

## CEUTA

### Obras Incluidas en los Registros DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965

- Equipamientos II



## Equipamientos II

Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo

Registro DOCOMOMO Ibérico, 1925-1965



## EQUIPAMIENTOS II

Ocio, deporte, comercio, transporte y turismo

**CEUTA**

Dirección de la investigación y documentación

Josecarlos Pérez Romero



Ceuta



## Los equipamientos modernos en Ceuta

A partir de la instauración del Protectorado español en Marruecos, la militarizada ciudad norteafricana de Ceuta aumentará el número de equipamientos a causa de la creciente importancia de la población civil. Ceuta pasa de 35.000 a más de 50.000 habitantes en la década que va de 1920 a 1930. Esta explosión demográfica se debió al aumento de la guarnición militar, a la necesidad de mano de obra para los trabajos de construcción del puerto, la línea de ferrocarril entre Ceuta y Tetuán y los consiguientes trabajos en la cantera. Como consecuencia, fue necesaria una ampliación de la ciudad más allá del foso y las murallas reales. Durante las tres primeras décadas del siglo xx estas ampliaciones fueron poco pretenciosas, surgiendo barrios como el de Villa Jovita o Jadú, sin una clara solución de continuidad —los ejemplos suscritos se alejan un par de kilómetros del casco urbano—. Con la llegada de la Segunda República se quiere acabar con esta situación, convocándose un concurso para un racional —y frustrado— ensanche de Ceuta, que ganará el que años antes fuera arquitecto municipal, Gaspar Blein. En 1944 Ceuta ya cuenta con un plan general de planeamiento, redactado por Pedro Muguruza, vigente hasta 1992.

De la primera época datan la estación marítima, de Manuel Latorre; la estación de autobuses, de José Blein; o el instituto de enseñanza media, de José María Tejero y José Blein. Los tres autores son dignos representantes, a falta de estudios definitivos, de la Generación de 1925. También los tres realizan incursiones en el ámbito del Protectorado, bien de manera continuada como Latorre y Tejero, o con meros y esporádicos proyectos, caso de Blein. Adelantado el tiempo, encontramos nuevos nombres como C. Picardo, que en los años sesenta realiza el proyecto del hotel La Muralla, con una modélica integración de las murallas portuguesas; y a los hermanos José y Jaime Antón-Pacheco, que nos legan un buen ejemplo de equipamiento de los sesenta con el cine Terramar.

El episodio ceutí y magrebí de la arquitectura racionalista española fue también un laboratorio experimental de la misma, pues numerosas obras intentan y consiguen un maridaje perfecto entre la modernidad arquitectónica y la arquitectura popular marroquí, como hicieron muchas firmas, entre ellos, J. M. Tejero, partidario de incluir detalles autóctonos en obras con un carácter tan universal como eran las vanguardias racionalistas. No en vano, varios autores han comparado la estética de la arquitectura tradicional mediterránea, tanto europea como africana, con la del Movimiento Moderno (el propio Le Corbusier, viajando por España).

Paradójicamente, Tejero también representa en Ceuta a otra corriente más purista del racionalismo, la llamada «arquitectura fascista». Su mano se evidencia en la fachada del Instituto Politécnico de Enseñanza Media, cuyo diseño evoca el racionalismo italiano, en concreto, la entrada de la Ciudad Universitaria de Roma, que Marcello Piacentini proyectó pocos años antes.

Aunque la vertiente más celebrada en la ciudad fue sin duda la arquitectura aerodinámica, representada por M. Latorre y J. Blein. Ambos siguen esta variante del *art déco* con arquitecturas fingidas que adoptan rasgos expresionistas. La estética de la máquina tiene en el edificio de la estación marítima (hoy de la autoridad portuaria) el mejor ejemplo de la ciudad, con la recreación casi literal de un navío, proyecto que tendrá un acertado eco en la estación de autobuses. En ésta, Blein depura más sus líneas, pero es clara la influencia de Latorre.

Una peculiaridad de la ciudad de Ceuta a lo largo de su historia ha sido la dicotomía civil-militar. En el ámbito de la arquitectura se ha reflejado en frecuentes conflictos de competencias entre las dos instituciones, no siempre bien resueltos. Como indica Gómez Barceló: «Es difícil estudiar la autoría de los edificios en Ceuta porque algunas se disfrazan por incompatibilidades, lo que ocurre con algunos ingenieros militares o los que trabajan en el puerto. Así, durante años quedó en el olvido el nombre de Manuel Latorre como autor del edificio de la autoridad portuaria».

Josecarlos Pérez Romero

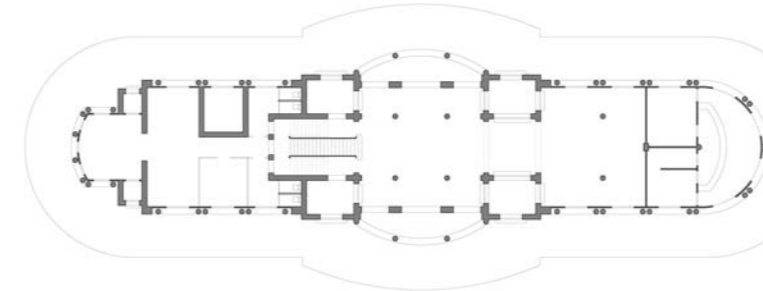
## Oficinas de la Autoridad portuaria, 1929 (actualmente edificio de la Junta del Puerto)

Muelle de España, Ceuta

**Manuel Latorre Pastor**

El edificio sigue la estética del *art déco* aerodinámico, de moda entre las décadas de 1920 y 1940. Esta obra se concibe como si se tratara de un barco. En este sentido, tiene una curiosa moldura decorativa en una de las terrazas que imita la proa, una torre con un reloj que se asemeja a la chimenea, barandas tubulares y ojos de buey, algunos de ellos actualmente tapiados. La planta alargada del edificio es la única herencia de un anterior proyecto de corte ecléctico, obra de Andrés Galmés. Cuando Manuel Latorre retoma la obra, diseña un nuevo proyecto más acorde con la moda del momento, pero se encuentra con la cimentación ya realizada del edificio de Galmés, que tiene que aprovechar. Este condicionante no es impedimento, quizá incluso le sirviera de inspiración, para crear uno de los edificios con más personalidad de la ciudad. Consta de tres plantas, con numerosas terrazas a diferente nivel, aunque la extensión de éstas fue modificada en los años ochenta. Es destacable la utilización de grandes aleros, el mayor de ellos circunda todo el perímetro y proyecta sombra sobre toda la primera planta, dibujando así el casco del barco. Los parasoles y soportales en las calles son una constante en Latorre, que justifica por la humedad y los fuertes vientos del Estrecho.

Josecarlos Pérez Romero



## Estación de autobuses, 1933-1937 (actualmente Jefatura Superior de Policía)

Paseo de Colón, Ceuta

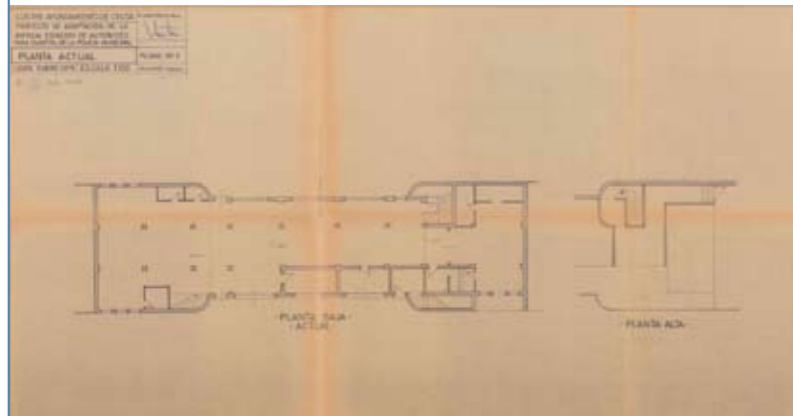
**José Blein Zarazaga**

Dos años después del proyecto de la estación marítima, se le encargó al que fue su director de obras, José Blein, la estación de autobuses. En la factura se evidencia la influencia del diseño de Latorre: amplias terrazas a distinto nivel, grandes aleros y composiciones con mezcla de cubismo y aerodinamia, que en este caso no refleja ningún contenido maquinista. Curiosamente, no tiene en cuenta la más reiterada inspiración lecorbusiana en la industria náutica, como son los grandes ventanales apaísados. Aquí, aunque grandes, las ventanas se han colocado verticalmente, rompiendo la horizontalidad.

El hecho de no rendirse a preceptos simbólicos aporta a la arquitectura de Blein una libertad compositiva casi lúdica. Así resulta muy interesante la portada principal, enmarcada por pilastras *art déco* y frontón prismático con ojos de buey, coronada por una balconada, haciendo una divertida revisión moderna de un esquema compositivo ancestral.

A finales de la década de 1970 se suprimieron los parasoles y se cegaron las cocheras, para convertir el edificio en conservatorio de música y más tarde sede de la policía. El espacio diáfano interior fue dividido en pequeñas y numerosas habitaciones.

Josecarlos Pérez Romero



## OTRAS OBRAS DE INTERÉS

### Instituto de enseñanza media, década de 1930

Avenida de África num. 7, Ceuta  
**José Tejero y de Benito**

### Cine Terramar, 1964

Avenida de Otero, Ceuta  
**José y Jaime Antón-Pacheco García.**

### Hotel la Muralla (actualmente Parador Nacional de Turismo de Ceuta), 1965-1967

Plaza de África, Ceuta  
**C. Picardo Castellón**