call Algeciras) to Spanish Africa on board the *Sanjurjo*, a boat that for 30 years withstood the four-hour freezing voyage across the Straits.

At that time, Algeciras was, to a great extent, a branch of Great Britain: The Algeciras Water Works Company Limited not only brought running water to the city, it also destroyed the legends concerning the Garganta del Capitán, where the source of the La Miel river lies, and which would become the principal source of its business. Thus it erased all memory of the legend of a ghostly bandit who the admirable José Vallecillo would evoke 100 years later. England was also present in the area around Algeciras port, with those garden houses that became so popular in the Victorian era, and which multiplied in the image of Ebenezer Howard. And so, among the fruit orchards, Villa Aline was built by the railway company. Other such edifications included Villa Miramar, the mansion of the Argentinian vice consul Adolfo E. Rugeroni, and the villa belonging to the shipping agent Guillermo Jaime Smith y Corlet on Calle San Nicolás in Villa Vieja. Miraculously, this building has survived intact to the present day, and is now the headquarters of the Mancomunidad de Municipios, on the outskirts of the now-disappeared beach of El Chorruelo. Other personages, such as John Morrison and the railway engineer Alexander Henderson (both of whom were linked with Algeciras's industrial expansion at the time) were behind the creation of the bungalow district that comprised the Paseo de la Conferencia during the so-called golden years of Santacana's Algeciras. Most of these dwellings were built for the management of the railway company, a firm that, in 1892, also began work on building the Hotel Reina Cristina. But that's another story.

Hotel, sweet hotel

English and German spies shared the New Year's Eve revelries at the Hotel Cristina during the Second World War. A gold plaque presiding over the reception area commemorates the fact that the hotel was visited fleetingly by Alfonso XIII in 1937, together with other luminaries such as Ava Gardner, Orson Welles and Winston Churchill, not to mention personages of lesser historical importance, such as Carmen Polo de Franco.

The establishment was built by the railway company and managed by the Henderson Administration. After all, if the line had two top-class railway stations, then it also needed two hotels of the same category. Thus the Hotel Victoria was built in Ronda, an establishment that was, at one time, the temporary home of Rainer María Rilke, just as the Hotel Cristina was visited by the Irish poet William Butler Yeats, who was searching for inspiration in the hotel's Queen Anne style nooks and crannies, to write one of his most famous poems, *At Algeciras, A Meditation Upon Death*. The poem was a testimony to the poet's precarious state of health, and seems to presage his own end.

The Hotel Cristina was inaugurated in 1902, but in 1928 one of those conflagrations so typical of the city devoured part of the building. The fire was apparently caused by a short-circuit. The hotel opened once more to the public in 1932, and has survived to the present day. It was a hotel of bullfighters and singers, though it also sheltered universal celebrities such as Federico García Lorca, who was once photographed in the hotel's gardens, together with Rafael Rodríguez Rapún. The photograph comes from a slide that the English author Ian Gibson presented to the Campo de Gibraltar Press Association, and it now hangs in the reception. It seems strange that, with the passing of time, the Granada home of the Rosales family, where the author of *Poet in New York* spent his last days before being arrested and subsequently executed, has now become a hotel that also bears the name Hotel Reina Cristina. Paul Bowles tells the story of how, a few days after the coup d'etat in 1936 that unleashed the brutal Civil War, several workers attempted to restore the word *Reina* (Queen) on the Republican sign on the establishment's white façade that was abbreviated to "Hotel Cristina" during the five eventful years of the Republic's existence.

There were other hotels, but they weren't the same. A much more modest establishment, the Hotel Marina Victoria stood on Paseo de la Marina, which terminated at a beach that disappeared many years ago. You would reach the beach after passing between two stone pillars crowned with Etruscan-style bowls, just where the present day Avenida Virgen del Carmen now begins. It was also here that the fish stall used to stand, and the low three-storey buildings that once flanked the old city's Plaza Baja. These calm waters soon became a dock for mooring barges loaded with rocks for building the Galera quay. On the riverbank opposite Calle de Segismundo Moret, other establishments sprang up such as the Hotel Londres (later renamed Hotel Termino) and the Hotel Anglo-Hispano, which was closed down in the late 1990s following a shady deal involving the city council, the plan was, to buy the building and turn it into a conservatory.

From Madrid came a very courtly young man with a top hat and sideburns

Shortly after Alfonso XIII had paraded through the city in a helmet decorated with feathers, the port filled up with turbans, flat leather sandals and *chilabas*, as well as arrogant wearers of monocles, bowler hats and baggy trousers. It was the dawn of the 20th century, though in 1906, there was still no sign that the four horses of the apocalypse were about to be unleashed upon the planet.

All the world was present on those old quays, at that time. Provosts from Spain, Germany, the United States, Belgium, the Austro-Hungarian empire, France, the United Kingdom, Italy, the Netherlands, Portugal, Russia, Sweden and what was at that time Morocco all came together in the city for several months to discuss the rules of the game they should use for the colonialism practiced by the First World on the Third – though at that time those categories of humiliation and arrogance had yet to be invented.

The poet Manuel Fernández Mota, an Algeciran from La Axarquía, has written an excellent essay about the Conference of Algeciras, which is the name that was given to that exquisite lost opportunity. Fernández believes that the occasion could have been a precedent for the League of Nations which, after the sound of gunshots had finally been silenced, turned into the United Nations. Others, who are perhaps armed with less data but greater intuition, claimed that the conference represented the consolidation of the looting of the Third World, and that nothing could have prevented either the First World War (which was about to break out in Sarajevo), the mustard gas bombardment of the villages occupied by Rif insurgents by the Spanish Air Force, or the disaster of Anual caused by Abd-el-Krim's muskets – the last visible sign that the Spanish empire had become a tomb.

But the turbans and bowler hats, the leather sandals and baggy trousers, the *chilabas* and arrogant monocle-wearers continued to come. They often travelled on board the victory convoys, sometimes on the defeat convoys, but most often they came in peace, in the heat of trade or in search of new horizons. Some found death here – Driss Azdad died in La Marina in the mid-80s in a shootout with the Spanish police, who were searching for a drug dealer. The old fisherman Rafael Montoya came to the city with his memory packed with images of death. He can still remember the day in the Civil War, when he was a teenager, that he saw a trembling young girl arrive at his house in Almeria after having escaped from the slaughter on that legendary, bloody road out of Malaga.

There were many shipwrecks – sometimes even inside the port, when vessels became beached or damaged after hitting the quay. These accidents were sometimes fatal, bringing a stream of condolences and, inevitably, widows. But there were many more sailors or workers whose knuckles would whiten with rage after having been saved from an accident at sea or on land, but whose friends had perished. These were the days when there was no such thing as health and safety at work.

In the poems of Jorge Manrique, the sea always represented death. A port, however, was almost always synonymous with life. Almost.

From Cadiz to Gibraltar, what a lovely road!

– Ignacio, what do you work in?
– Me, work? I'm from Cadiz!

Federico García Lorca was taken aback by Espeleta's reply to his question. The elderly flamenco singer had just been signed up by La Argentinita for her show *Las Calles de Cádiz*. He had gone with her and her boyfriend, the bullfighter Ignacio Sánchez Mejía, to Cadiz, a city whose fame had spread as far as La Habana, on the other side of the ocean.

Together with Rafael Rodríguez Rapún, his lover and friend, Federico travelled back to that beautiful Malaga of Emilio Prados and Manuel Altolaguirre, where – at the outdoor bars on El Palo – he met up with a young Algeciran poet called José Luis Cano. The pair travelled along the coast in a broken-down car from the white-sanded Conil beach, whose Castilnovo tower was the only survivor of the tidal wave that followed the Lisbon earthquake. With their white-walled courtyards and their veiled women, Vejer and Tarifa maintained the flavour of a past that just refused to leave, like the ghosts of souls in pain who are unwilling to leave the home where they were so happy, or unhappy.

Looking over towards Gibraltar, in that place they called Algeciras, García Lorca checked in at the Hotel Cristina, though perhaps he never knew that an Irish poet called Yeats had stayed in those same rooms, where he had written a meditation upon death.

Lorca too, had only a few years of life left. And Ignacio had even fewer. As for their strange country, the fact is, you couldn't really tell whether it had ever been alive.

From Cadiz to Gibraltar, what a lovely road! The sea recognises me from my sighs

When law and order had destabilised Spain's legitimacy, lawyers and attorneys, great projects and enormous obstacles would come and go between Cadiz and Gibraltar. And when there were hardly any ships in the docks at old Cadiz, and not even one red light shone on Calle Plocia, sailors and dockers from the city would arrive in Algeciras, travelling along that lovely road. As the pages turned on the calendar, they would meet up with bluff Galician fisherman, sailors who had come from La Vila and Santa Pola, as well as the bricklayers from Grazalema and Sierra de Ronda, and Moroccan cabin boys who had to be hired when there was a lack of Andalusians who wanted to take to the sea. They all made the journey to a crossbred city whose blood was becoming ever more hybrid, a genetic code that turned Algeciras into the daughter of the four winds and seven seas. Even though she never wanted to accept the fact.

And goodbye to my dear Spain, I carry you within my soul

Juanito Valderrama often used to visit his friend Pepe Marín, the fish dealer whose house always rang out with the sounds of flamenco. He stopped off there one night on the way to Tangiers, where perhaps they talked of exile. Both of them were united by a love of song and the fact that both had known defeat. During the war, Valderrama had fought in the ranks of the Fermín Salvochea battalion, while the Communist Marín had gone to ease the pain in his tubercular lungs at the spa of Jimera de Líbar.

The singer – who was accompanied at that time by the guitars of Niño Ricardo and the young Ramón de Algeciras – crossed the Straits to perform for that Spanish parish on the last rung of the protectorate. Tangiers, the city of Paul Bowles and Angel Vázquez, who was beginning to write the grim tale of Mohamed Chukri (published as *El Pan Desnudo*) before pissing on his father's grave. It was there, amidst those crowds of emigrants and landless folk, black-feet and moors, that Valderrama wrote the lyrics to a *copla* that would become the anthem for all those Spaniards who crossed the Pyrenees in the 1950s, with their cardboard suitcases in their hands, in search of the promised land.

When I left my land I looked back, my face wet with tears because I was leaving what I loved the most behind me

It was not the first time that hopes and dreams had set sail from the port of Algeciras, or from Gibraltar, where ships weighed anchor for Great Britain or the Americas, even if – in the 19th century – passengers were occasionally left behind ashore, forcing them to huddle beneath canvas sheets that were weighed down with poverty and lice, not far from the Saccone mansion at La Línea.

Moroccan Spain passed through Algeciras, evoking Juanita Narboni on the streets of Tangiers, or gazing out across the Atlantic at Larache, or losing itself in the stalls of the Tetuan medina, not far from the Casino Militar where Franco had once watched history pass by like a slow Sunday afternoon in the provinces. Ceuta was a mere stone's throw from Algeciras, and many of its residents would move to Puerto Blanco, to occupy the labyrinth of apartment blocks at San José Artesano, or the supposedly Andalusian mansions on San García. Times were changing and now it was not only the Andalusians who were crossing the water; human traffic was coming the other way, too. This very morning, a man called Yunes Mrabet from Arcila applied for a job with a ship owner, who hired him because the work was hard and the pay was poor, and nobody from Algeciras, Alicante, Galicia or the Basque country wanted those jobs anymore.

You'll have to search for me like the water seeks the river and the river seeks the sea

The Ceuta ferry brought Antonio Arenas with his guitar, who played for Camarón, and Manuel with his, who teamed up with Lole. Just as Segundo Falcón did wonders with flamenco in the hold of a Naval packet boat, amidst the stink of old tar and diesel fuel, the sea of the Straits still conjures up the voice of Juan El Africano, as well as that of Corruco, who they brought from La Línea to Algeciras with his eyes closed, and who in the days of the Republic used to sing *fandangos* that went: "Ay, a cry of freedom / from Galán and García Hernández / a cry of freedom / made the throne and the crown tremble / and with its pain brought victory / to the Spanish Republic". While Jarrito packed his bedroll for Caracas, Flores *El Gaditano* sang to a government minister at the sailing club, while Manuel María de la Palma Arroyo Jiménez (who came to fame under the stage name of Tío Mollino) used to work as a peddler on the fringes of the food market, next to the fish market. He also used to hang out at the Café Bohórquez (where the Fernando Quiñones would drop in occasionally), or the bar run by Antonio *El Flecha*, where he used to do his deals. He says he had to put a flowerpot with geraniums on the windowsill of his flat in the Reconquista neighbourhood, just to remind him where he lived. A sailor living on dry land, he often had to face the sailor's worst enemy – the wind. In 1952, for example, he was booked to perform at the Tarifa festival. "It was terrible, it was so windy that the chairs were blowing over. Everyone ran off to a bar near the castle. But I didn't stop singing for one second. But they only paid me half my wages – two *duros*. What a terrible show. Did I stay the night, you ask? I stayed for two days! Until the wind died down. A few years later they called me to sing at the Easter festival, and I said yes, as long as it wasn't windy."

It was shortly afterwards that Miguel Mateo's family, who had just arrived from Murcia, were taken in by the Arias family, just by Ojo del Muelle. At that time, flamenco and bullfighting ruled the city, though in the 1960s a new fashion arrived, as travelling accordionists and violin virtuosos busked the streets on La Marina and in the shade of the Bar Aperitiv. Some say they saw the shadow of the composer José María Sánchez Verdú pass by, perhaps on his way to Portillo bus station, to buy tickets to Granada de Falla, where he would become famous.

Completely unaware that a philosopher of the stature of Adolfos Sánchez Vasquez had been born in that maze of tiny streets in 1911, Los Cisnes Azules and the Trio Juventud competed with their *yeyé* rhythms at the Festival del Estrecho (which was won by the group Smash), while in the 1960s, an Algeciran sang his heart out on a corner with his group Los Angeles. Meanwhile, Gibraltar radio brought us the voice of Albert Hammond, who informed us that it never rained in Southern California.

Of course, El Niño de las Botellas was there, and so was Merche, that wonderful guitarist from Calle Domingo Savio, who used to play with Antonio, the lottery ticket seller. And then Juan Peña El Lebrijano crossed the Straits in search of a ring in Tangiers and Casablanca. But the god of music in that city, from those waters, was called Paco de Lucía. His music exists as an enormous ocean of intensity, passion and fire. Every so often, he pays a visit to his old haunt, El Rinconcillo. But José Manuel León's *Sirimusa* is ringing out from a pub on Calle Trafalgar.

The steamship was designed to sail against the tide if you feed it with coal

The voice of Camarón de la Isla rings through the air, which before that was filled with the cries of *El Chaqueta* and, many years before that, the tones of Corruco. You can hear it in the headphones of the tobacco seller on the street, sounds that hark back to the days of when La Línea de la Concepción was the mirror image of centuries of marginalisation. Like the bay's rocky prow, when the Spanish empire faded into non-existence and the British Empire was on the rise, Gibraltar became the rich relative who scattered his crumbs among his neighbours – cheerful smugglers from Gaucín and Jimera, cooks from San Roque, fruit sellers from La Línea and agricultural labourers from Algeciras.

This was the human landscape that came and went across the bay of Algeciras, until the very end of the 1960s. Four times a day, the steam ferries used to sail the route between Algeciras and Gibraltar, sometimes stopping off at San Felipe jetty, which would later become a quay for fishermen west of La Línea. The first ferry to set sail into history was the *Elvira*, later came the *Enrique*, the *Margarita* and the *Alme*, mythical names that transported such luminaries as Paul Bowles, as well as crowds of workers who, to a great extent, thought themselves lucky. It wasn't that the wages they earned in Gibraltar were a reason to jump for joy, but that they made good use of their to-ing and fro-ing with small-scale smuggling, which they used to call *el mandaito*.

But humiliation as well as ambition were regular travellers on those ferries. Pepe Netto tells the story – to anyone who cares to hear it – that in Gibraltar's old shipyards, there were three types of bathrooms – one for the British employees, with porcelain toilets and washbowls with perfumed soap. The second one was for the local people, and it had no soap. The third was for "aliens", and it had no porcelain at all, it was just a hole in the ground. The "aliens" were the Spaniards. But Netto was a union man, and so he and his colleagues succeeded in wiping out this terrible segregation by threatening to smash the elegant British bathrooms to pieces with their hammers.

Those workers who made the daily ferry journey from Algeciras to Gibraltar and back again did not only bring back tartan cloth and Pato butter, they also brought with them the amazing phenomenon of chewing gum, which was called *chinguas* in those days, not *chicles*. They also brought *liquirbars* (liquorice bars) which children used to take to double film showings at the cinema. Punta Europa and Punta Carnero were like a before and an after, like chalk and cheese – two different worlds located at the opposite ends of the same bay.

This coming and going lasted until 1969, when the Spanish maritime blockade of Gibraltar began, and the border was closed. It was more expensive to travel astern (1 peseta) than it was to travel on the foredeck (2 reales). Furthermore, a van would carry the luggage of wealthier people down to the boarding jetty. And in the days before the modern motorised ferries arrived, the townspeople used to refer to the boats as *paletas*, because of the enormous paddle wheels that powered one of them – the *Margarita*, a vessel that would not have looked out of place among those steamboats that were specially designed for navigating rivers, and which still huff and puff up and down the Mississippi and the Nile.

He came in a boat with a foreign name

Old merchant vessels such as the *Baracaldo*, the *Trini*, the *Recca*, the *Leme* and the *Lake Gradan* used to wait patiently at the docks every time they harvested the cork on the Gibraltar estates of the Marquis of Larios or the Duke of Medinaceli who, until the 1970s, was the owner of La Almoraima, the largest agricultural estate in Europe. It stretched over 16,000 hectares of land, and was finally purchased by José María Ruiz Mateos, before his holding shares in Rumasa were expropriated in February 1983. The port was always surrounded by wilderness, in the form of the Parque de los Alcornocales. Every spring and autumn, you could hear the deer bellow in the park, which was also roamed by wild bulls, and young would-be bullfighters would go in search of them in the early morning mist, as Miguelín did on the white sands of El Rinconcillo in a memorable film.

During the course of time, all kinds of vessels moored at the port, which became a clutter of masts and rigging, booms and iron or steel funnels; there were frigates, sailing boats, battleships and merchant vessels. Dredgers arrived, to excavate the port's marine depths. The earth and sand they dredged up was used as the foundations for new quays and roads. Troop ships ar-

rived, bringing soldiers to be used as cannon fodder in battles near or far, though always bloody and condemned to a foreseeable defeat.

The ferries carried all kinds of people between Algeciras and Ceuta and Tangiers. Weekend trips to the bazaars of Ceuta, to buy umbrellas, cheeses and many other items became known as *paraguayos*. However, this to-ing and fro-ing came to an end when the border between Spain and Gibraltar was reopened. It was later discovered that those ferries had been routinely overloaded when they made the trip across the Straits, and *Sábado Gráfico* dubbed them "floating coffins".

Often, during the summer months, hundreds of vehicles would whirl around in the outskirts of the port and in the port itself. They would colonise the fountains and hang their heads in despair at the kerbside, and overheat in the sun. Sometimes it took them five days to cross the Straits (if they were poor or Moroccan, and even longer if they were both). Unscrupulous traders would rip them off, and sometimes the law would send in the riot police, when all that those poor people wanted to do was to spend their holidays in peace and then go home.

Later on, the enormous container boats arrived, sailing from the Sea-Land and Maersk terminals, even though dock strikes led the multinationals to threaten to move the terminals to Fos, Marseilles or Tangiers. Their boats often had foreign names, and were crewed by people with sadder expressions than any fishermen, and who were less friendly than the crew of the Virgen de África, or any of the ferries which, sailing faster and faster, shortened the journey across the Straits. That sadness, that melancholy, that shadow that darkened their countenances was probably brought on by the fact that when they looked down from the upper decks of the containers, they very often couldn't even see the sea.

Not even a far-off little boat in sight, not even a white seagull on the sea

From the "rice district" to the fishermen's neighbourhood, at one time Algeciras used to smell of iodine, tar and boxes of squid on the cluttered floor of the fish market – that odd marine stock exchange that opened early in the morning, amid the unintelligible bawling of the auctioneers.

At that time, the fishing fleets of Morocco and the Sahara brought a diverse fleet that had turned their backs on the mists of Galicia and paella from Valencia, preferring this region, with its air of grandiloquence. It was here that the Potosí canning firm established itself, and where even the ship's caulkers did good business. Hundreds came down from the Celtic north, or from the eastern Mediterranean; courageous men forged in tempests on the sea and storms on land, to settle in a city that at one point possessed the largest fleets in southern Europe. I can still hear their foghorns during the festival of the Romería del Carmen, and the rejoicing of the bathers every summer, when the underwater Virgin that is kept in an undersea cave at El Rinconcillo breaks the water's surface.

In around the mid-1940s, the Instituto Social de la Marina built 171 dwellings on land belonging to the Cofradía de Pescadores – the fishermen's association. The site was bordered by Marzales palace, the slaughterhouse and La Juliana barracks, the latter being an open space that was sometimes used as a concentration camp. The new neighbourhood was called Juan Sebastián El Cano, but the local people always referred to it as the fishermen's district, in which Andrés Avelino, the priest at the local parish of San Pedro, now hides clandestine immigrants. "We know what you're doing, so be careful", a uniformed type once said to him. But the "rice district" – where for a long time, Valencian was spoken in the streets – disappeared with the passing of time. Another example of collateral damage in a city in which a shopping centre was built on the space where El Mirador stadium used to stand.

Perhaps this is all just a parable about what fishing used to mean for this city, and about the fish dealing business on its quays, which soon became dominated by the goods trade. Gradually, the number of containers began to rise and the dawn fish auctions began to disappear. But even nowadays, the seagulls still come and hover above the area that the port authority has allocated for container lorries. It seems almost as if the birds are looking for the sea that has been stolen from them – looking for the wake of the fishing boats setting sail from the bay, the twinkling of their heroic lamps and the festive sound of their foghorns on New Year's Eve.

The fishing area has become practically deserted, and when a tracksuit-wearing jogger crosses paths with one of the last surviving fishermen, they look at each other askance, as if wondering which of them looks more out of place in that part of the city.

I met a captain who, in his youth, lived on the sea

When he raised his eyes from the pages of *l'Humanité*, the novelist Agustín Gómez Arcos (who, as a child, met Rafael Montoya, when they used to call him *El Jabegote*) paid for a round of wine for *Rasque*, *Tracatrá*, *Pica* and *Maderá*, on an island adjacent to *Cerdeñam*, when he heard them exclaim "the fact is, we're the last piece of shit that Cagancho shat at Puerto Purchena."

Rafael Montoya was the captain of a rod fishing smack before becoming the head of the Cofradía de Pescadores, one of those institutions that date back to the 11th century and which have been called into question by the European Union and the Manaute decree. And history will reveal how such associations were forced into their prolonged death throes, just like fish out of water. "Rod fishermen spend, on average, seven to eight million pesetas every year on bait; net fishermen don't need bait", Montoya wrote in 1989, 10 years before the local fishing fleet was struck by disaster. He went on: "A rod fishing boat spends 3 million pesetas on fuel and oil annually, while net-fishing boats spend one-and-a-half million. We have an approximate economy of 9 million. If both boats sell the same product, when it becomes cash, net fishermen end up with larger profits, it doesn't mean that they plunder the seas more. Furthermore, net fishermen can spend 150 days a year at home with their families, while rod fishermen can only do so for a total of 70 days. Net fisherman work for six hours a day, while rod fishermen work for 14 hours. In 1987, there were 100 fishermen out of work, and now there are three fishing boats in the port that can't work because of a lack of crew. You might wonder why it is that net fishermen spend more time ashore than rod fishermen? This is because three days before and after a full moon, they don't catch anything, and so they don't go to sea. Because when there is a tide from the east, even a gentle one, you can't fish with a net. You can only do so when it is calm, and that only happens 100 times a year – it's a well-known fact."

One of the people that Montoya cherishes in his seagoing memories is Luis Gibaja Muley, alias *El Rasque*, who was born in Almería in 1906 and died in Algeciras 83 years later. "He was a real old sea dog, and he knew everything about the art of rod fishing", said Montoya. "They said he could tell how many legs a sardine had, or how many scales there were on a prawn."

The voracious trap nets, the drag nets in the Mediterranean, the deep sea nets and the ring nets – these are perhaps the worst offenders when it comes to over-fishing small fish and fry, in those stretches of water where the dolphins compete with the fishing fleets. But over-fishing, together with the negotiations between Brussels and Rabat and the various arrests have all served to administer the *coup de grâce* to fishing, and to Algeciras, which was going into decline. As Montoya said, "to a certain extent, we trusted the Moroccan government, but not their patrol launches." Perhaps they shouldn't have trusted the European Union, either.

The fish seller is leaving, girls, go down and buy some

Rafael Limón found his mother again thanks to a fishing war; he was the vice-head of the fisherman's association, as well as being a voice that spoke out in the desert of unfulfilled agreements, in the distant corridors of Brussels and Madrid. It was during a long blockade in 1990 when his voice reached as far as a French radio station. Immediately afterwards, he received a phone call, a woman who said, "Rafael, Rafael, I'm your mother". He'd been told that his mother had died in an accident, but suddenly she was there, all those years later, and with her own history. Like a fish of memory that had become ensnared in the net of life.

It seems like a tale from long ago, but at one time it wasn't unusual to see fishermen crossing La Marina, on their way to the fish market crowned by that heroic dome which was designed by the engineer Torroja. Fish sellers would call out their wares, selling them from wooden or tiled stalls. Even today, every so often, you catch sight of furtive fish sellers selling their wares on the edge of the port, out of sight of the city council and the health officers. But to reach that point, the fish has not only had to travel thousands of marine miles, it has also had to traverse many human histories which, every so often, were touched by the shadow of death. The truth is, it was never an easy trade to be involved in.

In 2006, the possibility was mooted that the fishing fleet might return to its old fishing grounds, though everyone knows that it would come at a cost. An initial fishing agreement had been signed with Morocco in 1969, though most of the accords had been established on *de facto* criteria, not legal ones. Incidents were frequent – in the last few days of 1976, for example, mass arrests of Spanish boats took place. Many Andalusian sailors still recall with anger that night of November 1991 when 18 Spanish fishing boats had to escape from the port of Casablanca, where they had been under arrest.

A number of major fishing conflicts took place throughout the transition period and after the 1978 strike. But perhaps the worst example was in February 1990, when arrests and a lack of money produced an explosive cocktail. After negotiations had broken down, the fisherman of Algeciras and other Andalusian ports decided to prevent fish from being brought in from Morocco. After three days, the riot police were called in, and the port became a veritable battlefield. The lorries that came in from Morocco were given police escorts, and the port was completely blockaded, with barricades, burning tyres and injuries on both sides. The forces of law and order marched into the fish market waving their riot sticks and throwing smoke bombs. That day was a day of military occupation, and people still remember it today, as they do the name of Antolín Lomba, a fisherman from La Guardia who died in action. When peace was made, after a general strike, the whole of Algeciras went down to the quays to applaud the people of the sea. Perhaps that was the last time in recent history that the port and the city closed ranks together.

A tear fell on the sand

While Peret sang "a tear fell on the sand" – from La Atunara in La Línea, with El Peñon in the background, Algeciras' beaches were disappearing as the city and the port expanded, squeezing the life out of the coastal landscape. It was at Los Ladrillos that José Luis Cano met Yaya, his first girlfriend. El Chorruelo, meanwhile, which now only exists in the memory of elderly Algecirans, was home to the tower of Espolón, which fell in 1901, and where a guy called Pelayo used to ferry people across the bay for a peseta. And those who didn't have the funds still had another alternative – swimming as far as a rock known as La Morena. At the end of that beach that no longer exists, next to the mouth of the river Saladillo, there was a dry dock in a spot known as El Rodeo where shipwrights have been repairing boats since time immemorial. It had a kind of platform that was called La Plancha, and which the more daring swimmers used to use as a diving board. In fact, it was the remains of an old shipyard that was used by the fleet that besieged Gibraltar in the 18th century, without much success.

One of the beaches that has survived is El Rinconcillo, which lies next to La Araucaria's mainmast at the Hotel Bahía, and where, in the twilight hours, exhausted sailors toss back drinks. At the other end of this city (which is so tired of being a seagoing settlement), the beach of Getares (which takes its name from the Roman word Caetaria) has become the only esplanade worthy of the name in Algeciras, punctuated as it is with outdoor bars and encroached upon by an endless tide of constructions. Beyond (or closer to, depending on how you see it), the legendary Peñon del Fraile, Getares always had a wild edge to it, and it became home to a number of hippie bars, such as the Pirámide. Owned by Jesus Melgar, it was the venue, one night in the summer of 1979, for a performance by Chicho Sánchez Ferlosio. That was a long time before Pepe Marín's pirate galleon in the shape of a bar appeared on the sand.

Not far from there, on the outskirts of Calareña beach (which has always been remote, colourful and nudist), many divers have had face-to-face encounters with sharks on their way across the Straits, and which sometimes wander into this bay that is commonly crisscrossed by schools of dolphins. Muñoz Chapuli claims that sharks are not as fierce as they are made out to be in the popular imagination, but Pepe de Lucía once caught one a stone's throw from El Rinconcillo which dragged his boat along the coast with more determination than the fish that Gregorio caught in Hemingway's novel *The Old Man and the Sea*.

In the old days, decent families always used to warn their children that they risked certain death by going swimming after having eaten, as they would be paralysed by stomach cramps. They also used to warn their offspring that it was dangerous to go swimming at Getares beach, as they would get pulled down by the riptides and drown. Even today, at summer solstice in the early hours of June 24th, bonfires blaze on the beach, as people attempt to burn away the bad spirit of the previous year – or of all the previous centuries.

A job is born with the person It's etched on their skin

Right now, Lord Byron and General Castaños are having dinner once again, in the Military Government building, very near here, though not as near as the new building that was constructed at the foot of the narrow alleys, a stone's throw from the river bank. "My celebrated Spanish chief in the slow, current war", wrote Byron when he arrived at the port in the frigate *Hyperion* in 1809, "I was not able to eat with Castaños at luncheon time, but I did have the honour to do so in the evening. He is a pleasant man and, even though I had been informed to the contrary, an intelligent one." But beyond the big names, there have always been the everyday types. The docker with his lunchbox, for example, or the pimp and the bouncer in search of some easy money that always turned out to be not so easy.

But perhaps there is still a light left on in the office of the ship owners the Mazi brothers. And, once again, Christmas lights dangle from the enormous pine tree that used to stand in front of the chalet on Calle María Auxiliadora, owned at one time by the Partida family, who ran the Customs office. The very cobbles are etched with names, interwoven with the anonymous passage of Andalusian workmen. Along the streets came travellers who had journeyed all the way from Chaouen, or sailors with accents from El Ferrol and La Vila. The widows of the *Duende* cried buckets along here, recalling the names of every man who had been lost at sea, including the

ones in the ghost ships that never reached port. Beyond the Patio Custodio and the Patio de Soto, next to the Callejón de la Vieja, and beyond the Elizabethan, Modernist style that the Algeciras middle classes imported at the turn of the 19th century, a new type of city began to grow, built out of exposed brickwork and rough materials, often upon stream beds and cattle tracks. Many became prosperous, including pilots, lawyers, captains and fish traders, every one of them legally established, though a fair amount of wealth was siphoned off through dirty business and wheeling and dealing.

It's the mid 1950s, on a working day, just like most of them were. Juan Téllez Sánchez, from the Eugenio Parrón gang, goes out just before dawn and quietly closes the front door that he himself made in La Bajadilla. On the way into town, he meets up with his workmates, who have arrived from La Perlita, Las Vegas, Fuenteneva and La Piñera, or from the remote shantytown of San José, over by El Cobre. They are all off to do the same thing – to spend the day building a quay. Beyond La Marina, the port of Algeciras was growing rapidly, and in the following decades, the adjacent city would have to change, for good or ill.

Algeciras, the old Al-Yazirat Al-Hadra, the Isla verde of Andalusia, would never again be the same beautiful city that Benito Pérez Galdós compared with Ronda at the dawn of that same century. During that process of change, Isla Verde, at the foot of the mountain that protects it (or threatens it) would become a crossroads of prosperity and the picaresque, but where there would be pots of money – legal money, even – and lots of work, both legally and on the black economy. There would be plenty of the latter, that was for sure.

A lorry driver sounds his horn, a Guardia Civil officer sets his dog Pirn on a beggar, a porter carries a bag of smuggled goods. The centuries pass. The days, too.

And the sea, you can already feel it

Travellers arrived, sometimes, from New York or London, and stayed at the Hotel Kate-Greenway. They would sprawl comfortably in The Picnic Restaurant or The Cabin Tea Room, not far from the station, where a train stood, ready to leave for Ronda, Seville or Malaga, loaded with passengers or sheets of cork. It was a time, a century ago, when people believed that progress would only bring fortunes, and they fell under the spell of the latest songs, recorded on slate discs, which youngsters would play on wheeled gramophones.

Most of these stories were carried off by the winds of the Straits, but some made it onto the page. Like the phantasmagorical tale by Somerset Maugham, *Told in the Inn at Algeciras*, or the fear that Truman Capote felt in his bones in the 1950s when he got off the Madrid express train and was promptly robbed by bandits. They were, without any doubt, guerrillas fighting against the dictatorship, but the sort that didn't like being called *Maquis*. Or, many centuries before that, there are the memories that Tangiers-born Ibn Batuta carried in the backpack of his emotions, when he arrived at these shores in a fishing smack that took to sea at Arella and stopped off for a while in Ceuta.

At the threshold of the 20th century, Anglo-Saxon travellers still used to say "people don't change much in Africa", when referring to the appearance of this particular Spanish shore. In around 1915, Pío Baroja discovered a tavern "near where the river of La Miel flows into the sea", where he made friends with such people as *Cara de Perro*, *El Currichi*, *El Mojama*, *El Chirri*, *El Rondeño* "and other distinguished personages". And it was Algeciras that makes a lightning appearance in James Joyce's *Ulysses*. The Irishman had never been to Molly Bloom's Gibraltar, but he describes it with great skill.

While Tarifa became known as a surfer's paradise, and Costa del Sol was said to begin in Sotogrande, luxury tourism only reached the port of Algeciras during the 1997 Ryder Cup, aboard gargantuan transatlantic liners. In contrast, the Algeciras of the spies Wilhelm Canaris, "The Black Prince", Desmond Bristow and Guy Burgess was, for many years, a passing place for travellers to the African continent for those who wanted a taste of Moorish life (as in the film by Fernando Colomo), or for intellectual tourists, including Allen Ginsberg, William Burroughs and Gregory Corso. On his way back from Panama, Corso described, in a letter, the difference between the Central American country and Algeciras: "There are dictatorships in both places, but the people are cheerful here."

Many of them crossed the Straits from Algeciras to discover the Tangiers of Paul Bowles, who in the last years of his life still missed those early days of the Second Republic in Algeciras, "an age of collective happiness on a grand scale", he wrote, when people used to sing and "there were little cardboard signs on the tables in the cafes announcing that they did not accept tips." Bowles once crossed the Straits with Abdelkader, a young Moroccan, who thought that the boat was a bridge that moved. "Arriving in Algeciras he immediately had to go to the market to buy oranges, and he was furious to discover that Spanish oranges weren't identical to those in Marrakesh."

"This is not a good country, *mon zami*", he said to me; "and what's more, they're all crazy."

The pigeon made a mistake, a mistake

Dear Saïd, my brother, wherever you are. I don't know if you are still wandering the streets of Fez, through that maze of streets that smell of mint, leather and of poverty. When I left you, Lahla was working, Mama was working at home and also outside. Her sad, sunken eyes, they were working for Driss, and working for Fatima and for Little Ali, who was only half a metre high when I left. And Papa, Papa was in the cafe, dreaming about when he was young, and when he was able to do more than simply sit and swill tea, thinking of his lost dreams, in any corner of a time without future. I've been in Europe for nine years now, and I don't even know whether you followed in my footsteps and climbed onto the back of a vegetable lorry to cross over – Allah is great! – to this shore of paradise. Do so if you want, but don't believe the words of those who come and promise you untold riches, mansions and cars like the ones that cousin Ahmed used to bring from France every summer, loaded with bicycles and bits and pieces. I now know that he used to hire those Mercedes, Peugeots and BMWs just so we would all think that he was more than just a nobody in Paris.

When I arrived in Algeciras, I jumped off the lorry, but the guards caught me. They gave me a blanket and a glass of milk. I thought they were going to take me to jail, but it was even worse – they took me to a school! I didn't want a school, I just wanted a job. I wanted to be a man who could come home with enough money so that you and your brothers and sisters could go to schools like the one I didn't want to be in. They treated me well there, but it didn't last long. By the time I escaped, I had learned to say a few basic words in Spanish: "I'm hungry; I want a job." I worked in the vegetable greenhouses of El Ejido and the fields of Murcia.

Christina, the Nigerian girl told me this story. She only survived because 15 people on the same boat were lost forever on the reefs of bad luck, feeding the fishes but also feeding the hopes and dreams of someone like you, who thinks that the same thing could never happen to you, but perhaps it might (May Allah not let it come to pass), and then I won't be able to tell anyone, my dear Saïd, how much I miss you. Spain sends back most Moroccan immigrants in under 24 hours if they catch them on the Andalusian Coast. As for the ones that come from sub-Saharan countries, they get deported – except they don't. They give them a paper telling them to leave in 40 days, but they stay to become fugitives, slaves or criminals.

Dear Saïd, I lost my way home a long time ago. Now I live in a city that smells of the sea and money. I work for a usurer who always resembles a usurer. An ambitious boss always resembles an ambitious boss. I go out onto the streets afraid that the police will ask me for my documents, and send me I don't know where. I don't know where I am, all I know is that I am poorer than when I left Fez, because I don't have you all with me anymore. Sooner than later, I hope that between all of us we can build a world where borders are just old memories on the maps of history. But until that day comes, I am sending you this letter in the only way I know how, like a message in a bottle from a shipwrecked sailor who loves you so much and misses you so much. I hope the sea carries it quickly to the bay of hope. I hope it arrives in time, and that it won't be too late. Dear Saïd, my brother, wherever you are.

And the sea, mirror of my heart

Beyond the solemn offices of government cabinets, or the codes they use to send news to spies beyond the Straits, four million personal histories cross through this place every year. For example, there's Irene, with hashish in her vagina. Or there's Alberto the policeman, who wanted to be a criminologist. And there's Lucas, the gypsy machinist. When Jaime left the agency, José Antonio started working for Trasmediterránea and Luis the bodyguard recalled the days when beauty reigned over the city and its ancient sea, like in that sequence in *El Relicario* when Miguelín fights the bull on the damp sand of El Rinconcillo beach, with the Peñón in the background, standing like a limestone god, which Antonio López Canales painted a hundred times.

The population of Algeciras went from 13,000 in 1900 to over 100,000 in 2000. Much has changed in the city where the Emperor Maximilian I of Mexico once attended a bullfight, or where, in 1898, it was feared that the United States was going to invade Spain from Tangiers. A century of a port, and so many faces on its breakwaters and bollards – such as the dead docker to whom a statue has been erected. The city no longer resembles those canvases by Ramón Puyol, what with all the Navy officers and the Muslims who have opened *halal* butchers' in the area around the port, the main gate of which is now presided over by a bronze effigy of Paco de Lucía, sculpted by Nacho Falgueras.

The first toponym for this spot was connected with the port: *Portus Albus*; and with the white tones of impossible peace, of mist and perpetual foam. Or the whiteness of the snowfalls in February 1992, when it snowed all the way from the Sierra de la Luna to Montera del Torero, and they had to use shovels to clear the road at El Cobre.

The sea has often been the mirror of a collective heart. On stormy nights, if you listen carefully, you can still hear the voices of all the captains, lieutenants, scriveners, surgeons, helmsmen, ship owners and sailors, and the sound of cabin boys and pages sharing out the takings from looting ships, or whatever they could find in the officers' quarters. From the bottom of the bay, you can also hear, like an echo, the woodworm-eaten ribs and the damp of those galleons or fishing smacks with their pawl tilted towards the prow, worked by rough men who took to the sea, and would never return – like mayor Gaspar Segura who, in 1868, was murdered by his enemies in the skiff that was taking him to Gibraltar. Algeciras – which saw the word "socialism" for the first time in Spanish in the pages of *El Grito de Carteya* – suffered from an attack of morbid colic in 1854, as well as a visit from two dictators, Miguel Primo de Rivera in 1925 and Francisco Franco, in military guise in 1936 and then on a civil visit in 1961, where he had a quick meeting with the port works committee and dashed off again.

With the war, a certain instinct for modernity also perished. When they built the Ojo del Muelle in 1933, the market square resembled a kind of flying saucer, beneath the avant-garde structure designed by Eduardo Torroja, the grandfather of Ana, singer with the pop group Mecano. Now, a bridge crosses the bay and the Algeciras skyline throws up a myriad of questions. The passenger terminal has changed in appearance and the yellow expanse has become a car park, where teenagers play football and people go jogging or walk their dogs. Sometimes, you hear the sound of a magic flute played by a crazy German. But if you listen carefully, in the conch shell of this inhabited port, you'll hear someone repeating the word "memory", while a customised car roars past, blaring out hip-hop.

CAPTIONS

Page 16. *The seafront of the city of Algeciras in 1935. (APBA Archive)*

Page 19. *The gateway of the old Arabic wall known as "The eye of the port". (De Vicente-Ojeda Collection)*

Page 21. *The old bullring La Perseverancia. (De Vicente-Ojeda Collection)*

Page 23. *Floating crane placing blocks at the tip of the shelter dyke, 1933. (APBA Archive)*

Page 27. *The fisherman's quay, where a good number of "light boats" have moored, 1960. Photograph: Antonio Gómez Pabón. (APBA Archive)*

Page 29. *The transatlantic liner* Alcántara *moored at La Galera quay, 1956. (APBA Archive)*

Page 32. *One of the steamships that sailed the Algeciras-Gibraltar route. (De Vicente-Ojeda Collection)*

Page 35. *The aqueduct known as "Los Arcos" (The Arches) was built to pipe water from the El Cobre springs to public fountains in the city. Work on the aqueduct began in 1777 and was completed in 1783. Designed by Pablo Casaus, the project was carried out by master builder Pablo Díaz. (De Vicente-Ojeda Collection)*

Page 37. *A view of the city at the time the first steamship ferries arrived. (APBA Archive)*

THANKS

This book could not have been written without help from the personal and collective memories of the following: Mario Ocaña, Antonio Torremocha, Juan Ignacio de Vicente, Juan Carlos Pardo, Ángel Sáez, Cristóbal Delgado, Manuel Pérez Petinto, Emilio Santacana, José Luis Cano, Luis Alberto del Castillo, Angelina Meye, Andrés Bolufer, Ramón Clavijo Provencio, Ana María Aranda Bernal, Fernando Quiles García, Martín Bueno, José Riquelme, Joaquín Cobos, José Vallecillo, Rafael Montoya, Manuel Fernández Mota, Guillermo García Jiménez, La Trocha, José Salguero and many others.

I was leaning in the doorway of the whorehouse
And the sea, the mirror of my heart
A tear fell on the sand
For a kiss I gave you at the port
I thought that the sea was the sky,
and that the night was the morning…
It would be easier to find roses in the sea
Love is a boat
With two oars in the sea

EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALGECIRAS CIEN AÑOS DE HISTORIA COMPARTIDA A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA

1906
2006

MINISTERIO DE FOMENTO
Puertos del Estado
Ayuntamiento de Algeciras
Puerto Bahía de Algeciras
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
colectivoufca
LUNWERG EDITORES