



# Puertos y navegación en el siglo XIX

[61]

**Importantes innovaciones tecnológicas, como la propulsión a vapor, y un panorama internacional cada vez más abierto a los intercambios propician en el siglo XIX un salto en la historia de la navegación y de los puertos.**

Liquidado el monopolio del comercio con América, que se ejercía mediante la Casa de la Contratación, con sede en Sevilla y posteriormente en Cádiz hasta 1790, los puertos españoles abordan una nueva fase de mayor actividad y competitividad, en la que irrumpe la navegación a vapor y concurren otras muchas circunstancias que favorecen una gran expansión de las rutas marítimas. Algunos de ellas son globales, como el auge del comercio que trae consigo la era industrial o nuevas oportunidades que abren iniciativas audaces, como fue la de la construcción del canal de Suez, y otras específicas, como la desaparición de las *razias* piratas en el litoral o las oleadas migratorias.

El tráfico marítimo mundial experimenta un gran crecimiento, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros, y los barcos aumentan en tonelaje y potencia requiriendo instalaciones más complejas en los puertos en los que recalán. Las redes ferroviarias crecen en paralelo, buscando

unir por tierra los puertos marítimos, o éstos con los principales centros de producción o consumo.

A mediados del siglo XIX, los puertos españoles estaban aún al margen de los movimientos de innovación que se experimentaban en otros puertos de Europa o América. En las últimas décadas del siglo las transformaciones de los principales puertos son ya patentes. La Ley de Puertos de 1880, que da cobertura al proceso, declara trece puertos de interés general de primer orden, entre ellos los de Cádiz, Málaga y Sevilla, que forman la terna de ciudades portuarias principales en Andalucía en ese momento. Los de Almería y Huelva son considerados de segundo orden y el de Algeciras como *puerto de refugio*.

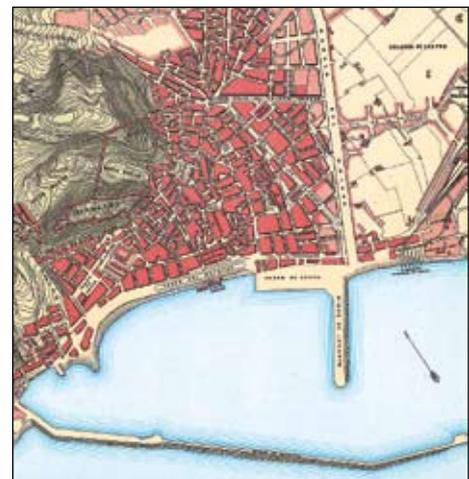
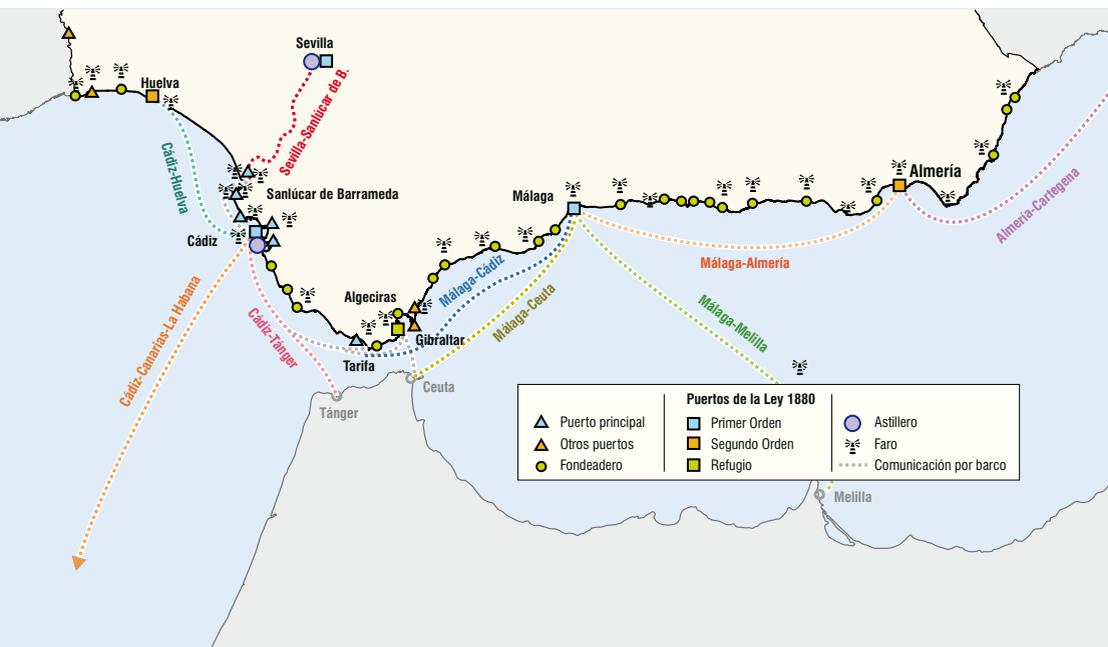
Las obras, tanto de iniciativa pública como privada, multiplican la capacidad de los puertos y los hace cada vez más seguros y eficientes. Las zonas portuarias se convierten en áreas de oportunidad donde se desarrollan numerosas actividades comple-

mentarias. No obstante, extensos tramos costeros de la región sólo cuentan, en el mejor de los casos, con fondeaderos o livianas instalaciones de refugio o atraque.



Plano de las zonas militares de la Plaza de Cádiz y Fuertes Costadura y Puntales. Cuerpo de Ingenieros del Ejército, 1876.

## Sistema portuario del siglo XIX

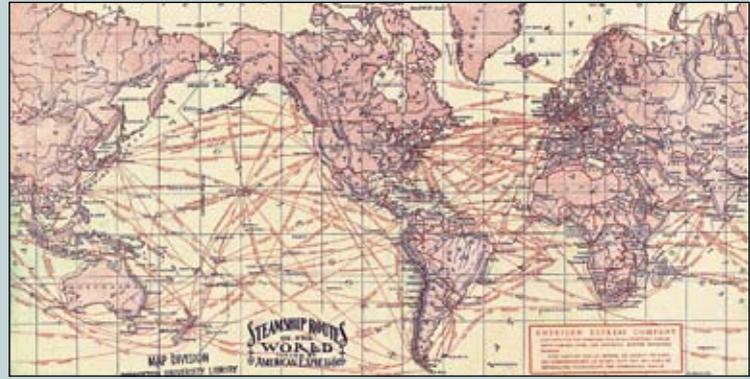


Plano de Almería. Enciclopedia Ilustrada Seguí, 1900.

**Líneas transoceánicas**

En el mapamundi se representa la densa trama de líneas de vapores que cubrían océanos y mares en el último año del siglo XIX, trenzada velozmente en décadas anteriores. El puerto de Cádiz fue un importante nodo de esa red internacional de comunicaciones mediante barcos de vapor. Como puerto terminal o escala estuvo unido por líneas regulares a distintos puntos de América (Norte, Centro y Sur), Asia (principalmente Filipinas), África (Marruecos, Orán...), Islas Canarias y numerosos puertos del Mediterráneo.

En Málaga, segundo puerto andaluz en importancia, también hacían escala diversas líneas procedentes de puertos mediterráneos y mantenía líneas regulares de vapores-correos a Orán y Algeciras. Almería, Huelva y Sevilla también eran puntos de atraque de vapores. Desde el puerto fluvial de esta ciudad se mantuvo, por ejemplo, un servicio fijo semanal entre Sevilla y Marsella, con escalas en Sanlúcar, Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, San Felú de Guixols, Palamós y Sète.



Rutas de los Barcos de Vapor del Mundo. American Express Company, 1900.



Plano del fondeadero de Estepona. Dir. de Hidrografía, 1889.

**Puertos, refugios y fondeaderos**

En la década de los sesenta del XIX se consideraba la existencia de sólo doce puertos andaluces entre los principales del Estado, que eran en total unos noventa. Se trataba de los correspondientes a las capitales provinciales de Cádiz, Málaga, Sevilla, Huelva y Almería, además de otros siete gaditanos (Bonanza, Chipiona, Rota, Puerto de Santa María, Puerto Real, Tarifa y Algeciras).

Otros lugares, como los numerosos enclaves pesqueros, eran considerados como fondeaderos, caso de Estepona y Marbella de los que se reproducen detalles de planos de la época, o refugios, como la ría del Barbate.



Plano de la barra de Barbate. Sección de Hidrografía, 1872.



Plano del fondeadero de Marbella. Direc. de Hidrografía, 1889.



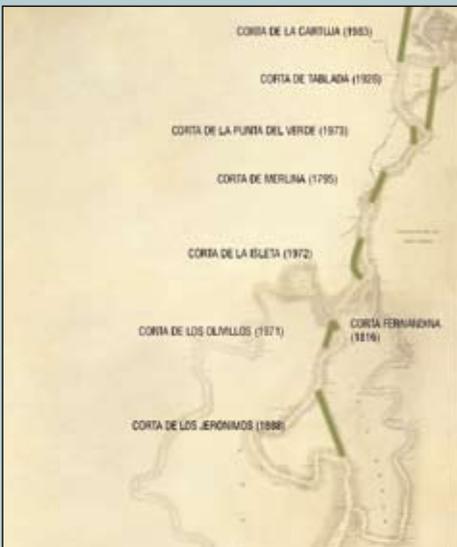
**Puertos mineros**

La exportación de minerales vía marítima se remonta a la Antigüedad en Andalucía. En el siglo XIX es un acicate para el desarrollo combinado de puertos y ferrocarriles. En Huelva se concentraron este tipo de instalaciones: los ferrocarriles mineros (Riotinto, Tharsis...) que unían las minas del Andévalo con la ría de Huelva, y en ésta sus emblemáticos embarcaderos metálicos. Otras explotaciones estuvieron unidas por ferrocarril a puertos fluviales, como las minas de Herrerías con el Puerto La Laja en el Guadiana, o las de Cala o Nerva con San Juan de Aznalfarache en el Guadalquivir.

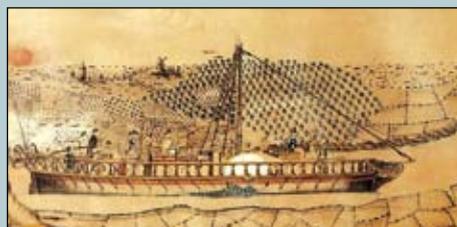
**Ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla**

Tras la pérdida de sus privilegios en el comercio con América, el puerto de Sevilla mantiene su importancia. Distintas obras, como las cortas, mejoran la navegabilidad del estuario y las labores de carga y descarga en el puerto.

El primer buque a vapor construido en España (*Real Fernando* o *El Betis*) fue botado en Sevilla en 1817, para cubrir la línea entre la capital y Sanlúcar de Barrameda, un trayecto que podía realizar en nueve horas, cuando a vela se necesitaban entre quince horas, en condiciones favorables, y ocho jornadas en el peor de los casos.



Cortas del Guadalquivir y fechas de su realización, dibujadas sobre un plano de la Sección de Hidrografía, 1870.



El vapor *Real Fernando* remontando el Guadalquivir, según una representación de Antonio Fiz-Sandier de 1819.



Detalle del puerto en Ciudad de Sevilla con las mejoras hechas hasta 1848.