El Puerto de Ceuta, un espacio de oportunidades de negocio

La historia del Puerto y de Ceuta están estrechamente ligadas desde sus inicios, de forma que no puede entenderse de forma separada e individual. El puerto ocupa una posición central en la ciudad, de la que constituye su frente marítimo haciendo particularmente intensas las relaciones entre ambos, no solo en términos económicos y sociales, sino también espaciales y funcionales.

Hablar de 100 años de historia del Puerto de Ceuta puede parecer limitante en lo que a espacio temporal se refiere para un recinto portuario que se ha utilizado como tal desde hace numerosos siglos y, efectivamente, lo es, pues obligaría a pasar por alto la amplia trayectoria comercial del puerto ceutí a este lado del Estrecho y su señalada importancia para las distintas civilizaciones que han dejado su impronta aquí, tanto en la ciudad como en el puerto.

El Puerto de Ceuta: su importancia estratégica y comercial a lo largo de la historia

La situación estratégica de la ciudad, ubicada en la orilla africana del Estrecho de Gibraltar, ha hecho de ella y de su Puerto elementos claves en el desarrollo de la Historia de España, Norte de África y del propio Mar Mediterráneo y su entorno. Pueblos antiguos dedicados al comercio, como fenicios, griegos, romanos y cartagineses, utilizaban el puerto como base y escala en sus rutas comerciales y como lugar desde el cual descubrir nuevos territorios para establecer relaciones de este tipo. Las siete colinas que desde el horizonte divisaban las embarcaciones de estos pueblos suponían la marca del “fin del Mediterráneo”, siendo los griegos quienes darían nombre a este paso de la Angostura de Azocaque o Estrecho de Gibraltar, tal y como lo conocemos hoy en día. La tradición mitológica sitúa las columnas de Hércules a ambos lados del Estrecho, del Fretrum Herculeum; una “Calpe”, monte y plaza de Gibraltar, y otra “Abyla”, cuyo pináculo se situaría en el actual Monte Hacho.

Bizantinos, visigodos y árabes se hicieron dueños de tan estratégico lugar, dotándolo de cada vez mayor significado comercial y cultural, y convirtiéndolo a inicios del segundo milenio en foco de saber que alumbraba todo el Magreb, pues si Ceuta era eminentemente comercial por su puerto natural y situación, sabido es que las universidades buscaban generalmente los puntos comerciales y los lugares de cruces de itinerarios y de afluencia de gentes para favorecer el impulso del conocimiento.

Durante los tres siglos siguientes los cambios comerciales en las rutas y los puertos de destino fueron numerosos y de gran trascendencia, estableciéndose tres grandes rutas en el sentido de grandes líneas de navegación comercial en el siglo XIII; la de Occidente, la de Poniente y la de Levante. Ceuta, en la ruta más antigua -la del Mediterráneo occidental- pronto se convertiría por su localización, en uno de los ámbitos más codiciados por genoveses, portugueses, castellanos y aragoneses.

Cuando en 1415 Ceuta es conquistada por Juan I de Portugal, anexionándola a su reino y al cristianismo, Ceuta se eleva como puerto naval por su estratégico emplazamiento que servirá de punto de salida a los portugueses en la búsqueda de nuevas rutas hacia las Indias.

Sin embargo, no se puede obviar la relevante importancia de la ciudad y su puerto dentro del mapa estratégico de la zona, que la hacen destacar como plaza militar. En tiempos de Felipe II -soberano de Portugal en 1580-, Ceuta pasaría a estar bajo dominio español, permaneciendo fiel a los Austrias tras la segregación de la corona portuguesa. Las fortificaciones defensivas se harían dominantes en cuanto a obras de desarrollo, superponiéndose a las propiamente portuarias. En el XVII se refieren estas últimas como espacios donde se desarrolla la actividad marítima, los antiguos refugios naturales del Sarchal, Ribera Sur y Cisternas, quedando como único puerto artificial hasta 1670 el foso marítimo. De este tiempo data la construcción de los primeros astilleros de Ceuta (atarazanas), localizados en San Amaro y de una dársena en el foso Almina que acabará con el abandono del foso debido al litigio constante con Marruecos que provocará la evolución de las instalaciones marítimas y portuarias al abrigo de la artillería del ejercito marroquí en la zona de Levante.

El foso de la Almina estará destinado a ser el principal y único puerto artificial de Ceuta, único punto de unión con la península hasta bien entrado el siglo XX. En estos tiempos el comercio de esta zona vendría marcado por dos actividades muy

concretas; el arranque de coral y la pesca que desarrollará una importante industria de salazones con fuerte demanda en Valencia y Cataluña.

Entrados ya en el siglo XX, el puerto experimenta mejoras importantes, acometiendo obras importantes en 1902. En este sentido, la visita de Alfonso XIII será determinante para el futuro inmediato de nuestro puerto, al que se le solicita la inmediata construcción del puerto y la sufragación de los gastos por parte del Ayuntamiento y del Estado. De igual forma, se pedía que se estudiasen los impuestos a cobrar por los servicios portuarios, para que fuesen módicos e hiciesen del puerto un recinto competitivo para lo que debía constituirse la Junta de Obras del Puerto, cuyo reglamento general fue de 17 de Julio de 1903. Con un avance presupuesto de 20 millones de pesetas, se redactó el anteproyecto de las obras acordadas.

Por Real Orden de 14 de febrero de 1904, dictada con el Consejo de Ministros, se autorizó en principio la exportación de mercancías por el puerto de Ceuta, así como la imposición de arbitrios cuando se constituyera la Junta de Obras correspondiente. La Real Orden de 20 de septiembre de 1904 creaba la mencionada Junta de Obras del Puerto, siendo el primer director José E. Rosende Martínez. Constituida dicha Junta el 20 de octubre del mismo año, se hizo cargo de las obras y de todo el material afecto a las mismas el 3 de diciembre, realizándose la entrega por la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Cádiz. En la misma fecha se hizo entrega por el Ayuntamiento de Ceuta del muelle de Comercio y del de Pescadores. Rosende redactó un nuevo proyecto en 1906, “Proyecto de obras indispensables para asegurar el fondeadero de la rada”, dándose la importancia debida al claramente previsible tráfico comercial, contemplando los muelles: Dique muelle Norte -después Reina Victoria y Puntilla en la actualidad-; Dique Norte, Alfau; y Muelle Sur, Alfonso XIII-luego de la República y hoy día España-. El proyecto fue aprobado el 7 de agosto de 1907, con un presupuesto elevado para la época, 17.838.817 pesetas, iniciándose los trabajos en enero de 1909. En 1910 el ingeniero Rafael Vegazo redacta un “proyecto Reformado para asegurar el fondeadero” aprobado en 1912 y que supone un nuevo presupuesto de mayor dotación económica. Vegazo redacta también un nuevo “Proyecto Reformado del Puerto de Ceuta” en 1923, donde se aumenta el ancho útil del dique de Poniente- antes dique muelle norte – y del dique de Levante- antes dique norte.

El paulatino desarrollo de la conciencia de la necesidad de un puerto, proveniente

ya de 1860, impulsa la idea de su construcción para hacer frente a un tráfico de cabotaje de especial interés con la Península, de ahí que tras la constitución de la Junta y los primeros proyectos se produjeran variaciones sustanciales para atender a las reformas cada vez más necesarias. De esta manera, ven la luz en 1924 el proyecto de Alonso Bielza Laguna, y el de Rosende de 1928. En estos años se construyen muelles, almacenes y servicios, lo que provoca un aumento del tráfico de mercancías, sobre todo en el avituallamiento a buques, debido a la instalación de almacenes de combustibles como la concesión para instalación y explotación a Enrique Ibarrola y Abaña, que data de 1920 y supone el paso de tuberías de aceite combustible para carga, descarga y suministro a barcos, de gas-oil y fuel-oil, a base de utilizar la galería del dique de Poniente.

Si ya en 1880 por una ley al Puerto de Ceuta se le declara puerto de interés general, por real Decreto se ratifica esta clasificación con fecha de la ley de 24 de febrero de 1928. Así mismo pasa a ser clasificado como puerto franco por Real Decreto-ley de 11 de junio de 1929 y puerto pesquero por Orden Ministerial de fecha 16 de febrero de 1935.

Los años 30 vendrían marcados por la difícil situación política, con retrasos en las obras y el agotamiento del presupuesto, aprobado en 1932 por una cantidad superior a los 52 millones de pesetas, al que se sumarían otros 5 millones en 1938. La recepción única y definitiva de dichas obras tuvo lugar el 17 de febrero de 1942.

Pese a todo y tras el análisis de los datos estadísticos obtenidos relativos a 1935, podemos comprobar como el Puerto de Ceuta estaba a la cabeza de los puertos españoles en cuanto al número de buques que lo frecuentaban y tonelaje de los mismos, y el alcance e importancia que tuvo el volumen de suministro a dichos buques, señalándose esta actividad como específica del Puerto de Ceuta. En 1936 en vistas del intenso movimiento registrado, el ingeniero Martínez Catena propone un anteproyecto de obra que básicamente supone la prolongación del muelle de Poniente desde Punta Bermeja. Pero construido ya, básicamente, el puerto, no era posible realizar esta idea.

Con el fin de la Guerra en Europa y el crecimiento de la economía marroquí la economía de la ciudad y por ende la actividad de su puerto marcarían cotas de alto beneficio, teniendo lugar en lo años 40 y 50 la entrada masiva de mercancías destinadas a la zona de los Protectorados francés y español. Indudable será el

refuerzo que supone la zona de servicios y las concesiones otorgadas para tráfico de combustibles (Ibarrola S.A., Compañía General de Carbones, CEPSA…) y la de la fábrica de hielo de WEIL Y Cia. El estrecho de Gibraltar se convierte en la ruta marítima más concurrida del mundo y el número de barcos que la utiliza crece año a año sin sujetarse a un ritmo determinado, superando ampliamente a los tráficos de Suez y Panamá. Ante este panorama se ponen de manifiesto las muchas posibilidades del Puerto de Ceuta, pero a la vez necesidades de primer orden, como ampliar la longitud de líneas de atraques y calados en los muelles, establecer vías de comunicación terrestre, dotar al puerto de infraestructura de utillaje para operaciones de carga-descarga, reparaciones, suministros….

Los años sesenta señalan un periodo de crisis con un descenso del tráfico portuario, debido a numerosos factores y circunstancias de distinta índole de entre los cuales podemos citar el cierre del Canal de Suez durante 1967, perturbaciones políticas y sociales en los países árabes y sobretodo la inseguridad de los suministros de agua durante los meses del verano.

Los años 70 marcan un punto de inflexión con una evidente salida de la crisis de la década anterior pero sujeta a altibajos producto de las oscilaciones que se producen en la entrada de barcos, relacionados con los avituallamientos y con la escasa importancia del tráfico de mercancías. La mayor autonomía de los buques supone la ausencia de necesidad de repostaje en distancias cortas.

Previo a la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, Ceuta se encontraba fuera del ámbito del monopolio de CAMPSA, de modo que la oferta de las compañías petrolíferas ubicadas en la ciudad podía ofertar fuel-oil y gas-oil en unas condiciones muy competitivas en precio. La competencia de Ceuta a nivel nacional era con Canarias, y en el Mediterráneo con Augusta, Malta y El Pireo.

El ingreso de España en la Comunidad supuso la liberalización del mercado de los combustibles en España, entrando la competencia internacional del suministro al tráfico en el Estrecho de Gibraltar y los puertos españoles del Mediterráneo occidental. Ceuta, al carecer de refinería próxima, ve una caída en volumen de suministro en favor de puertos que gozan de esta premisa.

Tras un declive continuo, sin ninguna actuación que mejorara sus infraestructuras propias, el puerto se enfrentó en condiciones muy desfavorables a un marco de

mayor competencia como el que estableció la Ley de Puertos de 1992. La limitación de su hinterland, la pérdida de tráficos tradicionales y la imposición legal de unas tarifas reducidas dado el carácter casi insular de su territorio, le imposibilitó afrontar, sin ningún tipo de ayuda, la fuerte competencia de la zona. Tanto el desarrollo del puerto de Algeciras, gracias a las grandes inversiones en infraestructuras e instalaciones, como la competencia de Gibraltar, fueron determinantes de este proceso.

Es en 1996 cuando se inicia una nueva gestión del puerto que llega hasta nuestros días, como fruto de ella, se logra mejorar las instalaciones en las que operan los tráficos tradicionales del estrecho, abrir nuevas posibilidades comerciales, con tráficos como el de bunkering -que se encuentra en pleno auge y desarrollo de posibilidades desde su privilegiada situación geográfica y su especial Régimen Económico y Fiscal-, y diseñar una nueva infraestructura cuya viabilidad quedaba condicionada, inevitablemente, a la asignación de Fondos Europeos. Esta nueva política de pone de manifiesto al comprobar, en la actualidad, el importante adelantamiento que han sufrido las instalaciones portuarias, las mejoras de las terminales e instalaciones existentes destinadas a pasajeros, vehículos, cruceros e incluso la ejecución de las obras de la primera fase de ampliación del Puerto de Ceuta.

A primeros del año 2004, la nueva Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, incorporaba las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector y potenciando su crecimiento para los próximos años, habiendo emprendido ya una nueva etapa de modernización cuyo reto principal es terminar de construir la ampliación para ganar superficie y dar cabida a una terminal logística que solucione los problemas de suministro, introduzca competencia, y permita desarrollar las potencialidades de nuestro puerto.

Con la entrada en vigor de la nueva Ley de Puertos (Ley 33/2010) que modifica la anterior 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General que completaba el desarrollo normativo en este campo iniciada con la Ley 27/92 y luego continuada por la Ley 62/97. Nace una nueva normativa con un amplio consenso parlamentario, que ha hecho de la Ley de Puertos con más apoyo de la democracia. Esta nueva Ley aspira a dotar de una mayor eficiencia a los puertos para ser cada vez más competitivos en un mercado global de creciente

exigencia, fijando nuevas reglas de funcionamiento para el sistema portuario de interés general, donde se encuadra el Puerto de Ceuta, destacando la flexibilidad del modelo tarifario y el refuerzo en la liberalización de los servicios portuarios. El nuevo modelo asegura el principio de autosuficiencia financiera y refuerza la autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias como la de Ceuta.

Hoy, en pleno siglo XXI, el Puerto de Ceuta continúa siendo un exponente en el movimiento de pasajeros (tanto de buques de línea como de cruceros) como en el tráfico de mercancías en el ámbito geográfico del Estrecho, actividad a la que se une, además, el siempre codiciado suministro a buques tanto en las infraestructuras portuarias como el bunkering (suministros en a buques fondeados en bahía), sector que se está potenciando dado el especial Régimen Económico y Fiscal que posee la ciudad y que permite amplias ventajas en esta actividad de cara a los interesados, razones que hacen la Puerto de Ceuta merecedor de su consideración como uno de los Puertos de Interés General por parte de la institución estatal Puertos del Estado.

Colaboración portuaria para el desarrollo de la ciudad

Las necesidades de crecimiento urbano de la ciudad han contado históricamente, desde siempre, con la colaboración portuaria en actuaciones tan importantes como la creación, por ejemplo, del Parque de Marítimo del Mediterráneo (1995) o la ampliación del Muelle de Poniente.

Y es que los puertos son piezas fundamentales del engranaje territorial y urbano donde se encuentran enclavados: las ciudades. Por ello, es indispensable encontrar canales y fórmulas de conexión entre los operadores del Puerto y la ciudad, al objeto de mejorar su productividad y su riqueza, lo cual también tendrá una relación causa-efecto en la productividad y riqueza de la ciudad.

Ante la evolución actual de los mercados se debe poner el acento en factores de rentabilidad y eficiencia en la explotación del Dominio Público Portuario. En esa tarea, Puerto y ciudad deben ir de la mano, su desarrollo e interpelación con los agentes económicos y sociales, ha de ser directo y convertirse en un paradigma de creación, progreso y lanzamiento de proyectos.



Panorámica de la Ciudad Autónoma de Ceuta. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).

Y este es el objetivo del Puerto de Ceuta. “Un puerto tiene por delante- destaca Juan Manuel Doncel, presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta- considerables e importantes asuntos que acometer y resolver. Deberes, realidades y proyectos, que lleven aparejado que el empresario confíe cada vez más en nosotros”. De esta forma, el Puerto de Ceuta debe continuar con la progresiva transformación de sus instalaciones portuarias para dotarlas de infraestructuras y servicios con valor añadido a través de proyectos dinamizadores, mantener y aumentar la competitividad, trabajar en la consolidación de la apertura del Puerto a la Ciudad y establecer nexos con el tejido inversor de la Ciudad al objeto de poner, al servicio del empresario local, las ventajas de un conjunto de infraestructuras y la viabilidad normativa que permita mejorar la implantación y la competitividad de las empresas

Tras la primera reunión mantenida con el sector empresarial en diciembre de 2019, se trasladó un mensaje de tranquilidad y normalidad, fortaleciendo relaciones y tomando decisiones desde el diálogo permanente y el consenso. Se avanzó, junto con los sectores empresariales, en el acuerdo de una serie de parámetros relativos a los plazos de vencimiento de concesiones, transmisiones, cambios y cesiones de uso, desafección de usos portuarios y prórrogas de las concesiones, siendo todo ello normalizado a través de una propuesta consensuada entre la Autoridad Portuaria y los diferentes agentes empresariales, la cual fue elevada al Consejo de Administración.

Una vez dado ese primer paso, se han venido manteniendo continuos contactos con representantes de Puertos del Estado y trabajando en la necesidad de contar con el visto bueno del ente estatal para iniciar los trámites necesarios en esta operación de interacción Puerto-Ciudad.

Doncel expuso que, tras ese trámite previo con Puertos del Estado en la reunión mantenida dentro del marco del Plan de Empresa 2020, se llevaría al Consejo de Administración del mes de diciembre la referida iniciativa al objeto de ir simultaneando los trámites administrativos de dos de las actuaciones más relevantes para el Puerto a corto plazo y cuyo objetivo es cambiar la fisonomía de toda la zona del Cañonero Dato en los próximos años.

Por un lado, se ha referido al reciente encargo que ya ha realizado la Autoridad Portuaria de Ceuta a INECO y cuyo objeto es la redacción de los proyectos correspondientes en el ámbito de la actual estación marítima y que serán financiados con la reciente reasignación, viabilizada por Puertos del Estado, de fondos del FEDER (13,2 millones de €) y por otro lado, a las propias actuaciones que se pretenden iniciar el próximo mes de Enero para la modificación del DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) al objeto de lograr una flexibilización y dar viabilidad a la implantación de actividades interaccionadas Puerto- Ciudad, así como, la modificación del Plan Especial, al objeto de dotar al Puerto de su nueva configuración urbana para el referido entorno.

A este respecto, se ha manifestado una total colaboración por parte del responsable de Fomento de la Ciudad Autónoma en todo lo que concierne a la aprobación de los diferentes instrumentos de ordenación, así como, por parte de la consejera de Presidencia y consejera de Hacienda, en cuanto a un futuro Convenio de

Colaboración entre el Puerto y la Ciudad, (al igual que se ha llevado a cabo en otras Ciudades como Vigo, Santander, Alicante, Algeciras, Bilbao, Málaga, Cádiz o Santa Cruz de Tenerife), para el desarrollo y habilitación de las superficies que cambiarán de uso con esta modificación, todo ello, en la misma línea que ya se ha trabajado anteriormente con la Autoridad Portuaria, en otras zonas como las de Levante o el parque Juan Carlos I.

Tanto la Confederación de Empresarios como la Cámara de Comercio mantuvieron una posición unánime en cuanto a la importancia de esta modificación de los Espacios y Usos Portuarios en relación con el desarrollo de actividades relacionadas con la interacción Puerto-Ciudad. También se realizaron observaciones en cuanto a la implantación de los nuevos usos, afección de tráficos y ordenación de los espacios, destacándose que el Puerto es susceptible de atraer la implantación y desarrollo de otros servicios y actividades, ofreciendo alternativas y oportunidades nuevas de desarrollo, sobre todo en un espacio como es el Portuaria el cual está íntimamente ligado a la trama urbanística de la Ciudad y que hoy representa la única zona de la Ciudad donde la posibilidad de expansión y dinamización comercial de la Ciudad y el propio Puerto son necesarias ante la coyuntura y circunstancias actuales en la que se está desenvolviendo la Ciudad en cuanto a los tráficos comerciales. No obstante, por parte de la Autoridad Portuaria, se trasladó a los representantes del sector empresarial la colaboración en las distintas fases del procedimiento al objeto de llevar siempre un documento consensuado entre todas las partes.

Por lo tanto, ambos actores han manifestado su acuerdo a que, por parte de la Autoridad Portuaria, se eleve Propuesta al próximo Consejo de Administración al objeto de iniciar los trámites del proyecto de modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Ceuta, en relación con el desarrollo de actividades relacionadas con la interacción Puerto-Ciudad en los terrenos adyacentes al Muelle Cañonero Dato y tramitar el correspondiente expediente de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ante las Autoridades competentes y todas aquellas gestiones que conduzcan a la aprobación definitiva del proyecto por el Ministerio de Fomento. El documento de Delimitación de los Espacios y usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Ceuta, ya aprobado por Puertos del Estado, ha sido remitido al Ministerio de Transporte y Movilidad Urbana para su aprobación mediante Real Decreto.

De este modo, la DEUP permitirá un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias y garantizará la evolución y adaptación a las futuras exigencias económicas de la Ciudad. Su objetivo no es otro que el de dinamizar la actividad económica, turística y comercial del propio Puerto, conjugándola con el desarrollo de la Ciudad, mejorando sus accesos y los nuevos viales, además de la realización de actuaciones urbanísticas de regeneración urbana en el ámbito portuario.

La adhesión del Puerto de Ceuta a RETE, Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades

Es preciso destacar dentro del desarrollo del puerto y la ciudad, la importancia que ha adquirido la adhesión del Puerto de Ceuta a RETE. En este sentido, el Puerto de Sevilla acogió en junio del pasado 2021 el 34º Encuentro Internacional de ciudades portuarias de la asociación RETE con el objetivo de reflexionar sobre un nuevo modelo de integración puerto-ciudad capaz de favorecer la convivencia partiendo del ejemplo del contexto del distrito urbano portuario de Sevilla y de los puertos de Andalucía. Al mismo asistió como invitado el presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta, Juan Manuel Doncel Doncel, que aprovechó la ocasión para solicitar formalmente a la presidenta de la asociación, Teófila Martínez, la pertenencia del puerto ceutí a la misma.

Esta adhesión a RETE se formalizó en febrero de este mismo año, 2022, incorporándose en esta organización internacional que fomenta las sinergias de instituciones de cara a las oportunidades que genera la integración urbanística y social de los recintos portuarios. El Puerto de Ceuta se unía así a esta red que trabaja en la promoción, configuración y evolución del mapa económico, social, cultural y político de las ciudades con entornos portuarios marítimos o fluviales.

Ceuta destaca por su situación geográfica privilegiada en el Estrecho de Gibraltar, al norte de África, además de por las ventajas fiscales y un foco importante de actividad en los tráficos de pasajeros, mercancías y avituallamiento a buques contando, además, con unas instalaciones integradas en el entramado urbano con una importante aportación a la economía local.

Objetivo: crear una zona de interacción puerto-ciudad que genere oportunidades de negocio

La Autoridad Portuaria de Ceuta tiene muy claro que el Puerto debe continuar con la progresiva transformación de sus instalaciones para dotarlas de infraestructuras y servicios con valor añadido a través de proyectos dinamizadores que mantengan e incrementen su competitividad, trabajando así en la apertura del Puerto a la ciudad y estableciendo nexos con el tejido inversor de la ciudad.

El objetivo es crear este espacio de interacción entre el puerto y la ciudad donde puedan materializarse nuevas oportunidad de negocio, tal y como se contempla en su Plan de Empresa 2020-2024, donde esta previsto la inversión de más de 37,3 millones de euros, cuyo grueso se destinará a la reforma de la nueva terminal de pasajeros, cuyas obras, cofinanciadas en un 80% por fondos europeos, asciende a más de 17 millones de euros y se han adjudicado a Acciona y promete convertirse en un auténtico hito arquitectónico en la principal vía de entrada a la ciudad. La nueva estación marítima se convertirá, así, en un símbolo más de la importancia de los puertos en el engranaje territorial donde se encuentran enclavados.

De cualquier modo, la evolución del Puerto no se puede entender sin la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) y el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria. Dentro de ambos se encuentra el acuerdo realizado recientemente con la Ciudad Autónoma por el que se inicia la transformación de la zona de Cañonero Dato, que liberalizará los usos comerciales de los terrenos portuarios, generando la aparición de nuevas actividades de ingresos sin incrementar el consumo de recursos y potenciando el papel del Puerto como palanca para el impulso de la economía local.

El fin perseguido por este acuerdo realizado con la Ciudad Autónoma de Ceuta a través de la Consejería de Fomento no es otro que el de dinamizar la actividad económica, turística y comercial del área portuaria de forma paralela con el desarrollo de la propia ciudad, que será una realidad gracias a la propia colaboración del Puerto con la Ciudad, la Confederación de Empresarios y la Cámara de Comercio.



Instalaciones portuarias. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).

En este sentido, las actuaciones serán de índole urbanística, de integración con la apertura de espacios públicos, de mejora de accesos y de reordenación de las actividades con la conservación y el respeto al medio ambiente como hitos fundamentales. Entre las medidas específicas se aprobaron acometer las medidas necesarias para posibilitar la dinamización comercial y turística de áreas de dominio portuario con actividades no portuarias, como es el caso de la avenida Juan de Borbón (Muelle Cañonero Dato), el Parque Marítimo del Mediterráneo, el Parque Urbano Juan Carlos I o el propio Poblado Marinero. Además, se ha incluido la liberalización de estos espacios y la ejecución de las obras precisas para para urbanizar y adecentar las zonas que afecten a esta perseguida interacción Puerto-Ciudad con distintos objetivos como fomentar la actividad económica y comercial, facilitar el tránsito a la ciudadanía y generar nuevos atractivos turísticos, promoviendo la creación de riqueza y empleo e impulsando las sinergias fundamentales entre un puerto y la ciudad que lo acoge, cuyo desarrollo va en paralelo.

La nueva estación marítima, la mejor carta de presentación de la ciudad

Con un presupuesto de casi 17 millones de euros y un periodo de ejecución de 24 meses, la nueva terminal de pasajeros de la estación marítima, contigua a la actual, presenta un espacio moderno que está llamado a ser un auténtico emblema arquitectónico para la ciudad.

El proyecto, adjudicado a la constructora Acciona y a cuyo inicio de obra asistió el pasado marzo el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, comprende la construcción de un nuevo edificio de viajeros anexo al existente, además de diversas actuaciones de mejora en dos de los cuatro atraques – los otros dos fueron renovados de forma reciente – y sus galerías de acceso, además de la zona de parking y accesos.

En lo que se refiere a equipamientos, el diseño contempla la instalación de modernos suministros de agua, electricidad, así como las que se refieren al saneamiento, la protección contra incendios, seguridad o telecomunicaciones entre otros.



Nueva terminal de ferry del puerto de Ceuta. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).

Edificio integrado en el actual

El nuevo edificio conectará con el antiguo por el interior gracias a varios puntos. En el exterior, una gran marquesina de 46 metros de longitud otorgará unidad estética a todo el conjunto arquitectónico, además de proporcionar al pasajero un recorrido cubierto hasta el estacionamiento de vehículos de transporte público.

Por otra parte, y ya desde el lado de tierra, la entrada principal se situará, según consta en el proyecto, se sitúa en la fachada sureste, cerca de donde está ubicada la actual. Además, de forma adicional, habrá otros tres accesos de carácter secundario y uso restringido como salidas de evacuación o emergencia.

Desde una perspectiva funcional, el diseño de la nueva estación marítima está orientado a la separación de los flujos de pasajeros de salida y llegada, un aspecto clave para la propia seguridad de un espacio tan sensible como es la zona portuaria se ha mostrado con la distribución de las dos plantas de la construcción.

En la planta baja, se ubica un gran vestíbulo que separa dos zonas bien diferenciadas en dos niveles: la planta baja se abre a un gran vestíbulo que divide la terminal en dos zonas: por una parte el espacio público, donde se ubicaría el acceso a la planta superior, la zona comercial, los aseos y el espacio destinado a checking; y por otra un amplio espacio dedicado al uso limitado, que se distribuirá alrededor de un patio interno que facilitará la ventilación y la iluminación natural. Es en esta parte donde se ubicarán las nuevas dependencias para la Guardia Civil y la Policía Nacional, cuartos de instalaciones y otras dependencias necesarias.

La planta superior conecta las galerías de acceso a los atraques de los buques. En esta planta se ubican las salas de embarque y pre embarque, que incluirá una sala de autoridades, y, ubicada entre ambas, la zona de control de pasajeros, comunicadas a su vez con las dependencias de las fuerzas de seguridad de la planta inferior y zona de escáneres de seguridad de equipaje así como puntos de control documental entre otros.

Los pasajeros que desembarcan podrán acceder directamente desde las pasarelas al vestíbulo de la planta baja y, de ahí, a la zona exterior. De esta forma, toda la planta se configura de forma que no se puedan cruzar los flujos de pasajeros en la zona. De igual forma están previstos tres núcleos de escaleras y dos de ascensores, distribuidos de tal forma que permiten el acceso independiente a las diferentes zonas de la terminal.

La nueva estación marítima de Ceuta se configura como un juego volumétrico de cajas superpuestas que configuran el espacio y la distribución interior del edificio. La nueva terminal se distribuye en dos plantas de una superficie aproximada de 3200 m^2, separando flujos y necesidades públicas/privadas, donde las visuales entre ambas plantas juegan un importante papel, permitiendo una visión interior completa de la misma.

Edificio principal de la nueva terminal de ferry. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).



Su configuración estructural replica la retícula modular del edificio existente adaptándose a necesidades provocadas por grandes afluencias de viajeros y espacios amplios y diáfanos. El edificio se configura sobre un zócalo de placas cerámicas que hace que se integre con la terminal existente. Sobre el basamento sobresale un volumen a modo de linterna e hito visual, que se materializa con una fachada de muro cortina y una segunda piel de lamas cerámicas azules, que actúa como faro identificativo y regulador de la entrada de luz. El juego de volúmenes que sobresalen y el diseño anti-vandálico de la fachada dotan al edificio de mayor seguridad.

Con el incremento de capacidad y de superficie del nuevo edificio, se prevé mejorar tanto la funcionalidad como la seguridad de la terminal. Aunque el proyecto pretende ampliar la capacidad del puerto de Ceuta para gestionar viajeros, no se espera un efecto significativo a la hora de atraer o generar tráficos. Por tanto, una de las premisas que se ha considerado es que los principales afectados por el proyecto son los usuarios del puerto, principalmente los viajeros de la línea Ceuta-Algeciras.

Actuaciones de mejora

En el proyecto de la nueva estación marítima también se han contemplado diversas actuaciones de mejora en los atraques y las galerías de acceso 3 y 4, donde se sustituirán el pavimento y los falsos techos, se instalará una nueva iluminación y se prescindirá de elementos en desuso a fin de dejar más espacio libre en los pasillos de acceso; la renovación de los cerramientos y estructuras metálicas e instalación de zonas de asientos y descansos.

Además, como novedad, se mejorará la accesibilidad con pavimento de tipo tacto-visual y doble pasamanos en Braille en las rampas de conexión entre pasarela y embarque.

En cuanto a las zonas de estacionamiento se establecerá un parking privado con disponibilidad para 48 aparcamientos junto a la fachada sur, una bolsa de taxis para 25 vehículos y zonas de parada rápida, además de las dársenas para autobuses, zona de vehículos de emergencias y carga y descarga.

Principales instalaciones de la nueva terminal de ferry. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).



Sala de espera de la nueva terminal de ferry. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).



Ceuta, destino de cruceros

A pesar de que la situación sanitaria de la pandemia por Covid originó la suspensión internacional de la actividad en sector e impuso, una vez reiniciados los primeros atisbos de normalidad, normas restrictivas en cuanto a la capacidad de los cruceros, el Puerto de Ceuta ha seguido trabajando para que, una vez retomada la actividad de cruceros, las grandes operadoras del sector continúen considerando a Ceuta como destino de sus barcos, como así lo demuestra la llegada de tres cruceros de envergadura en menos de un mes.

Este es el motivo por el que el Departamento Comercial y de Marketing, encargado de promocionar Ceuta como destino del sector, no ha dejado de trabajar promoviendo su adhesión en asociaciones como Suncruise Andalucía y participando en eventos y ferias, nacionales e internacionales, que den a conocer las facilidades de las instalaciones portuarias de Ceuta para el atraque de cruceros de gran calado en el recientemente reformado Muelle España y con los que fomentará la

reactivación en la zona de influencia del tráfico de cruceros.

Esta adhesión, formalizada en mayo de 2021, se centra en una colaboración para el desarrollo del tráfico de cruceros y el turismo náutico deportivo en la zona sur-atlántica, sur-mediterránea y el norte de África y es considerado de vital importancia por la relevancia del enclave del Puerto de Ceuta, su oferta patrimonial y cultural y las ventajas que puede aportar a Suncruise Andalucía en el objetivo de promocionar la región como destino de Cruceros del Mediterráneo y Atlántico del sur de Europa.

Con este acuerdo se exploran e inician las grandes posibilidades que ofrece la zona de Ceuta por su enclave geoestratégico. Las dos partes trabajan de forma conjunta para ampliar la presencia del turismo náutico y náutico deportivo en la zona de Andalucía y del norte de África, velando con sus acciones por la calidad de los servicios ofertados. Gracias al papel de Suncruise Andalucía en la promoción de Andalucía como destino turístico de cruceros, se prevé que esta nueva relación comercial amplíe la zona de influencia al Puerto de Ceuta y refuerce su presencia no solo en el Estrecho, sino también a nivel nacional e internacional.

IMAGEN INICIAL | *Vista panorámica del puerto. (© Autoridad Portuaria de Ceuta).*


