

nado 457 obras de rehabilitación, 17 de nueva planta y 16 de especial cualificación, afectando al 25% del parque de viviendas. En cuanto a la mejora del paisaje, se ha centrado en la limpieza de fachadas y saneamiento de cubiertas, consiguiendo una renovación de la imagen de la ciudad.

Todo ello está consolidando la dimensión histórico-cultural de la Ciudad Alta y revalorizando su imagen simbólico-cultural. A la vez se ha dinamizado el mercado inmobiliario y se está propiciando un mayor interés por la conservación de la ciudad heredada, si bien no todas las intervenciones han sido acertadas.

La consolidación de Cuenca como centro de turismo interior, y la revalorización de la Ciudad Alta como espacio lúdico, han propiciado la expansión de la hostelería, concentrada en la plaza Mayor y sus inmediaciones, lo que no deja de generar algunos conflictos con la población residente. También ha favorecido el comercio de artículos de regalo y recuerdos, y la consolidación de algunos talleres artesanos, pese a lo cual el comercio cuenta hoy menos establecimientos y empleo que en 1980.

En 1981, con 2.517 hbs, la Ciudad Alta se situaba en uno de sus niveles demográficos más bajos, pero la mejora física y funcional ha permitido cierta recuperación (2.824 en 1990), con un colectivo envejecido de residentes tradicionales, junto a un porcentaje de jóvenes próximo a la media conquense. La llegada de matrimonios jóvenes está impulsando una estructura por edades más equilibrada.

El cambio social ha sido importante en la última década, pues los nuevos residentes corresponden a grupos sociales de elevado nivel cultural y estatus económico medio-alto, lo que favorece la conservación del patrimonio edificado. Pero la potencialidad residencial continúa infrutilizada, dado el número de viviendas vacías y la proliferación de residencias secundarias.

En suma, la Ciudad Alta ha vivido una década de importantes cambios físicos, funcionales y sociales, pero no se han resuelto todos los problemas de la rehabilitación integral.

Todo ese proceso es expuesto por Troitiño con notoria claridad y especial atención al paisaje urbano, y con el apoyo de una copiosa ilustración cartográfica y fotográfica, entre la que, por su singularidad, hay que destacar la reproducción de las dos vistas panorámicas de Cuenca ejecutadas en 1773 por el teniente de Caballería Juan de Llanes y Massa.— FRANCISCO QUIRÓS LINARES

Melilla

Si Ceuta ha tenido cierta fortuna en cuanto a estudios geográficos se refiere, al contar al menos con los de Gordillo Osuna (1972) y Fernando Manero (1977), Melilla ha permanecido hasta hoy ayuna de trabajos de esa índole, pues la tesis doctoral de Francisco Argente del Castillo (1990) permanece, al parecer, inédita¹.

De ahí el interés del estudio de Antonio Bravo del que damos cuenta², pues a pesar de estar hecho desde la óptica de la Historia del Arte no deja de contener análisis y consideraciones de indudable utilidad geográfica, ceñidos al período comprendido entre los finales del siglo XIX y el año 1956, fecha de la independencia de Marruecos, en la que Bravo pone el término de su investigación.

Melilla, que se hallaba yerma, fue ocupada en 1497 por razones estratégicas vinculadas a la política de control marítimo del Mediterráneo frente a la expansión del poder turco y la piratería berberisca. Abaluartada en el siglo XVIII, su crecimiento no se inicia hasta los finales del siglo XIX, dentro del proceso de expansión del capitalismo europeo, paralelo a la expansión colonial, y en el que, en un principio, las bases litorales tuvieron un papel destacado. En el caso de Melilla, su puerto se vio como cabecera de la red de comunicaciones proyectada en la zona española del Protectorado marroquí; las obras portuarias se iniciaron en 1905, a la vez que se ponían en marcha las del Ferrocarril Norteafricano y las del que había de conectar las minas de hierro de la Compañía Española de Minas del Rif con el puerto.

Así adquiriría Melilla un papel activo en el contexto norteafricano, mediante el control comercial de un amplio *hinterland* marroquí, quedando vinculada la evolución de la ciudad, hasta 1956, al desarrollo de la acción española sobre el Protectorado.

En la expansión tuvo parte señalada el capitalismo español, a través, principalmente, de la Compañía Transatlántica primero, y de la Compañía de Minas del Rif después, aparte de otras sociedades menores. Junto a eso, el comercio local y, en un plano muy decisivo, la

¹ Prescindimos, por su lejanía temporal y su reducido interés geográfico, del folleto de Gonzalo REPARAZ (*Melilla*) y del artículo del miembro de la Sociedad Geográfica Francisco de la MOYA aparecido en el *Memorial de Artillería*; ambos se publicaron en 1893 con motivo del conflicto llamado «Guerra de Marallo», que se produjo en ese año.

² BRAVO NIETO, Antonio: *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla contemporánea*. Ciudad Autónoma de Melilla, Servicio de Publicaciones, 1996, 700 págs.

acción del Estado, tanto a través de las inversiones directas en Melilla como de las canalizadas hacia el Protectorado, y mediante la radicación en la ciudad de órganos de la Administración, sobre todo de la militar.

En efecto, el Ministerio de la Guerra, por medio de la Comandancia General de Melilla, de la que dependían las tropas y servicios desplegados en el Protectorado, tuvo, hasta 1929, una gran actividad en la construcción y el diseño urbanos. La gestión civil de la ciudad no arranca sino de 1927, al crearse la Junta Municipal, a la que sigue la del Ayuntamiento, en 1930. Con anterioridad la Junta de Obras del Puerto se había transformado, en 1910, en Junta de Fomento, para atender los asuntos relativos a las obras públicas, minas, montes y agricultura en el ámbito de los 12 kilómetros cuadrados de la plaza.

En el período estudiado por Bravo, Melilla pasó de 5.151 habitantes en 1885 a 81.182 en 1950, cifra esta última que señala el máximo histórico. En ese crecimiento tuvieron influencia decisiva, en diversos momentos, las campañas militares y la inmigración que las acompañó, a partir de la derogación, en 1864, de las disposiciones que habían impedido la llegada de personal civil. La inmigración estaba constituida, por una parte, por peninsulares procedentes, sobre todo, de Málaga, Almería, Valencia y Cataluña; por otra, por musulmanes y hebreos, y todos atraídos por las necesidades de mano de obra, hasta superar, con frecuencia, la demanda.

Los inicios de la transformación urbana se hallan en la Guerra de África de 1859-1860, tras la cual se amplían los límites de la plaza, a la vez que el Sultán de Marruecos otorga permiso, en 1863, para comerciar con sus dominios a través de Melilla, que se convierte en puerto franco en 1864. Desde este último año hay ya proyectos de ensanche de las fortificaciones y de la ciudad, que empezarían a materializarse en 1881 al iniciarse el fuerte de San Lorenzo, como parte del cinturón defensivo que debía proteger la posible expansión urbana.

Las primera ampliaciones se iniciaron en 1888 mediante la subasta de solares en el Mantelete interior para erigir varias manzanas de casas, y en el mismo año se autorizó la construcción del barrio del Polígono, ya extramuros y a bastante distancia del casco. En 1891 estaban terminadas ambas ampliaciones, mientras se seguía trabajando en la construcción de los fuertes exteriores. Por entonces comenzaba a apuntar la segregación espacial que iba a caracterizar a la Melilla contemporánea: un hábitat burgués en espacio planificado, y un hábitat obrero marginal.

La prosecución del crecimiento en zonas no planeadas dio lugar en 1896 al proyecto de urbanización del espacio entre la Falda de San Lorenzo y el Barrio del Polígono; dentro de él surgirían el nuevo «ensanche» del Polígono y el del Carmen, para quienes podían costearse la construcción de una vivienda. Se trataba de trazados reticulares, con manzanas rectangulares repartidas en solares regulares. Con morfología similar se autoriza en 1902 el «ensanche» de Alfonso XIII, ya ocupado tres años después, y que concentraría los mejores edificios de la ciudad.

Se inicia también, a comienzos de siglo, la construcción de manzanas cuadrangulares, de gran tamaño, con patio central y edificios de una sola planta, destinados a militares. A la vez, surgían los primeros barrios obreros de autoconstrucción. Barrios pequeño-burgueses, militares y obreros habían de ser, en el futuro, una constante en la estructura urbana melillense.

Entre 1905 y 1908 se construiría el primer barrio obrero planeado, formado por pequeñas manzanas de 12 x 27 metros, con calles estrechas y un total de 86 viviendas, de 45 m².

Al no haber un proyecto global, la conexión de todos estos elementos no estaba prevista; contribuía a ello el hecho de que, aparte de las servidumbres militares, no era posible proyectar un ensanche amplio, dada la hostilidad del entorno y los problemas de defensa, aunque desde 1904 el Ministerio de la Guerra pretendió contar con un proyecto integral, a largo plazo. Pero, en contraste con esa pretensión, en 1906 la necesidad forzó a aprobar el proyecto de un nuevo barrio, de 4,98 has, el de la Reina Victoria, impulsado por las propias autoridades militares de la ciudad e integrado por 15 manzanas achaflanadas divididas en 155 solares destinados a la burguesía.

En 1910 se aprobó el Plan General de Melilla del ingeniero Jodé de la Gándara, en el que estaba prevista la conexión del barrio del Mantelete con el de la Reina Victoria mediante la construcción de la Plaza de España, que se ejecutaría a partir de 1913. Entre este año y el de 1915 se construyeron, junto a Reina Victoria, las seis manzanas del barrio de Gómez Jordana, que cerraban el «ensanche» por aquella parte, y también el nuevo «ensanche» de Concepción Arenal, ambos más próximos a las primeras realizaciones que a la de Reina Victoria. Con todo ello quedaba colmado el espacio central de la ciudad mediante un conjunto de barrios planeados separadamente, pero que daban la apariencia de una planificación de conjunto que no existió.

Las iniciativas de la Administración no podían satisfacer la demanda de vivienda obrera, especialmente a raíz del alud inmigratorio provocado por la campaña de 1909. De ahí que las autoridades optasen por establecer las rasantes y demarcar los solares, permitiendo la autoconstrucción. La consecuencia fueron barrios ortogonales de barracas, aparentemente controlados, como los del Hipódromo, Real (885 solares) e Isaac Peral.

Desde 1915 el crecimiento se hizo mediante un proceso de ocupación de espacios vacantes y de reconstrucción sobre solares ya ocupados, apareciendo como principal problema el de los barrios de chabolas, que ya habían proliferado como secuela de las campañas militares de 1893 y 1909. La de 1921 se produjo cuando el espacio estaba ya mucho más ocupado, por lo que laderas alejadas y terrenos marginales de difícil urbanización fueron los ámbitos de expansión. Hacia 1930 había 1.266 barracas y chabolas a cuyos ocupantes la Junta Municipal recién creada trataba, bien de alojar en barrios más o menos planeados, o bien de repatriarlos.

Pero la autoconstrucción aún recibiría mayor impulso entre 1932 y 1937, al asentarse en el barrio de la Libertad (hoy Calvo Sotelo) más de 6.000 personas, creando una situación de hecho que las autoridades hubieron de aceptar, a la vez que en otros barrios (Reina Regente, Hernán Cortés, etc) se intentaba regular la ocupación.

El problema de alojamiento obrero no empezó a abordarse mediante intervención pública sino a partir de 1940, cuando, por iniciativa de Minas del Rif el Ayuntamiento impulsa la construcción de unas 400 viviendas protegidas, que se ejecutaron entre 1945 y 1948 (grupos Álvaro de Bazán y Orgaz). En los grupos o barrios construidos en los años siguientes (García Valiño, Victoria, etc) se adoptó en la mayor parte de los casos la solución del bloque, generalmente edificados en espacios vacantes de la trama urbana, salvo excepciones. Pero estas realizaciones, y otras de la época, resultaron mínimas en comparación con la entidad alcanzada por la autoconstrucción en el barrio de la Libertad.

En cuanto al espacio burgués, que ya estaba definido hacia 1913 en torno a los «ensanches» centrales, la mayor parte de las nuevas construcciones se realizó demoliendo o reformando lo existente, y sólo en pequeña medida se actuó sobre los contados espacios vacíos.

Por lo que se refiere a las minorías hebrea y musulmana, la primera, aparte de estar presente, incluso como promotora, en los barrios burgueses, lo estaba también en el hábitat marginal del «barrio hebreo», habitado por los inmigrantes de bajo nivel llegados de Marruecos desde el siglo XIX a causa de diversas persecuciones. Los musulmanes, por su parte, tuvieron poca entidad numérica hasta fechas próximas; con anterioridad estuvieron presentes en los barrios del Polígono y del Mantelete, pero, sobre todo, en la falda del cerro de la Reina Regente. El asentamiento más importante se produjo a partir de la Guerra Civil en el barrio de autoconstrucción de la Cañada de la Muerte, configurando, hasta hoy, un hábitat segregado.

En resumen, aunque sus objetivos son de otra índole, el libro de Antonio Bravo contiene una interesante aportación al conocimiento del proceso de configuración del espacio urbano melillense, tanto más de agradecer dada la ausencia de estudios geográficos sobre esa ciudad.

Pero a esa aportación ha añadido Bravo otra, bajo el título de *Cartografía histórica de Melilla*³; título un tanto engañoso, pues el contenido desborda ese enunciado. Contiene el libro una selección de 110 planos, mapas y dibujos referidos a Melilla, y ocho más relativos a los peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las islas Chafarinas. Aunque en cierto número de casos se trata de planos de edificios, no deja de tratarse de un excelente conjunto cartográfico de la ciudad y los peñones, obtenido de los principales depósitos cartográficos nacionales y de la Comandancia de Obras de Melilla; la ausencia de los fondos de la Biblioteca Nacional queda compensada por la reciente publicación de su catálogo de mapas y planos, que incluye la reproducción de todas las piezas.

Pero más allá de la simple catalogación, Bravo Nieto analiza, al hilo de la cartografía, el proceso histórico de configuración de la plaza de Melilla desde la Baja Edad Media, prestando también atención al Campo Exterior y al crecimiento urbano del último siglo, enlazando así con el contenido de la obra comentada en primer lugar.

Tanto por el texto, cuidado y riguroso, como por la cartografía aportada, espléndidamente reproducida, la *Cartografía histórica de Melilla* es otra excelente contribución del autor al conocimiento de su ciudad.—
FRANCISCO QUIRÓS LINARES

³ BRAVO NIETO, Antonio: *Cartografía histórica de Melilla*. v Centenario de Melilla, Melilla, 1996, 208 págs., 2 hh.