

Historia

History



EL PUERTO DE MELILLA

Breve historia de sus estaciones marítimas

Francisco Narváez López

Hoy en día una estación marítima es una compleja construcción diseñada y preparada para cumplir una función de transición entre la tierra y el buque y viceversa, atendiendo las necesidades de los pasajeros mientras esperan el embarque, o nada más desembarcar. En ella se despachan billetes, tarjetas de embarque, se descansa en la sala de espera, se facilita información, existe restauración y un sin fin de servicios como tiendas, alquiler de vehículos, Internet, teléfonos públicos, lavabos, etc. Además, las modernas estaciones marítimas integran los diferentes servicios públicos de atención, control y acceso de los pasajeros, como aduanas, policía, sanidad, etc. Estos servicios se extienden también al control de las mercancías, dado que las nuevas terminales no sólo embarcan y desembarcan a los pasajeros, sus equipajes y vehículos, pues es normal que los modernos “ferries” transporten en sus bodegas una importante cantidad de carga rodada en camiones, bateas y remolques.

Como complemento de estas instalaciones, existen asociados grandes espacios para facilitar las operaciones embarque y desembarque de pasajeros, de carga y descarga de los equipajes, los vehículos y mercancías: zonas de preembarque, zonas de maniobra y estacionamiento, aparcamientos públicos, zonas de descanso, etc.

Con los años, estas complejas instalaciones se han generalizado en los puertos y han ido evolucionando con el tiempo, revisando sus servicios, pasando de la mera función higiénico-sanitaria a una prestación integral de servicios al pasaje que combina servicios de calidad y seguridad.

LOS PRIMEROS ANTECEDENTES.

Los primeros antecedentes en la materia hemos de buscarlos una vez entrado el siglo XX, pues la falta de un verdadero puerto en Melilla hacía imposible pensar en nada parecido a unas instalaciones para atender al pasaje. En efecto, hasta la construcción del puerto de Melilla los barcos que abastecían la ciudad tenían que fondear en la rada, cuando el tiempo lo permitía, y desde ahí, con botes particulares o de la Compañía de Mar, desembarcar en los muelles civil y militar a pasajeros y mercancías en un proceso largo y penoso, especialmente con la mar revuelta.

Durante siglos, este fue el modo en el que las personas y las mercancías desembarcaban. Melilla carecía infraestructuras portuarias, salvo unos pequeños desembarcaderos desprotegidos, contruidos a finales del siglo XIX, que había que estar reparando constantemente y que apenas disponían de espacio para realizar las operaciones básicas de abastecimiento a la pequeña e incipiente ciudad.

A pesar de la declaración del puerto de Melilla como de interés general en 1902, de la creación de la Junta de Obras del Puerto y de los proyectos de construcción del puerto, hubieron de pasar bastantes años

para que se planteara oficialmente una actuación en este ámbito, pues en los primeros tiempos los esfuerzos y recursos fueron destinados a la construcción del dique de abrigo y a instalaciones básicas para las mercancías. Por todo ello, las instalaciones para el tráfico de pasajeros sería la gran ausente en las dos primeras décadas del siglo XX en el puerto de Melilla. Eran otras las prioridades, tal como proclamaba *“El Telegrama de Melilla”*, de 11 de febrero de 1920 *“Melilla no tiene puerto. El desprestigio de la rada.”*

A finales de 1913, una vez construido parte del dique Nordeste y casi terminado el ramal Espigón, los barcos pudieron atracar dentro del pequeño puerto y utilizar el estrecho muelle del Nordeste I para el embarque y desembarque. Este muelle carecía de instalaciones, salvo las vías de la Grúa Titán, de modo que se utilizaba su explanada tanto para los trabajos de construcción del puerto como para el tráfico de pasajeros y mercancías.

En esos momentos, 1913, el puerto de Melilla movía anualmente 84.814 pasajeros. Durante la siguiente década el tráfico de pasajeros permaneció más o menos estable, de modo que en el año 1923, en plena campaña de Marruecos, el puerto apenas movió unos 95.819 pasajeros anuales.



LA ESTACIÓN SANITARIA.

LA PRIMERA ESTACIÓN MARÍTIMA.

El modelo del que nació la primera instalación para pasajeros tuvo que ver con los problemas sanitarios asociados al tráfico de pasajeros y los riesgos para la salud de la población. A principios de 1921, al hilo de la campaña militar, el puerto de Melilla soportaba un gran tráfico marítimo, al que había que sumar el tráfico ordinario de nuestros correos y el temporal de los marroquíes que en ciertas épocas del año marchaban, sobre todo a Argelia, a las faenas de recolección.

La Estación Sanitaria nació como respuesta al miedo al tífus que recorría toda la ciudad y al temor de que se extendiera la infección, que durante 1919 había invadido algunas poblaciones argelinas. Por ello la Junta de Fomento propuso a finales de ese año la construcción de una estación de "despiojamiento", destinado a tratar a las fuerzas militares y a los rifeños que retornaban de la Zona del Protectorado francés en Argelia en los meses de agosto y septiembre. Melilla en aquellos momentos era una ciudad con una mortandad del 27,30 por mil y con grandes deficientes higiénico-sanitarias, de modo que una instalación de este tipo, justo a la entrada de la ciudad, era vista como un freno a la temida epidemia que temían autoridades y población en general. El temor obligó incluso a solicitar la autorización para realizar obras parciales urgentes por administración para acelerar la puesta en marcha de las instalaciones.

Terminada la campaña militar y rebajado el miedo a la epidemia la Estación Sanitaria fue perdiendo funcionalidad hasta el punto que en los años cuarenta el edificio se convertiría en la sede del Club Marítimo de Melilla. Cuando fue diseñado tenía un carácter esencialmente sanitario con una planta de 39,50 X 12,00 metros, contaba con un vestíbulo, lavabos, duchas con agua caliente y fría, sala de limpia, sala de desinfección de ropa con calderas y sulfuración, retretes, salas de

reconocimiento, laboratorio, almacenes, archivo, oficinas, etc.

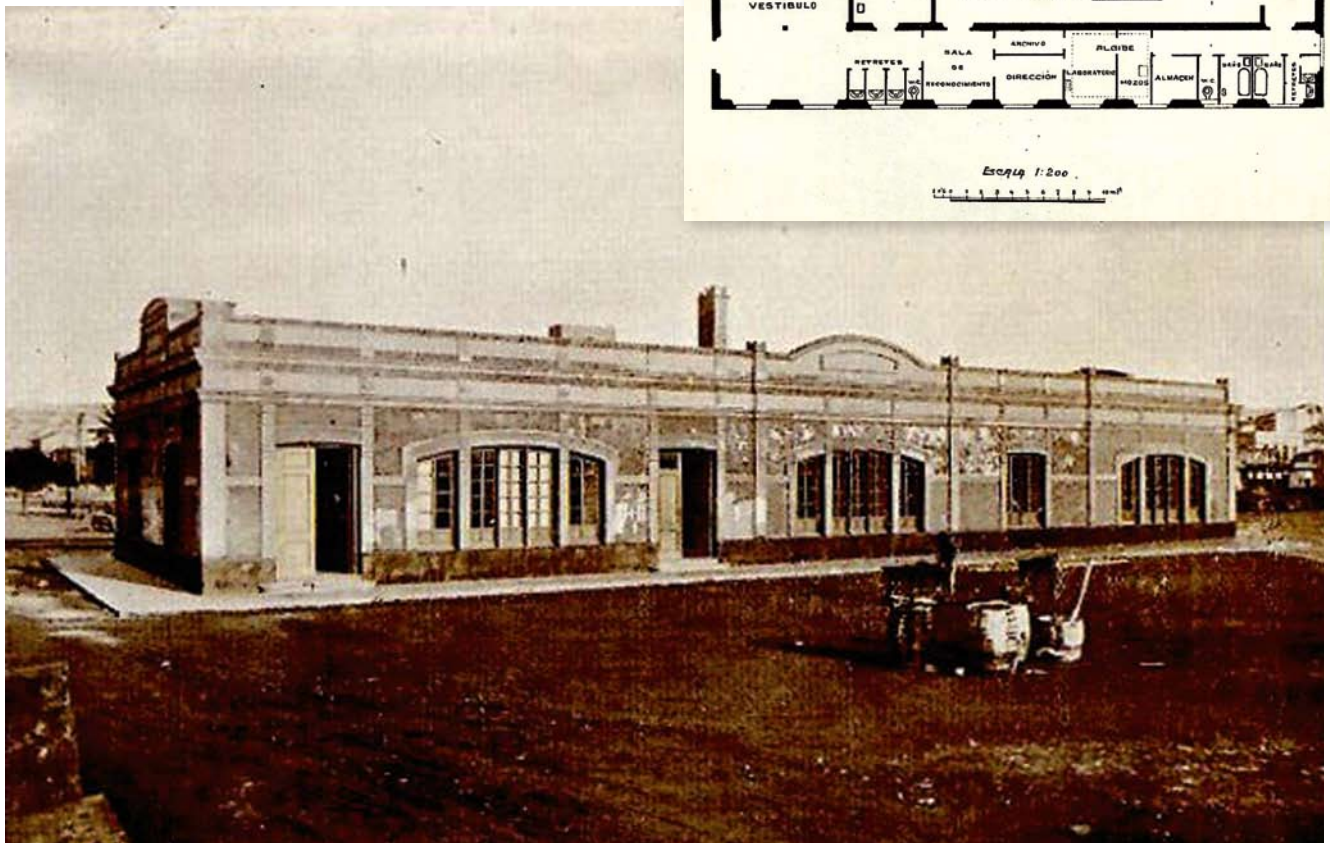
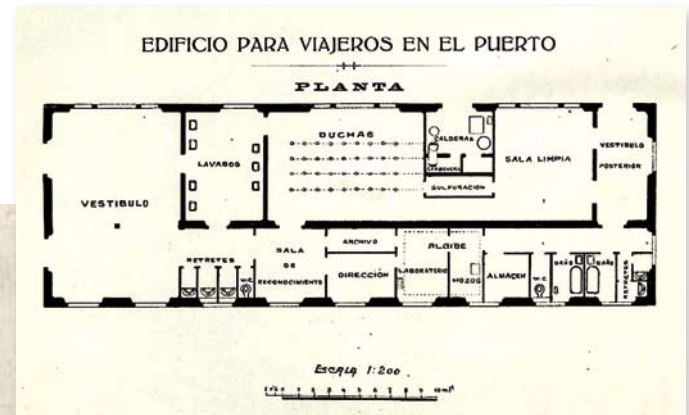
Ciertamente esta instalación no fue propiamente una estación marítima, en el sentido moderno del término, pero fue la primera instalación ad hoc destinada a los pasajeros, aunque con unas funciones marcadamente sanitarias y para determinados colectivos. Sus pequeñas dimensiones y su ubicación, lejos del muelle Nordeste, donde atracaban la mayoría de los barcos correos la hacía poco propicia para que una vez remodelada fuera destinada a una atención integral a los pasajeros.

LA VIEJA ESTACION MARÍTIMA DEL MUELLE NORDESTE I

En los años veinte se comienzan los muelles de Ribera y se abordan las obras de prolongación del dique nordeste, con el consiguiente aumento de los espacios destinados a las operaciones portuarias, aunque las instalaciones que se construyen son dedicadas exclusivamente al tráfico de mercancías.

En los años cuarenta cuando se termina las grandes infraestructuras y el puerto cuenta con varios muelles, la Junta del Puerto puede abordar, por fin, una política de instalaciones portuarias que hasta ese momento había estado aparcada. Se construyen dos nuevos edificios para servicios en los muelles de Ribera, (los edificios A y B) que ya contaban con cuatro tinglados, lo que permite ubicar en el puerto a los organismos públicos y privados (Comandancia de Marina, Cofradía de Pescadores, Guardia Civil, etc.) relacionados con la operativa portuaria que hasta entonces se encontraban fuera del mismo.

84





Entre estos servicios no se encuentran los de estación marítima, es decir, los destinados al servicio de los pasajeros. En 1943 el puerto movía anualmente 93.126 pasajeros, casi los mismos que hacía treinta años, y la idea de un edificio para pasajeros no estaba entre las prioridades del puerto, de modo que los embarques y desembarques de los pasajeros seguían haciéndose directamente desde el muelle al barco y viceversa, sin ninguna instalación que permitiera prestar servicios o proteger de las inclemencias meteorológicas. En ésta y en la siguiente década el único servicio de apoyo a los pasajeros sería la ampliación del muelle nordeste I (antiguamente llamado muelle Villanueva) y la mejora de las instalaciones del edificio Florentina, donde estaban las oficinas de recaudación del puerto, unos servicios públicos y un bar.

A mediados de los sesenta la estación marítima seguía siendo la vieja aspiración de la población y sus autoridades, pues después de sesenta años el tráfico portuario de pasajeros seguía realizándose directamente en los muelles, sin la menor instalación y a plena intemperie, sometiendo a los pasajeros y familiares a las inclemencias del tiempo, pues la entrada y salida de los buques correos todavía era un acontecimiento que agolpaba en los muelles a los pasajeros y a los cientos de curiosos y familiares que acudían en gran número a despedir o recibir a sus seres queridos.

A principios de los años cincuenta se había iniciado un paulatino crecimiento del tráfico de pasajeros, pasando desde los 80.000 de 1956 a los 186.000 de 1965. Este incremento disparó la necesidad de contar con una terminal de pasajeros, que se recogió en la prensa oficial del régimen e hizo imposible mantener la situación tercermundista, obligando a las autoridades a plantearse una solución para acabar con la crítica de los cientos de melillenses que se daban cita diaria en los muelles. Para ello, la Junta del Puerto, en su sesión de 31 de marzo

de 1966, propuso la construcción de una "estación marítima". En este primer momento, con un movimiento anual de 203.641 pasajeros, se plantea una propuesta económica, que se concreta en un edificio de 90 X 10 metros con servicios de venta de billetes, bar, oficinas, Correos y Telégrafos, oficinas de consignatarios, Aduanas, Policía y almacenes de mercancías, con un presupuesto inicial de unos cuatro millones de pesetas. Un año más tarde las necesidades habían aumentado. El inventario de las peticiones oficiales, las expectativas comerciales del empresariado melillense y el incremento del tráfico de pasajeros obliga a que el puerto solicite a Madrid el incremento del presupuesto hasta los doce millones de pesetas.

El 11 de noviembre de 1967 se aprueba por la Junta el "**Proyecto de construcción de estación marítima**", con un presupuesto 12.960.120,24 pesetas, y el 25 de enero de 1968 por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

El edificio se componía de tres cuerpos y una torre. Los dos cuerpos laterales tenían planta baja y primer piso. La parte central, de una sola planta, 75 metros de largo y la misma anchura que las laterales, constituía la sala principal de la estación. Se ubicaba en el muelle Nordeste I, aprovechando, dada su estrechez, casi todo el largo del mismo. Tenía 152,40 de largo, con una anchura variable entre 11 y 15 metros. Se preveía la instalación de los siguientes servicios en la nave lateral izquierda: Sanidad Exterior, Correos y Telégrafos, Policía, Aduanas, banco, cambio de moneda, despacho de billetes, consigna, oficinas para prácticos, policía, consignatarios, Agentes de Aduanas, etc. En la nave lateral derecha, planta baja, se contempla una sala VIP, oficinas de Información y Turismo y almacén de mercancías; y en la planta alta un restaurante –cafetería con una amplia terraza. La nave central, completamente diáfana, fue diseñada para sala de espera con pequeñas tiendas donde atender a los pasajeros y visitantes.



El 27 de julio de 1968 se publicó en el BOE la subasta, el 22 de agosto se abrieron las ofertas y el 3 de septiembre se adjudicaron las obras al empresario Fernando García Toriello por un importe de 10.361.616,14 pesetas.

El 5 de octubre del mismo año se firmó el Acta de Replanteo y comenzó a correr el plazo de ejecución de las obras que debían quedar totalmente terminadas el 31 de diciembre de 1969. Por Orden Ministerial de 6 de diciembre de 1969 se otorgó una prórroga de cuatro meses debido a los problemas de abastecimiento de áridos procedentes de Marruecos. No sin inconvenientes y con alguna que otra prórroga, el 3 de noviembre de 1970 se levantó el Acta de Recepción Provisional y el 22 de octubre de 1973 el Acta de Recepción Definitiva. Las obras se liquidaron con un saldo a favor del contratista de 1.034.251,80 pesetas, que se redujeron a 664.251,80 pesetas una vez deducidas las sanciones por los retrasos en la terminación de la obra.

Esta terminal que está a punto de ser derribada, ha servido de solitario y durante cuarenta años para realizar el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en el puerto de Melilla. En los años ochenta, ante el crecimiento de tráfico de vehículos, se le complementó con el edificio parking y con pasarelas de viajeros para los dos atraques a los que prestaba servicios en los muelles Nordeste I y Espigón.

El atentado terrorista del 11-S en Nueva York y la elaboración por parte de la OMI del código internacional ISPS (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias), obligó a una remodelación apresurada de sus instalaciones para adaptar la terminal a las nuevas exigencias de seguridad. Esto, unido a la antigüedad de las instalaciones, puso en marcha los estudios necesarios para la construcción de una nueva terminal de pasajeros adaptada a las nuevas exigencias en materia de calidad, protección y seguridad.

Además, comenzado el nuevo siglo, aunque el tráfico de pasajeros había descendido a los 350.122 pasajeros anuales, las perspectivas de crecimiento para los próximos años también dejaba obsoletas las viejas instalaciones y reclamaba una actuación integral en la materia.

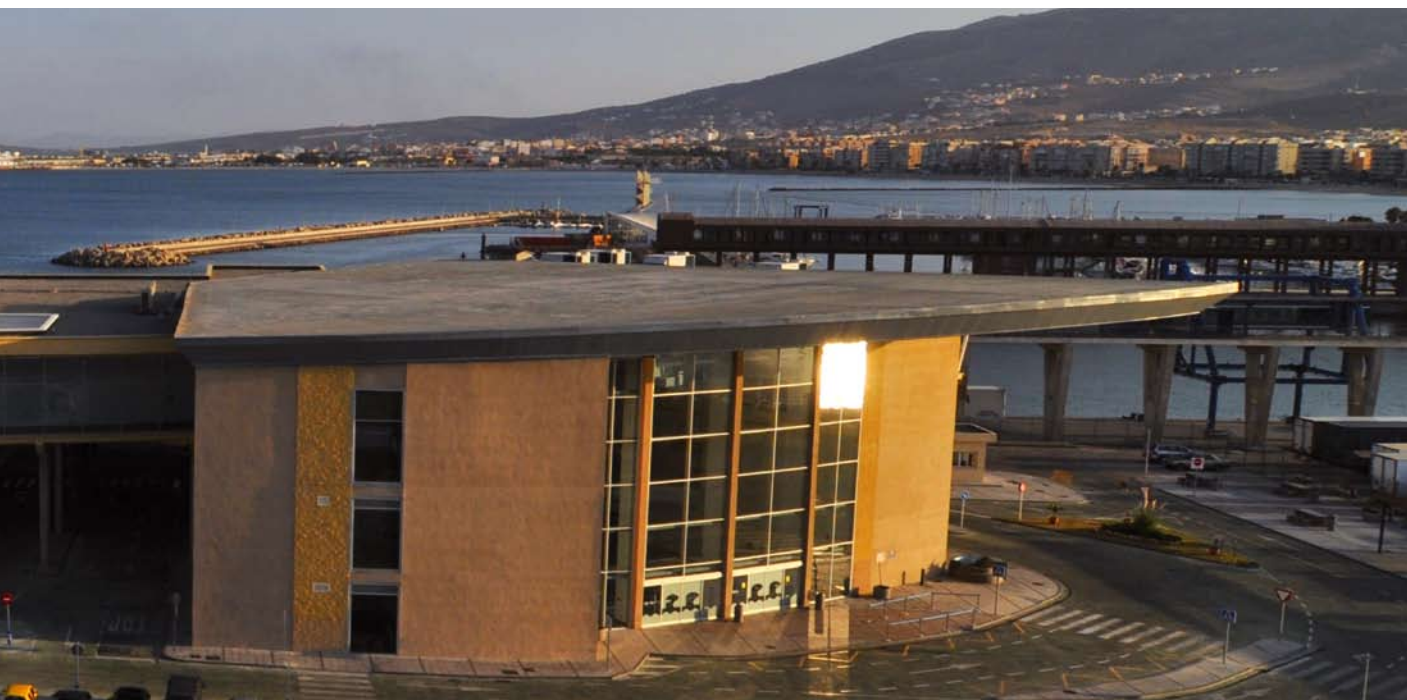
LA NUEVA ESTACIÓN MARÍTIMA DE LOS MUELLES DE RIBERA.

Después de varios estudios se llegó a la conclusión de que la localización idónea de la nueva terminal era el muelle de Ribera, por ser el más cercano a la ciudad, aunque para ubicar ahí esta infraestructura era necesario contar con mayores superficies, longitudes y calado. Para ello se redactó el *“Proyecto de nueva alineación del muelle de Ribera en el puerto de Melilla*, con el objetivo de construir un nuevo muelle de cajones de aproximadamente 223 m de longitud y 10,50 m de calado. Las obras se completaban con unos cierres perpendiculares a la alineación del muelle y dos tacones ro-ro, más 124 m de línea de atraque del propio tación; además se incrementa en 27 m la longitud de atraque del muelle Ribera II (más 50 m en el tación), próximo al anterior. Esto suponía un adelantamiento del orden de 49 m sobre la antigua alineación en la zona de muelle y 77 m en la zona de Ro-Ro; que debía ser rellenado para formar la explanada. Con esta ampliación se obtuvo un aumento de superficie en el muelle Ribera del orden de 15.000 m².

Sobre los nuevos espacios ganados al mar y con la demolición de casi todos los antiguos edificios que existían en los muelles Ribera (edificios A y B, Tinglados 1, 2, 3 y 4 y edificio Lonja) se proyectó la nueva terminal de pasajeros.

A partir de la definición funcional de la terminal y de su distribución y volumetría, la Autoridad Portuaria convocó un concurso de ideas para la definición arquitectónica de la nueva terminal. A tal fin se redactó un Pliego de Bases en el que el ganador del concurso sería asimismo, adjudicatario de un contrato para la colaboración en la redacción del proyecto. El 7 de noviembre de 2003 la Autoridad Portuaria hizo suyo el informe del fallo del jurado que recayó sobre los arquitectos locales Rafael Guerras Melenas y Javier Herrera de la Rosa.

Esta obra emblemática, localizada en la nueva alineación del muelle de Ribera, se proyectó con la idea de sustituir a la antigua “Estación Marítima”, abordando una profunda mejora



en la prestación de los servicios que se venían prestando, especialmente en materia de control y seguridad que las exigencias internacionales imponían en los tráficos de pasajeros, automóviles y vehículos pesados.

Una vez redactado el proyecto, se propuso un edificio con unos 13.000 m² construidos, estructurado en un cuerpo principal en el que se alojaba el vestíbulo de entrada desde el que partían escaleras mecánicas y ascensores a la planta primera donde se iniciaba el recorrido por la terminal desde el área de reparto que distribuiría los tres objetivos principales de los visitantes: Embarque, zona de espera de llegadas y zona de servicios de hostelería. El edificio se abría en planta baja mediante una zona diáfana que canaliza el tráfico de vehículos hacia los controles para embarque y desembarque. Las zonas de controles y seguridad se concentraban estratégicamente configurando un edificio único dentro del edificio principal.

Con fecha 19 de octubre de 2005, tras las publicaciones en los diarios oficiales, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria adjudicó el Concurso de ejecución del "Proyecto de Nueva Estación Marítima en el Puerto de Melilla" a la U.T.E. O.H.L, S.A.- ELSAN PACSA, S.A.

El proyecto de la nueva estación fue completado con otras actuaciones, igualmente básicas, el "**Proyecto de urbanización de la nueva terminal de pasajeros del puerto de Melilla**", que comprendía los trabajos de urbanización necesarios para acondicionar el entorno urbano de las edificaciones de la nueva terminal para lograr la integración del conjunto de la actuación portuaria en el entorno próximo de la ciudad, la organización de las circulaciones peatonales para garantizar el acceso al edificio, organización del tráfico rodado de turismos y camiones dentro del recinto urbanizado y su conexión con el resto del sistema viario del puerto.

A esta actuación se le añade un proyecto para la implantación del Plan de Protección del puerto y del Plan de Protección de la nueva terminal de pasajeros por la legislación española e internacional. Esta actuación supuso la implantación de medios de protección física,

control de accesos, sistemas de video vigilancia y de gestión integral de protección con la correspondiente infraestructura electrónica y de comunicación.

Para ultimar la actuación integral en la zona se adjudicó el "**Proyecto de mejora de calado del muelle Ribera II del puerto de Melilla**", para alcanzar en este muelle un calado de 8,00 m, y dar servicio a los buques, cada vez mayores que entraban en el puerto. Al mismo tiempo se adelantaba el muelle unos 10,90 metros.

El 21 de noviembre de 2008 bajo la Presidencia de Don Arturo Esteban Albert y la Dirección de Don José Luis Almazán Palomino se inauguraba la nueva "Estación Marítima", con la presencia de las principales autoridades de la ciudad, empezando a funcionar el 24 del mismo mes con el atraque del buque "Santa Cruz de Tenerife", de Acciona Trasmediterránea, que partió desde Melilla rumbo a Almería a las 14.30 horas. La Autoridad Portuaria de Melilla obsequió al capitán del barco con una metopa como recuerdo de la primera operación realizada en la nueva Estación.

El 20 de mayo de 2010 entró en pleno funcionamiento el muelle Ribera II, cuyas obras de ampliación habían finalizaron el 29 de abril. La ampliación del calado del muelle Ribera II con una inversión de 7,1 millones de euros, cofinanciados con Fondos FEDER, dotaba a la terminal de pasajeros de una segunda línea de atraque con capacidad para albergar buques de mayor envergadura, favoreciendo la captación de más volumen de tráfico de pasajeros y mercancías.

Con esta actuación, quedaba culminado el proyecto de la "Estación Marítima" y se avanzaba en la integración Puerto-Ciudad, con unas instalaciones más cómodas, modernas y atractivas, consiguiendo una reducción tanto del tiempo de paso de pasajeros como de vehículos y mercancías.

Por otra parte, las expectativas de aumento del tráfico de pasajeros se han venido haciendo realidad, llegando en el tráfico real a los 633.044 pasajeros en 2010, record absoluto en la historia del puerto de Melilla.



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla
Avda. de la Marina Española, nº 4 52001 Melilla
Tel. 952 67 36 00 Fax 952 67 48 38
www.puertodemelilla.es

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:
FOTOGRAFÍAS:
IMPRESIÓN:

Oficina de Arte y Comunicación.
Carolina Mayor, Francisco Narváez, Carmen Pitarch y Archivo A.P. Melilla.
Gráficas Galán.