

La estación marítima del Puerto de Ceuta

Javier Arnaiz Seco

El contexto

Al Oeste, sólo el inmenso vacío donde acababa el mundo quizás con un legendario, misterioso y terrorífico Gran Precipicio.

Al Este, viejos dioses, viejos mundos, viejos tiempos.

El Fretum Septem 1, al Sur, entre la espuma, las brumas y el Sol, por sobre las rocas, atinaba a descubrir una muralla, que a trechos se antoja rosada, dorada y de un verde negro tan profundo como los restos de la antigua cantera de piedra serpentina del Sarchal. 2

Ceuta, por donde han pasado las empresas de otros hombres, el pensamiento de otros tiempos, las glorias y derrotas de otros ámbitos, contempla en esta etapa el devenir de la guerra romántica de 1859, 3, la creación de la Junta de su Puerto, 4 la inauguración del ferrocarril a Tetuán 5 y la dictadura de ese cabo de varas, Primo de Rivera 6.

En 1926, Franco, jefe de los africaners, embarca rumbo a la península, se rinde el jefe rifeño Abd-el-Krim 7 que había terminado de dar guerra en las cercanías de Ceuta,... Africa quedaba atrás y en Dessau, al Norte, se inauguraba una Escuela de Arquitectura.

La base

El puerto es el espacio de la ingeniería y hablar de la Ingeniería de la Ciudad será ante todo hablar de la capacidad de crear el espacio técnico por excelencia.

El puerto de Ceuta será el lugar de almacenamiento estacionario en este océano tecnológico, estructurado a través de flujos canalizados que configure la primera malla indispensable para la apropiación del territorio por donde España penetre en el Norte de África.

Es un lugar de avituallamiento, que se va a convertir en punto estable que dará lugar a la nueva organización espacial como ciudad de almacenamiento y tránsito.

El ingeniero controlará este conjunto articulado de espacios tomando su apoyo fundamental en la ingeniería militar.

La ciudad antigua, fortificada según los principios de Vauban, contrasta con las formas lineales del ensanche portuario.

Si las primeras sugieren rechazo, las otras, abrigo y recogimiento.

Así, terminada la cruel, inútil, incivil e injustificada contienda norteafricana, empieza a dibujarse una nueva topografía en el limes del desierto Atlántico; el Puerto de Ceuta como fenómeno posbélico forma parte de un nuevo paisaje que se adosa a la ciudad, comiéndose al mar 8.

Fuera de su recinto amurallado será su primer ensanche, el espacio más amplio, prestigioso y de mayor prestancia que, cual calle Mayor 9, adquiere sus máximos galardones cuando con arcos de triunfo, barcos con fachadas engalanadas y altares portátiles reciba a Alfonso XIII, que como un espejismo del sediento, que le hace ver manantiales que sólo existen en su imaginación, procede a inaugurar su muelle Sur en octubre de 1927 10.





Plano de Ceuta en 1925, con los principales edificios portuarios y militares. Debajo, vista aérea del Puerto de Ceuta



Esta plataforma, con una longitud de quinientos diez metros y una anchura de sesenta, apéndice de un puerto que va a quedar como una casa de las olas, donde se atrapan reflejos de luz, colores y perfumes de un Atlas que no era el nuestro, surge como prolongación de los espigones del Albacar de las Murallas Reales junto al Foso del Agua y frente al levadizo Puente del Cristo, con el que enlazará mediante una espaciosa y prolongada rampa.

Sobre esta obra de ingeniería civil será donde se levante la primera pieza de valor de la arquitectura portuaria de Ceuta.

Es en este territorio neutro y plano, sin preexistencias arquitectónicas y entre los barcos fondeados a sus costados, donde brotará un edificio que convertirá dicho espacio en lugar irrepetible, en un paisaje de viajero.

El Proyecto

Las molestias que ocasiona al público la estación provisional, su gran distancia al casco de la población y el proyecto de construcción de la prolongación de las vías del ferrocarril Ceuta - Tetuán al muelle de Alfonso XIII son los factores que esgrime la Junta del Puerto para construir un edificio adecuado para estación y que al mismo tiempo sirva para establecer todos los servicios auxiliares de Aduanas, Carabineros, Sanidad, etc...

Es el Ingeniero de Caminos de la dirección facultativa de la Junta de Obras del Puerto D. Rafael Gallego y Amar de la Torre quien el 6 de junio de 1929 firma el proyecto de "Estación Marítima en el Muelle Alfonso XIII".

Lo más interesante del edificio es que en todo su perímetro se corre una marquesina de hormigón armado con nervios superiores y voladizo que varía entre tres y cuatro metros, así como una torre lateral que sirve de acceso a las terrazas de la segunda planta mediante una escalera interior de piedra artificial. El acceso a un reloj y al remate de la torre se hace por medio de una escalera de gato; la torre ha de servir para la instalación de señales de radio y al mismo tiempo para la ornamentación del edificio.

La memoria del proyecto continúa comentando el sistema de ejecución de las obras (la más conveniente, la subasta; aunque podría aceptarse la de concurso si la superioridad lo creyera conveniente), su plazo de ejecución doce meses y termina con una agradable sorpresa en donde el ingeniero no quiere terminar el

trabajo sin hacer constar la inteligente colaboración del distinguido arquitecto D. Andrés Galmés Nadal en la parte artística de este proyecto que tengo el honor de someter a la superioridad, y que espero merezca pronta y favorable sanción.

El arquitecto

Dos citas y una entrevista nos ponen sobre la pista del arquitecto Andrés Galmés Nadal.

Una de las citas aparece en un artículo titulado Mejoras Urbanas de Ceuta, firmado por Manuel Gallego, en la revista mensual del Memorial de Ingenieros del Ejército del año 1926.

La segunda, en el libro de Javier Pérez Rojas "Art deco en España".

Quiera que en la reunión anual de la Hermandad Nacional de Arquitectos que se celebró en Madrid en 1995 el destino me hiciera conocer a D. Damián Galmés de Fuentes (arquitecto), sobrino de Andrés Galmés Nadal, que con su amabilidad, me dictó la biografía de:

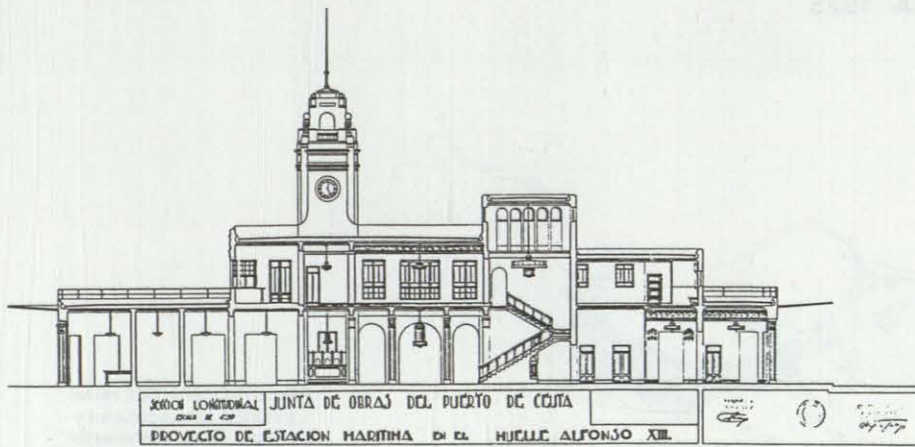
Andrés Galmés Nadal

Que nace en Manacor (Baleares) en el año 1896.

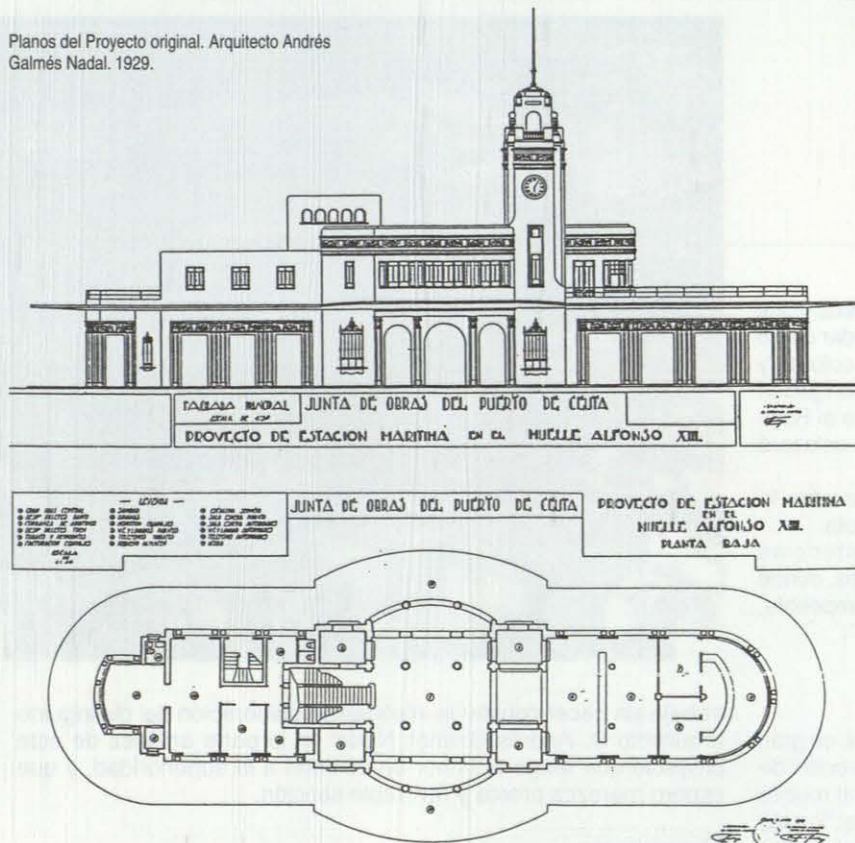
Estudios:

Bachiller en el Instituto de Soria y Agustinos de El Escorial entre los años 1906-1913.

Carrera de Arquitecto en la Escuela de Arquitectura de Madrid,



Planos del Proyecto original. Arquitecto Andrés Galmés Nadal. 1929.



desde el año 1913 a junio de 1920, en el que obtiene el título de Arquitecto.

Actividad profesional:

Por concurso obtiene en 1921 la plaza de Arquitecto en la Alta Comisaría de España, en el Protectorado de Marruecos.

En el año 1932 obtiene la plaza de Arquitecto del Catastro en la provincia de Cádiz.

En 1934 consigue el traslado a Baleares como Arquitecto del Catastro y fija su residencia en Palma de Mallorca, plaza que mantiene hasta su jubilación en el año 1966.

Después de jubilado se traslada a Manacor donde permanece hasta su muerte en junio de 1970 (a los 74 años de edad).

Cronológicamente, por tanto, Andrés Galmés Nadal pertenece a la generación de arquitectos que España envía a la zona del Protectorado (1913-1956) en Marruecos.

Galmés, arquitecto de la generación de 1920, estará diez años en el Norte de Marruecos (1921-1931). Dejando aparte sus comienzos oficiales como arquitecto en la Alta Comisaría de España

en el Protectorado de Marruecos y su labor como arquitecto municipal de Larache, es también como arquitecto libre con residencia en Ceuta, desde 1925 y hasta 1931 donde deja una labor formal ecléctica en tres soberbios edificios de viviendas, situados en la ciudad antigua y que enmarcan el camino hacia una arquitectura racional, cuyo desarrollo en ellos tendrá como principal protagonista y coetáneo suyo al arquitecto municipal D. José Blein Zarazaga, y esporádicamente a los diversos arquitectos que ejercen su actividad oficial en el Protectorado Español en Marruecos.

Cuando desde el Puerto solicitan su ayuda como colaboración artística en el diseño de la estación, en ella rondan su ideas anteriores, su destreza y creación que, con las mismas deliciosas similitudes y con su misma marca de sensibilidad, realiza en la arquitectura ciudadana, que era reflejo de la mirada cosmopolita de la ciudad.

Pero el Puerto es un lugar a los que el azar y el decreto convierten en los únicos sitios que sin tamiz alguno pueden ser habitados por los más extraños objetos, por todas las mercancías, lujos y baratijas que el mundo envía a sus playas; y si adentro, el país se alimentaba y vestía, amueblaba sus casas, sembraba las tierras, con lo que el país buenamente fuera dando, en Ceuta, las casas se iban llenando con lo que los barcos dejaban en las costas. Son años de mercaderías y personajes novedosos poblando las tiendas, las calles y poco a poco los estudios de los arquitectos. Estos, como puertos libres, como comarcas privilegiadas de lugares donde se busca y se encuentra lo insólito, se convierten en zonas de euforia y desafío.

Esta sedimentación y el propio lugar conducían inevitablemente hacia una nueva situación que requería no sólo una actitud nueva, de supuesta mayor audacia, sino también una respuesta diferente.

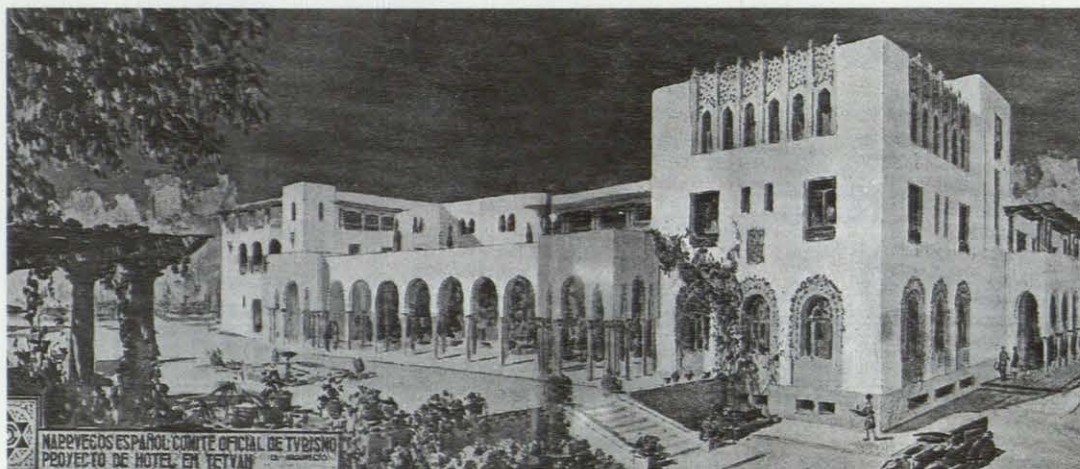
Es el muelle de Alfonso XIII, su base, el varadero en el que sucumbe y zozobra este edificio fin de otra época. Y la construcción comenzada con el proyecto de Galmés se hunde bajo un tropel de asaltantes.

Vicisitudes

Del proyecto

El 18 de octubre de 1929, la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Cádiz, cuerpo consultivo al que se había remitido el proyecto para su aprobación, lo devuelve acompañado de una comunicación proponiendo diversas recomendaciones.

Mediante una memoria adicional (21 de abril de 1930) en la que



Club Náutico de Nador (Marruecos). Arquitecto Manuel Latorre Pastor. A la izquierda, proyecto de hotel en Tetuán. Galmés Nadal. 1931 (acurela de M. Bertuchi).

se trata de las explicaciones y modificaciones al proyecto especificadas anteriormente, el nuevo ingeniero director, D. Pedro de Benito que la firma, concreta:

“Por lo que se refiere a los servicios de restaurante y bar que se habían proyectado en la planta superior del edificio realmente puede y debe prescindirse de los mismos y aceptar habilitar dicho piso alto para la debida y decorosa instalación de las Oficinas de la Junta de Obras”; si bien aplaza para el momento del replanteo definitivo el modelo de distribución de dichas oficinas, con el fin de no demorar más el nuevo envío de este proyecto.

Los planos son por tanto los mismos que los anteriores, ya que no les afecta ninguna modificación.

El proyecto de Estación Marítima sale a subasta el 21 de septiembre de 1930, con un plazo de ejecución de ocho meses y un presupuesto de 352.839.- Ptas.



Proyecto de Ensanche de Ceuta. García Mercadal y E. Foerstich. 1930.

De la ciudad

El artículo del Estatuto Local aprobado por Real Orden de 14 de Febrero de 1927, imponía a la Junta Municipal la obligación de redactar en un plazo de cuatro años un proyecto de Ensanche de la Ciudad.

Terminadas el 16 de agosto de 1929, las bases se anuncian en el Boletín Oficial de la Ciudad el 28 de noviembre en la Gaceta de Madrid y en los diarios de la capital de España “ABC” y “El Sol” del 8 de diciembre.

Constituido el Jurado, entre ellos D. Antonio Flores Urdanzpilleta, como catedrático numerario de la Escuela Superior de Arquitectura, D. Carlos Ovilo y Castedo, arquitecto designado por el Delegado de Fomento de Tetuán, D. Luis Lacasa, arquitecto designado por los concursantes, y D. José Blein Zarazaga, como arquitecto municipal, declaran:

“Que el único anteproyecto presentado, cuyos autores son los señores García Mercadal y E. Foerstich, no reúne, a su juicio, condiciones suficientes para que, al ser desarrollado, responda exactamente a las futuras necesidades de la ciudad, reconociendo a sus autores gran competencia en esta materia y aconsejando a la Junta Municipal que abra un nuevo concurso”.

En el Pleno de la Corporación del 27 de junio de 1930 se declara

desierto el concurso; se anuncia otro inmediatamente.

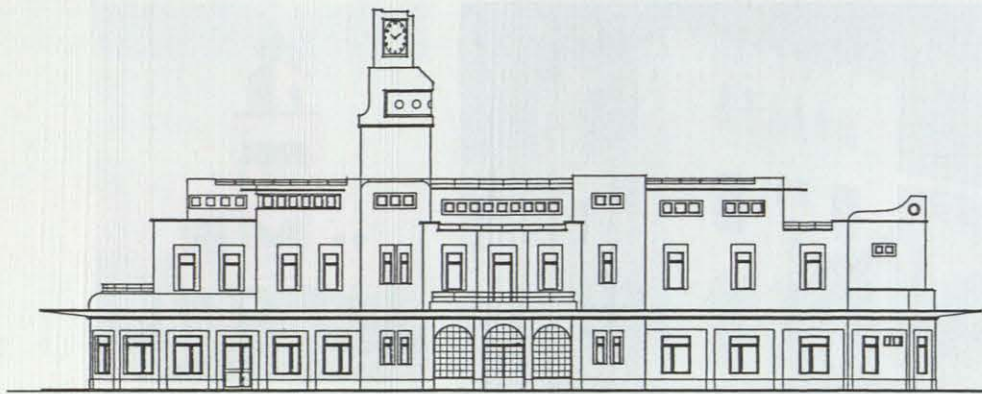
El jurado para este nuevo concurso de anteproyecto quedó constituido el 28 de noviembre de 1930 y estuvo formado por los mismos arquitectos anteriores, con las excepciones del arquitecto municipal, que es sustituido por Andrés Galmés Nadal por incompatibilidad del mismo, de Luis Lacasa, que lo es por Manuel Sánchez Arcas designado por los concursantes, y Antonio Flores que es sustituido por Teodoro Anasagasti.

Se presentan siete anteproyectos; pero el jurado resalta las principales características de los tres proyectos que a su juicio presentan las ideas, más aprovechables, que son los firmados: uno, por Pedro Muguruza, Manuel Latorre, como arquitectos y José Hervás como ingeniero; el otro, por Gaspar Blein Zarazaga; y el tercero, por César Cort.

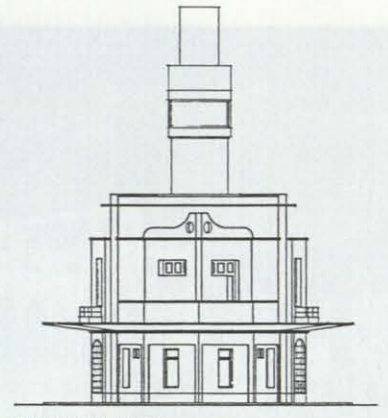
Náuticas

El Puerto de Ceuta pronto fue punto de atraque de numerosos buques, entre otros los paquebotes y trasatlánticos “Roma”, “Express of Australia”, “Viceroy of India”, etc...

Dos nuevos buques de la Compañía Trasmediterránea hacían el

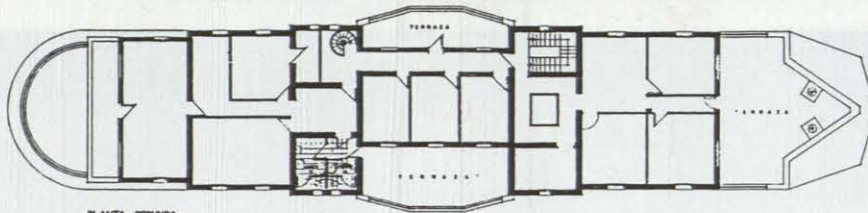


ALZADO PRINCIPAL

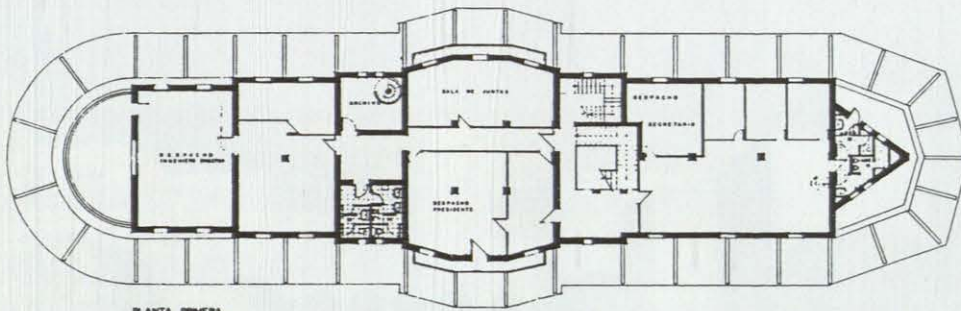


ALZADO LATERAL DERECHO

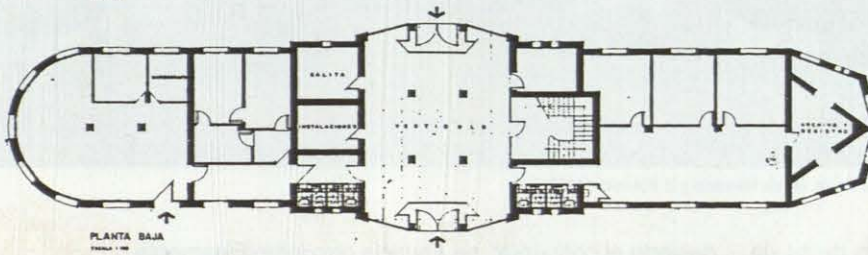
Planos del Proyecto definitivo. Arquitecto Manuel Latorre Pastor. 1931.



PLANTA SEGUNDA



PLANTA PRIMERA



PLANTA BAJA

servicio de cruzar el estrecho de Gibraltar en esta época: el "Ciudad de Algeciras" y el "Ciudad de Ceuta".

El "Ciudad de Algeciras" entró en servicio en febrero de 1927 ostentando el nombre de "Miguel Primo de Rivera".

El "Ciudad de Ceuta" entró en septiembre de 1928 con el nombre de "General Sanjurjo".

Al instaurarse la República, las dos unidades gemelas de la Trasmediterránea sufrieron el cambio de nombre por imposición gubernativa.

El otro arquitecto

La cita anterior como participante en el concurso de Ensanche de la ciudad y dos recientes publicaciones nos sitúan a otro de los arquitectos enviados al territorio norteafricano del Protectorado Español en Marruecos: Manuel Latorre Pastor.

La primera de las publicaciones es la guía de arquitectura del ensanche de Tetuán 1913-1956 de Julio Malo de Molina y Fernando

Domínguez (Sevilla - Consejería de Obras Públicas y Transportes 1994.

Otra segunda: "La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano", de Antonio Bravo Nieto*, autor con el que hemos estado en contacto constante a través de D. José Luis Gómez Barceló, archivero del Ayuntamiento de Ceuta, y que al vivir en la ciudad de Melilla, y a través de Pilar Latorre Alvarez, residente también allí e hija del arquitecto, nos ha proporcionado los datos de éste. Datos que han sido publicados recientemente en un nº 17 del Boletín de Arte del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga".

Latorre termina la carrera de Arquitectura en Madrid en 1924, cuatro años después que Galmés Nadal y en el mismo año que Gaspar Blein. Este último se encuentra de arquitecto municipal en Ceuta en 1926, y en el 1929 es sustituido en la plaza por su hermano José, justo el año en que Latorre empieza a desempeñar el cargo de arquitecto de Fomento en Tetuán. En 1938, Latorre pasa a Melilla hasta junio de 1943, que cesa como funcionario de Fomento, trasladándose nuevamente a Tetuán, donde fallecería con 67 años de edad en 1963.

*Colección Historia de Melilla nº 5 publicado por la Ciudad Autónoma de Melilla en junio de 1996.

El proyecto definitivo

Convocatoria del concurso y desenlace

El primer proyecto se había concebido de una forma mecánico-reductivista (el problema edilicio se había descompuesto en partes, se habían solucionado las diversas partes elementales y Galmés había resuelto la recomposición del resultado final con una imagen de palacete sevillano de la Feria de 1929, en el eclecticismo más castizo); las vicisitudes anteriores, la minimalización de los costes de producción, obligada por el tiempo transcurrido, y las dificultades que entrañó aproximarse a las emociones, percepciones y sentimientos actuales, es decir, a todo lo que hace referencia a esa "balanza de los sentidos" que se estaba inclinando por un aliento hacia un automatismo y geometría nuevos, hacen a la Junta del Puerto abandonar el proyecto inicial como una tripulación amotinada que abandona el barco en pleno naufragio y se arroja al mar.



Muelle de Poniente del Puerto de Ceuta. 1931. A la derecha, Barco Correos entre Ceuta y Algeciras en el Muelle de Poniente. Acuarela de M. Bertuchi. 1931.



Pero al ignorar los rudimentos de la natación, y apoyándose en la misma idea anterior de que las operaciones se pueden descomponer y recomponer de nuevo, los ingenieros portuarios convocan un concurso en plena ejecución de la obra para la "Reforma de las fachadas de la Estación Marítima de este Puerto".

Desconocemos los detalles de las bases del concurso y los arquitectos que se presentaron; pero un certificado de la junta del puerto del 6 de enero de 1934 firmado por D. José Núñez Casquete como ingeniero primero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, certifica "Que entre los varios proyectos que se presentaron para la reforma de las fachadas de la Estación Marítima de este Puerto, fue elegido el del Arquitecto D. Manuel Latorre Pastor".

El barco (la metáfora)

Es difícil valorar el extraordinario impacto que tuvo sobre la sociedad ceutí la posibilidad de ver atracados en su puerto los grandes paquebotes e imaginar la sorpresa de quien se encuentra por primera vez con esa imagen. Imagen que le va a servir a Latorre de juego especular en su obra, aunque el buque solo le devolverá una nueva apariencia sujeta a manipulaciones y engaños.

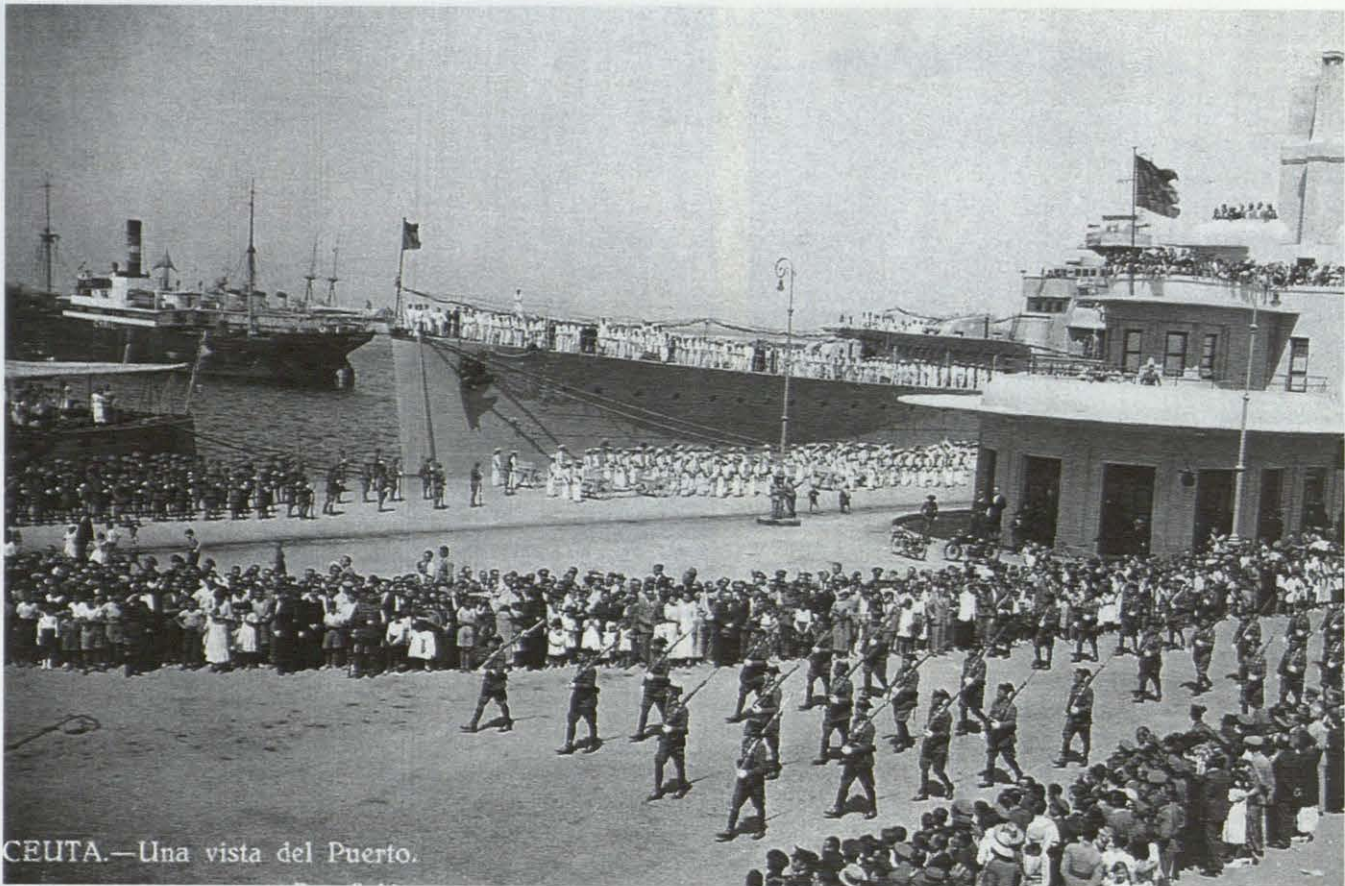
Si el acicalamiento de Galmés se obstinaba en retener el ornamento superfluo de su decoración, proyectada sobre las superficies del programa del ingeniero, Latorre, que lo admira y conoce, no condena en principio su decoración, sino su exceso de ornamentación, y en el temporal de confusión que fue la República cambia de rumbo, sube al barco moderno que entre otros marcaban, el pensamiento y la nueva imaginaria que por medio de las revistas europeas en Ceuta se recibían, y proyecta un edificio que se balancea entre el dislate cómico y el impacto seco y sin concesiones. Y si la arquitectura comparte algunas de las preocupaciones acerca del valor de la imagen, el parecido y el simulacro, Latorre, al presentar su edificio a la Junta Portuaria, intenta construir una "mise en abîme" (reproduce en forma reducida al argumento del relato en el seno del propio relato), pero no produce una imagen fragmentada de un buque, como la realizada por ejemplo por Aizpurúa en San Sebastián, sino dibuja una unidad, un navío completo, como la Residencia veraniega de la dinastía Ts'ing-ch'ing, edificio barco que, anclado en el Espejo de agua del Palacio del Estío, a cuatro kilómetros de Pekín en la segunda mitad del siglo XVIII, exige un esfuerzo, una operación mental para que se mantenga.



Muelle de Alfonso XIII y Puente del Cristo. 1927.

El edificio que proyecta se inclina desde el funcionalismo de Cicerón en "De Orate III" al concepto que había asumido la tradición académica, el concepto de "carácter" reelaborado por Quatremere de Quincy en 1788 y expresado como arquitectura parlante, aunque se inclina más cerca de Le Corbusier charlatán, en términos de Luis Lacasa. Navega como barco entre dos polos, como metáfora futurista, como movimiento y como morfología y sintaxis del cubismo, como inmovilidad.

El barco, tan pronto como atraca a su costado otro, se oscurece transformándose en un doble ficticio, autónomo y amenazador; pasa del espejo al espejismo y la experiencia del desdoblamiento y la confrontación con su sosias provocan el espanto y el edificio de signo visionario se reduce a reflejo ilusorio.



Entrega de bandera republicana en el Muelle de la República. 1932.

CEUTA.—Una vista del Puerto.

La máquina naval como espejismo de otra parece dotada de vida fugitiva; es un reflejo volátil y caprichoso, que tan pronto está preparada para fusionarse en ella misma, a falta de una separación suficiente con la original como está peligrosamente emancipada y dotada de una inquietante extrañeza.

En la metáfora se solapan dos lógicas: la literal de la figura explícita y la evocada alusivamente por medio de ella. En el edificio de Latorre chocan ambas por el empeño de prolongarlas demasiado y la referencia metafórica se convierte en galimatías o en burla.

Latorre interviene sobre algo ya proyectado y en construcción, interviene como deconstrutor y lo destruye piedra a piedra, analiza lo que tiene y lo disuelve. Es un arquitecto que sabe cómo deconstruir lo que se ha construido; y aunque ésta no es la esencia de la deconstrucción, investiga sobre la autoridad de la metáfora arquitectónica y construye su propia retórica. Se vuelve sobre el concepto de mimesis que tuvo su origen en Grecia y que ha estado en la base de toda la historia del arte y de la arquitectura, e intenta distintas maneras de mirar y representar la imagen visible de la realidad, buscando nuevos tipos de expresión en el mundo de la máquina y de su geometría; pero no rompe la imagen convencional en aras de unas formas nuevas, no utiliza ninguno de los recursos básicos para transformar esa manera de mirar a través de los diversos mecanismos que posee la abstracción como suplantación de la mimesis, sino que la constante presencia compartida se enreda en sus croquis, estableciendo paralelismos conscientes y explícitos, y de máquina funcional se transforma en máquina simbólica.

La gestación de los dos proyectos demuestran en un espacio corto de tiempo la transición y el debate que la arquitectura española está produciendo en estos momentos. El primer proyecto hunde sus raíces en un tradicional regionalismo estilizado del fenecido Antiguo Régimen; y el nuevo, apoyándose con grandes dosis de ironía y sarcasmo en un mal entendido resurgir integrista racionalista, desmonta el sofisticado entramado anterior, que más parecía una serie de dibujos pedagógicos, y recurre al socorrido y evasivo tópico

de conferir un carácter marino superficial y festivo al edificio que será un plagio en estado puro; y ya se sabe que todo lo que no es tradición es plagio.

Este truco profesional utilizado en el pasado, que había desaparecido dejando una estela de olvido, lo recupera el arquitecto porque también estaba en su repertorio; y la obra, (a donde llegaban aterrizados y pelados quintos a quienes había correspondido África en el sorteo) al terminar, al finalizar su trayecto, lo hará ya sin equipaje alguno y sin memoria porque ha perdido para siempre toda la razón.

El edificio, que no es reacio a adoptar las novedades del art déco en su chimenea, y que se construye diez años después del Espíritu Nuevo de Le Corbusier, se encuentra en un cruce de caminos, donde es posible la llegada y la partida. Es una terminal, un intercambiador varado que elimina lo insignificante, explota las superficies lisas y desnudas como valor eminentemente decorativo y utiliza ventanas circulares y barandajes como recursos efectistas, siguiendo la catequesis laica del rabioso primer racionalismo.

El bloque geométrico de amplio voladizo, estúpido templo de la espera, la esperanza, donde se vacía el alma a golpes de tedio y melancolía, no es referencialidad, no es metáfora; aquí no hay expresión figurada, no hay discurso indirecto.

Un edificio como metáfora feliz requería del ingenio del receptor para ser descifrado; era aquél que aludía a la imagen mimética de una realidad exterior segura y la sustituía por la visión indirecta y tortuosa de extrañas correspondencias.

Las metáforas implican enigmas.

Antiguamente, la metáfora fue siempre considerada como semejanza por excelencia. Latorre hace un edificio antiguo, no exprime la correspondencia; aquí no hay esfuerzo para descubrir la relación lógica que gobierna el edificio y captar luego la semejanza entre los términos relacionados; no se ve una cosa como si fuera otra. Es en definitiva una connotación cómica y peyorativa, un vulgarismo arquitectónico, un cuento. ■

Epílogo

* "Crisanto... no se remangaba los brazos porque llevaba tatuajes del presidio de Ceuta. Por ello, cualquiera habría podido deducir la época en que estuvo, y hasta la brigada penal de la que formó parte.

Los de la brigada veterana de principio de siglo -reos de muerte indultados- se tatuaban poniendo encima de la cabeza de la mujer desnuda, un murciélago.

Los de la brigada reciente un avión".

En la geometría artificial de esta frontera Galmés fue un veterano, Latorre un recién llegado (y hallado).n

* (Sender, Ramón J. "Cabrerizas Altas"

"Biblioteca de Melilla". Melilla 1990).



Estación Marítima. 1933.

N O T A S

1) Los bizantinos conocieron el Estrecho de Gibraltar con el nombre de Fretum Septem. "El nombre romano de Ceuta" de Septem Frates a Ceuta. Gonzalbes Cravioto, Enrique. Ilustre Ayuntamiento de Ceuta- Concejalía de Cultura. Servicio de Publicaciones - Ceuta (1990).

2) Esta cantera abandonada, situada en la zona sur del Monte Hacho, dio numerosos trozos de rocas (peirititas transformadas en serpentinitas), que igual que el gneiss de Hacho se han utilizado para construir los fosos y las murallas antiguas de Ceuta. "Síntesis Geológica de Ceuta". Chamorro Romero, Simón y Nieto García, Mercedes. Ilustre Ayuntamiento de Ceuta. Servicio de Publicaciones-Ceuta (1989). Asimismo este tipo de roca se utilizó, primorosamente labrada en las portadas de la Iglesia Catedral, San Francisco, Ntra. Sra. de África y en el Hospital de los Reyes.

3) La guerra del 60, que culmina con la toma y abandono-posterior de Tetuán, amplía el territorio de Ceuta, al estipular una zona entre el campo exterior a las murallas (límite de la ciudad) y el campo moro, para cuya salvaguarda quedó construida una línea de fuertes.

Esta guerra hizo patente la necesidad de dotar a Ceuta, base obligada de toda operación militar en Marruecos Occidental, de un puerto capaz para abrigar la escuadra y para facilitar los desembarcos de tropas, víveres, municiones y material del cual carecía.

No existían hasta esa fecha más obras marítimas que los pequeños espigones de África y de muelle de Comercio.

El 23 de noviembre de 1860 se encarga el "Proyecto de Obras Necesarias para la mejora y abrigo del Puerto" al Tte. Coronel Jefe de la Comandancia de Ingenieros de la Plaza D. Ángel Romero Walls. Memoria del Puerto de Ceuta. Ceuta, 1942.

4) El 17 de noviembre de 1869 se inaugura el Canal de Suez, acontecimiento trascendente para la navegación mundial y muy señaladamente para el Puerto de Ceuta, al que el nuevo canal confería importancia comercial de primerísimo orden.

Es en 1904 cuando se crea la Junta del Puerto de Ceuta cuyo primer director (1904-1929) es el Ingeniero de Caminos D. José E. Rosende, que fue Alcalde de la Ciudad (1928-1931), y realizador del Puerto de Ceuta.

5) Inaugurado el 1 de mayo de 1918, alcanzó los máximos beneficios de rentabilidad entre 1920 y 1926. Tras la campaña de pacificación de 1927, surgen mejoras importantes en las comunicaciones por carretera con la capital del Protectorado, lo que le hace ir perdiendo terreno. Nació con sueños de titán y murió como un pigmeo.

Proyectos generosos diseñaron un futuro enlace Tetuán-Alcazaquivir para tratar de conectarle con la línea francesa Tánger a Fez. Quizá por ello los transbordadores de la Compañía Transmediterránea que cruzaban el Estrecho "Victoria" y "Virgen de África" llegarían a tener incorporados raíles en sus cocheras. ¡Madrid-Tetuán en catorce horas! Ahí es nada. Después de París, y más abajo de los límites del Magref, llegaríamos hasta... La línea se clausuró el 1 de julio de 1958. LA CASA MARTOS, Ricardo. "Cuadernos del Revellín". Ministerio de Cultura.- Dirección General de Cooperación Cultural. Dirección Provincial de Ceuta-Ceuta (1993).

6) Los cabos de varas son confinados que, a una buena conducta relativa, reúnen las circunstancias de llevar cumplida la mitad de la condena; y aunque los nombra el Ministro de la Gobernación, nada menos, a propuesta de los Jefes de Establecimiento, y tienen, por lo tanto, y hasta cierto punto, el carácter de funcionarios públicos, presos son en el fondo; pero presos que suelen mirar de reojo a sus compañeros, que los persiguen en las fugas, después de facilitarlas, y se complacen en apretar la mano cuando es preciso suministrar contundente correctivo. Relosillas, Juan José. "Catorce meses en Ceuta". Publicación Caja de Ahorros de Ceuta - Ceuta (1998).

El Real Decreto de 26 de diciembre de 1889 firmado por Canalejas convertía el término municipal de Ceu-

ta en "Colonia Penitenciaria", en una managua de negros (cubanos), blancos (peninsulares) y amarillos (chinos y filipinos).

"A principios del año 1912 se llevaron los cuatrocientos últimos al penal de Santoña, quedando la plaza limpia de presos. Baeza Herrasti, Alberto. "El Presidio de Ceuta". Monografía del Grupo Aleo nº 3 - Ceuta (1987).

7) En el año 25, para intentar paralizar el desembarco de Alhucemas, Abd-el-Krim lanzó una audaz ofensiva contra Tetuán, que estuvo a punto de caer en manos de su hermano. El 27 de mayo de 1926 Abd-el-Krim se entrega a los franceses. S. Woolman, David. "Abd-el-Krim y la guerra de Rif". Oikos-Tau, S.A. Ediciones Barcelona (1971) Salas Lazarrabal, Ramón. "El protectorado de España en Marruecos". Editorial Mapfre - Madrid (1992).

8) Las obras del puerto con arreglo al proyecto de Romero Walls comenzaron en 1884 y se desarrollaron con gran lentitud hasta 1897.

Una Junta Consultiva de Guerra a través de una comisión de Ingenieros Militares, presenta dos soluciones con arreglo a una concepción más amplia e inspirada casi exclusivamente en necesidades militares. Elegida la más económica se reanudaron las obras hasta 1901.

Por R. O. de 16 de diciembre de 1901 se dispuso una Comisión de Ingenieros Militares y de Caminos. El Ingeniero Jefe de Obras Públicas D. Enrique Martínez y Ruiz de Azúa, encargado de un nuevo estudio del Puerto en 1903 por la jefatura de Cádiz, se hizo cargo de la reparación y conservación de las obras, redactándose un proyecto en 1904 y creándose la Junta de Obras del Puerto.

En mayo y en noviembre de 1906 se redactan proyectos que recogían y perfeccionaban el del señor Martínez; proyecto último que fue aprobado en 1907, y en 1908 se subastaron las obras adjudicadas a los señores Arango y García. El 3 de enero de 1909 comenzaron las obras.

El ingeniero D. Rafael Vegazo redactó en noviembre de 1910 un "Proyecto Reformado de las obras para asegurar el fondeadero", proyecto que introducía modificaciones notables en la traza de los diques, que completaría con un "Proyecto Reformado del Puerto de Ceuta" el 1 de diciembre de 1923, donde se apuntaba aumentar en 100 metros el muelle Sur (muelle de Alfonso XIII), destinado al tráfico de viajeros y de mercancías locales.

Las obras continuaron desarrollándose normalmente de 1923 a 1926.

Posteriormente proyectos de reforma fueron los del ingeniero D. Alvaro Bielza (abril de 1926), el del ingeniero D. José E. Rosende de 27 de agosto de 1927 y de 21 de mayo de 1928.

La recepción única y definitiva de las obras tuvo lugar el 17 de febrero de 1942. "Memoria del Puerto de Ceuta 1942".

9) Bonet Correa, Antonio "Teoría de la Calle Mayor". Revista de Occidente nº 3 - Año 1980.

10) SS. MM. Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia llegaron a Ceuta el 5 de octubre de 1927.

Previamente, el arrendatario de Tabacos de Ceuta y su Zona ha puesto a disposición de las autoridades 100.000 cajetillas de puros y 5.000 de cigarrillos habanos para que los repartan como estimen oportuno (Diario La Vanguardia 3-10-27).

En su estancia en Ceuta inaugura la empresa Petrolifera Ibarrola y el Palacio Municipal. Sánchez Montoya, Francisco. "Real Álbum de Ceuta". Ilustre Ayuntamiento de Ceuta y Caja de Madrid - Ceuta- 1991.

Alfonso XIII situó una parte considerable de capital en acciones de Transmediterránea, al igual que en petróleos, refinerías y pavimentos asfálticos, a través del Banco Hispano Colonial (banco afincado en Barcelona, que surge como banco de negocios muy relacionados con intereses en Cuba). En 1902 su inversión se orienta a negocios de la península; navieras (Transmediterránea) y al Protectorado español en Marruecos.

Asimismo también se relacionó en la Cia. General de Tabacos de Filipinas. Cortázar, Guillermo. "Alfonso XII, hombre de negocios". Alianza Editorial - Madrid - 1986.