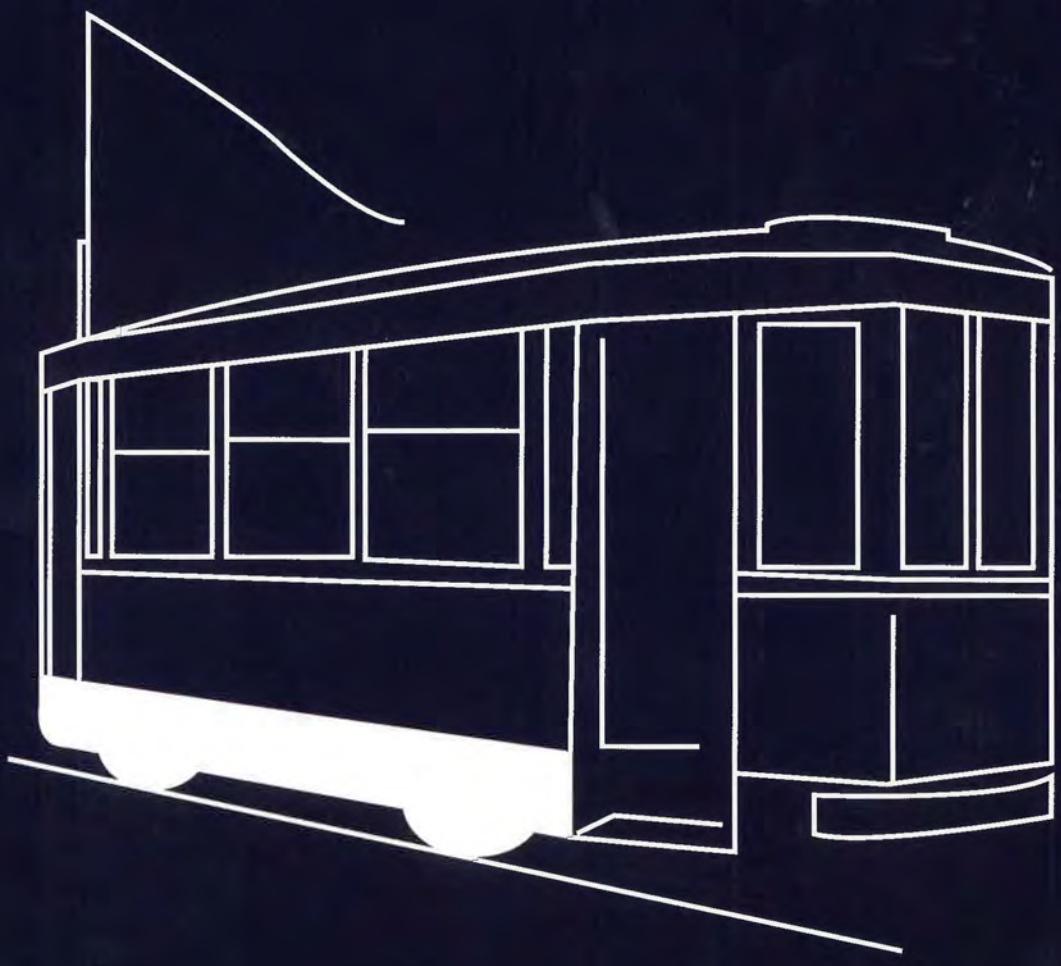
Los tranvías en Melilla

Un intento de articulación urbanística en el primer tercio del siglo XX



Francisco Narváez López

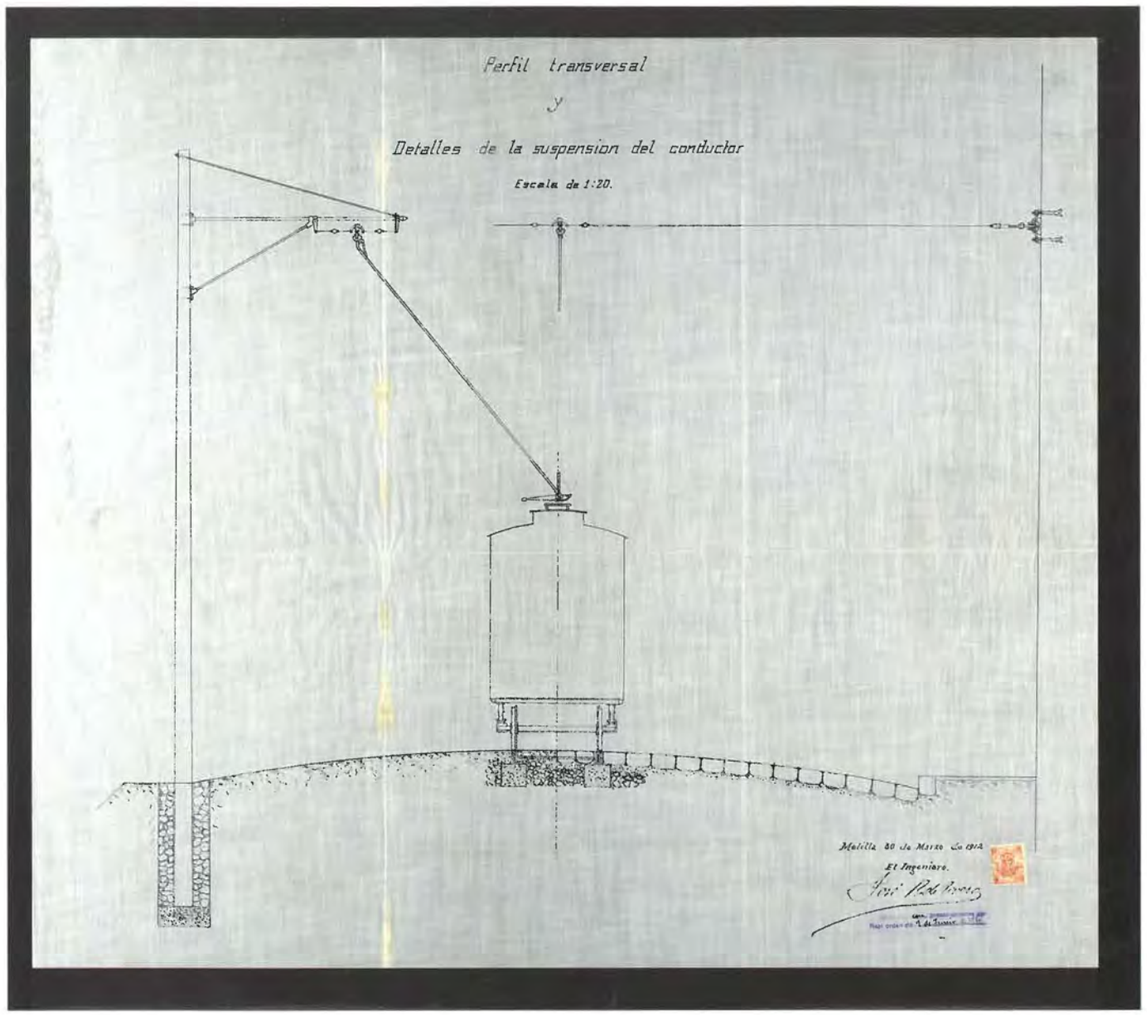
Historia de Melilla

Francisco Narváez López (Melilla, 1958) es licenciado en Derecho. En la actualidad trabaja de jefe del Departamento de Servicios Generales y Asuntos Jurídicos de la Autoridad Portuaria de Melilla y además es profesor tutor de Derecho Internacional Público en el Centro Asociado de la UNED-Melilla.
Los tranvías en Melilla es su primer libro y en él plasma el resultado de una investigación sobre este desconocido medio de transporte que no llegó a concretarse.

Diseño de la cubierta:
Mª Manuela Ortín Sulbarán

Escuela de Arte Miguel Marmolejo

LOS TRANVÍAS EN MELILLA



Perfil trasversal y detalles de la suspensión del conductor eléctrico.
Proyecto de José Rodríguez de Rivera, 1912. AGA

Francisco Narváez López

LOS TRANVÍAS EN MELILLA

Un intento de articulación urbanística en el primer tercio del siglo XX

Melilla
2010

Colección: Historia de Melilla; núm. 26

Primera edición: abril 2010

© Editorial: Servicio de Publicaciones de la Ciudad Autónoma de Melilla
© Texto: Francisco Narváez López

COEDITAN
Ciudad Autónoma de Melilla
Consejería de Cultura
Servicio de Publicaciones
Hospital del Rey
Plaza de la Parada, 1
52001 – Melilla
hospitaldelrey@melilla.es

Centro Asociado de la UNED-Melilla
Centro Cultural Federico García Lorca
C/ Lope de Vega, 1
52001- Melilla
info@melilla.uned.es

Autoridad Portuaria de Melilla
Avenida de la Marina Española, 4
52001 - Melilla
registro@puertodemelilla.es

DL.: ML 13-2010
ISBN 978-84-95110-88-6

Impreso en España
Imprime: Gráficas San Pancracio, S.L. - Málaga

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad, ni parte de este libro, puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la editorial.

ÍNDICE

Agradecimientos 9

INTRODUCCIÓN. DE PRESIDIO A CIUDAD 11
La hija de Marte 11
La Guerra de Margallo: el despegue demográfico 15
Los nuevos barrios 19

CAPÍTULO I
UN TRANVÍA DE SANGRE PARA MELILLA (1899) 23

CAPÍTULO II
LA CIUDAD Y SU POBLACIÓN SIGUEN CRECIENDO (1900-1909) 29

CAPÍTULO III
EL TRANVÍA ELÉCTRICO DE MANUEL BECERRA (1907) 37

CAPÍTULO IV
LA CAMPAÑA MILITAR DE 1909 43
La explosión urbana y demográfica 43
Más allá del río de Oro: el puente del general Marina 46

CAPÍTULO V
UNA LLUVIA DE TRANVÍAS (1910-1911) 51
Tranvías y propiedad 51
Los tranvías de sangre 54
Los tranvías de vapor 57
Los tranvías eléctricos 58
El negocio eléctrico 60
Anteproyecto de Urbanización y Ensanche y el proyecto de una red de tranvías: José de la Gándara 63

CAPÍTULO VI
DOS NUEVAS PROPUESTAS DE TRANVÍAS ELÉCTRICOS (1912) 71
De la eficacia militar a la burocracia civil 71
Proyecto de Felipe Ezquerro: trazado y características técnicas 75
Proyecto de Pedro Cobos Roa: trazado y características técnicas 79
El tranvía elegido y su trazado 81
¡Por fin, la subasta! 87
La subasta y sus licitadores 88

CAPÍTULO VII
¡QUE VIENE EL TRANVÍA! 91
¡Qué ilusión! 91
La primera estratagema del concesionario 92
La movilización social 94
La segunda estratagema: el Acta de Replanteo de las obras 98
El escándalo de los tranvías y el problema competencial 100
Las obras del tranvía de Melilla y la caducidad de la concesión 103

CAPÍTULO VIII
EL CONCESIONARIO 107
Ramón Prendes Rodríguez y la Compañía de Tranvías de Gijón 107
¿Qué fue de la Compañía de Tranvías de Melilla? 109

CAPÍTULO IX
UN AMOR IMPOSIBLE:
EL TRANVÍA Y LA DELICADA BURGUESÍA MELILLENSE 111

CAPITULO X
LOS TRENES-TRANVÍAS 117

CAPÍTULO XI
AUTOBUSES, CAMIONETAS Y TAXIS 125
El último tranvía y la OAMSA 125

NOTA FINAL 133

RELACIÓN CRONOLÓGICA DE ARTÍCULOS Y NOTICIAS PUBLICADAS
SOBRE LOS TRANVÍAS EN *EL TELEGRAMA DEL RIF* (1910-1924) 147

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN 149

Agradecimientos

Al personal de los archivos por su amabilidad y profesionalidad.
A Bea, Roge, Pilar, María y Carolina, por su colaboración y cariño.
A Antonio Bravo, por sus toques y su ticket, a Pepe Megías, por su ánimo y amistad, y a Vicente Moga, por su apoyo y paciencia.
Finalmente, a la Ciudad Autónoma de Melilla y a su Consejera de Cultura, a la UNED-Melilla y a la Autoridad Portuaria, por no dejar pasar este tranvía.

Introducción

DE PRESIDIO A CIUDAD

La hija de Marte

El proceso mediante el cual Melilla dejó de ser presidio y fortaleza y se convirtió en ciudad, abordado con detenimiento por historiadores en diferentes obras,[1] tuvo su origen en el Convenio entre Marruecos y España, de 1859, ampliando los términos jurisdiccionales de Melilla y adoptando medidas para la seguridad de las posesiones españolas en África,[2] que a su vez es una consecuencia de la llamada Guerra de Tetuán (1859).

Desde la llegada de Pedro de Estopiñán (1497) los límites de Melilla se contraen a sus fortificaciones, salvo en un período que va desde el siglo XVI hasta la segunda mitad del siglo XVII, donde con la construcción[3] de los fuertes de Santiago (1557-1679),[4] San Francisco (1557-1679), San Marcos (1557-1678), San Pedro de Albarrada (1581-1670), Santo Tomás de la Cantera (1557-1689), Torre de Santa Ana o de la Huerta Grande (1534-1689) y San Lorenzo (1557-1678), se dominó el terreno exterior situado entre los recintos fortificados y los fuertes, que fue destinado a pequeños huertos[5] y terrenos para pastos, llegando, a veces, hasta las salinas de la Mar Chica. La posesión de este terreno, las buenas relaciones comerciales con las fracciones rifeñas de la zona que permitían el intercambio de productos para atender a la guarnición y el relativo asedio al que estuvo sometida la ciudad, fue una oportunidad perdida para que su influencia creciera hacia tierra y se convirtiera en algo más que una fortaleza condenada a mirar constantemente el mar.

A principios de 1700 la fortaleza contaba con 1.118 habitantes, incluida la guarnición y los presidiarios, con un total de 49 mujeres casadas, 20 viudas y 29 menores.[6]

La pérdida de los fuertes a finales del siglo XVII contrajo los límites de Melilla y obligó a sus habitantes a vivir dentro del Primer Recinto. Los asedios a los que estuvo sometida durante los siglo XVII y XVIII reforzaron su carácter de fortaleza cerrada y fuertemente fortificada, cuyo abastecimiento se realizaba exclusivamente por mar debido a la pérdida de los huertos y pastos que la abastecían de productos básicos como verduras, carnes, leña e incluso agua. Durante este período, para poder hacer frente a los asedios, se construyeron el Tercer y Cuarto Recintos, creciendo la fortaleza pero ahogando la posi-

bilidad de nacimiento de la ciudad moderna, hasta el punto que hasta finales del siglo XIX la mayor parte de la población estuvo asentada en el Primer Recinto.

Así, a comienzos del siglo XIX, Melilla continuaba siendo una plaza fuerte y un presidio inquebrantable[7] con 2.195 habitantes de los cuales más de 1.000 eran desterrados, 867 elementos de tropa y el resto jefes, oficiales, empleados, mujeres, niños y criados. Unas décadas después, en 1875, la guarnición era la misma, los confinados habían reducido ligeramente su número, y la población civil se había incrementado hasta alcanzar cerca de 500 personas.[8]

La firma del Tratado de Tetuán y el reconocimiento formal por parte de Marruecos de los nuevos límites, fijados a través del alcance de un disparo de cañón efectuado desde el fuerte de la Victoria,[9] supuso la posibilidad material y formal de que Melilla se extendiera más allá de sus recintos fortificados, mediante la construcción de un línea de fuertes exteriores que algunos historiadores han venido en llamar el Quinto Recinto fortificado. Esta nueva barrera defensiva estaba formada por los fuertes de San Lorenzo (1881-1884),[10] Camellos (1883-1885), Cabrerizas Bajas (1884-1886), Cabrerizas Altas (1893-1894), Rostrogordo (1888-1890), Reina Regente (1894-1895), Alfonso XII (1884-1894), Purísima Concepción (1893-1894) y María Cristina, fortines de Horcas Coloradas (1893-1893) y San Francisco. La construcción de estos fuertes permitió no sin problemas,[11] que la ciudad creciera y que la población pudiera asentarse poco a poco fuera de los recintos fortificados.

Otra medida que tuvo su influencia en el tránsito de presidio a ciudad fue la Ley de 18 de mayo 1863 que declaró a Melilla puerto franco, dejando libres del pago de derechos y arbitrios al Tesoro Público a todos los géneros, frutos y efectos que en la ciudad se introducían, lo que supuso unas ventajas fiscales que favorecieron el asentamiento de comerciantes. El marco fiscal que se desarrollaría con el paso de los años fue muy favorable para la población que *no abonaría contribución territorial ni industrial. Sobre el comercio, industria y propiedad no pesan gravámenes de ningún género, ni derechos de consumo ni impuestos municipales, ni tan siquiera satisfacemos cédula personal.*[12]

El 22 de diciembre de 1871 comenzaron las obras de desviación del río de Oro, que el 7 de marzo de 1872 vio discurrir sus aguas por un nuevo cauce, dando por fin respuesta a una vieja petición de la población que se había retrasado varios años a consecuencia de la oposición de las cábilas cercanas. En efecto, programadas poco después de la firma del Tratado de Tetuán, no contaron con consignación presupuestaria hasta 1868 y no pudieron ser ejecutadas hasta 1872. Las obras consistieron en un nuevo

cauce de 650 metros de longitud, 16 metros de anchura y 2,30 de desnivel que devolvía el río a su "camino originario", perdido como consecuencia de las obras ejecutadas[13] por los fronterizos que lo utilizaban como una arma altamente efectiva contra la ciudad y sus pobladores socavando poco a poco la cimentación de las fortificaciones, provocando destrozos en sus crecidas y ocasionando, con las aguas estancadas, un grave problema de salud pública pues la proliferación de mosquitos amenazaba de paludismo a la población.[14]

La desviación del cauce del río permitió, por un lado, aprovechar los terrenos de "El llano" por los que anteriormente discurría (hoy ocupados por el Parque Hernández, el centro actual de la ciudad y los antiguos huertos) y, por otro, cambiar *la configuración de la playa, haciéndola avanzar progresivamente, y dejando terreno en el que se asientan hace algunos años el barrio del Mantelete y la calle de Santa Bárbara, debido también a la modificación de las corrientes de la bahía.... trayendo arenas de fondo y acarreos del río, que forman las accesiones en aquella parte de la playa.*[15]

No obstante, las obras no acabaron completamente con los problemas que ocasionaba el río, pues durante décadas cuando venía crecido retomaba su antiguo cauce[16] y ocasionaba graves daños.

La Junta de Arbitrios, creada en 1878, especie de Ayuntamiento embrionario, a pesar de su carácter singular y composición exclusivamente militar, fue otro elemento que en sus inicios favoreció el nacimiento de la ciudad. Con la Junta de Arbitrios se empezaron a manejar criterios urbanísticos, a proporcionar servicios y valorar intereses que iban más allá de los estrictos criterios defensivos que habían impuesto hasta entonces la seguridad de la fortaleza y sus pobladores.

La población de Melilla hasta la última década del siglo XIX seguía estando formada por la guarnición militar y sus familiares, los presidiarios, un pequeño número de funcionarios y unos pocos comerciantes y artesanos. En total, unas dos mil personas que caracterizaban una sociedad muy peculiar, que apenas podían imaginar el brutal desarrollo que se iba a producir en los siguientes años, ni siquiera por el espectacular crecimiento de la superficie de Melilla, pasando del reducido espacio que contenían los cuatro recintos fortificados a abarcar algo más de 12 kilómetros cuadrados.

En 1864, unos años después del Tratado de Tetuán, se empezaron a levantar las restricciones que limitaban la llegada a la Plaza de personas que no estuvieran destinadas oficialmente en la misma,[17] si bien, aún en esas fechas, los nuevos pobladores debían asentarse dentro de las murallas.

El crecimiento de la población en los años siguientes es muy modera-

do, manteniéndose los rasgos característicos que la definían, pues el comercio apenas se había desarrollado y se limitaba a la presencia de algunos hebreos que comerciaban con las cábilas cercanas.

No obstante, el ligero crecimiento de la población hace que se empiecen a levantar el barrio del Mantelete (1880), con la autorización para la instalación de barracas de madera, y el de la Alcazaba (1881), con viviendas de piedra y barro.[18] El primero se construye sobre los terrenos que antiguamente se destinaban a huertos, al principio con barracas de madera desmontables y posteriormente, tras una subasta de los terrenos en 1891, con nuevas viviendas construidas cerca de las murallas y protegidas por el fuerte del Miguel y la torre de Santa Bárbara.

El primer barrio que se construye fuera de las murallas es el Polígono.[19] Su ubicación tiene una doble finalidad: dar respuesta a la necesidad de vivienda de una población que malvive en barracas y cuevas y desplazar fuera del centro de la Plaza la actividad comercial de los hebreos que se habían asentado en el Mantelete en los últimos años. La construcción del barrio, que en su primera fase es terminada en unos pocos años, se realiza mediante la entrega de terrenos por el Ramo de Guerra a la Junta de Arbitrios y la cesión por ésta a particulares que debían abonar a la misma un canon anual en concepto de renta. Los primeros pobladores de estos barrios eran hebreos, de forma que, con su creación, las autoridades no sólo consiguen desplazar fuera de los recintos fortificados a este sector de la población y su actividad comercial, sino también ocupar parte de los terrenos existentes entre las murallas y los nuevos fuertes, algo que durante veinticinco años no había sido posible; eso sí, limitando la seguridad de los pobladores a la menor protección que ofrecían los fuertes de María Cristina y Cabrerizas bajas.

Así pues, en 1893, poco antes de la llamada Guerra de Margallo, la población de Melilla residía en el Primer Recinto fortificado y también en los barrios del Mantelete y Polígono, pero bajo la protección de los fuertes exteriores. Alcanzaba las 3.030 personas, consecuencia de un ligero aumento de la guarnición y de la llegada de hebreos que huían de la represión en Marruecos, y todavía no adivinaba el enloquecido crecimiento demográfico y económico que se producirá en apenas dos décadas.

En esta época, último tercio del siglo XIX, casi veinte años después que en las primeras ciudades europeas aparecen los tranvías en España, primero en Madrid (1870-71) y luego en Barcelona. Inicialmente son tranvías de tracción animal o "de sangre" y posteriormente de vapor, pues hasta finales del siglo XIX no se inició la electrificación. En cualquier caso, nada hacía presagiar que Melilla pudiera tener un tranvía, dada su condición de ciudad embrionaria,

su escasa población y una ocupación territorial casi testimonial.

En el contexto histórico de Melilla, Marte, el dios de la guerra, aparece como elemento esencial para explicar el nacimiento de la ciudad surgida en el contexto de las campañas de Marruecos que propiciaron su posterior desarrollo económico, urbano y social.

Las guerras otorgaron a la autoridad militar un protagonismo que fue mucho más allá de las campañas y condicionó la casi totalidad de las decisiones que afectaron a la sociedad civil. En este sentido, ésta tuvo en el proceso de construcción de la ciudad un papel secundario y puramente ejecutor de decisiones adoptadas en el ámbito estrictamente castrense. Eso sí, la relación entre civiles y militares tuvo mecanismos de compensación e influencia ciertamente curiosos, pues los más destacados defensores y activistas civiles, reunidos primero en la Asociación Mercantil Industrial y de Propietarios y posteriormente en la Cámara de Comercio tenían un origen o ascendencia militar o mantenían relaciones económicas con el llamado Ramo de Guerra.

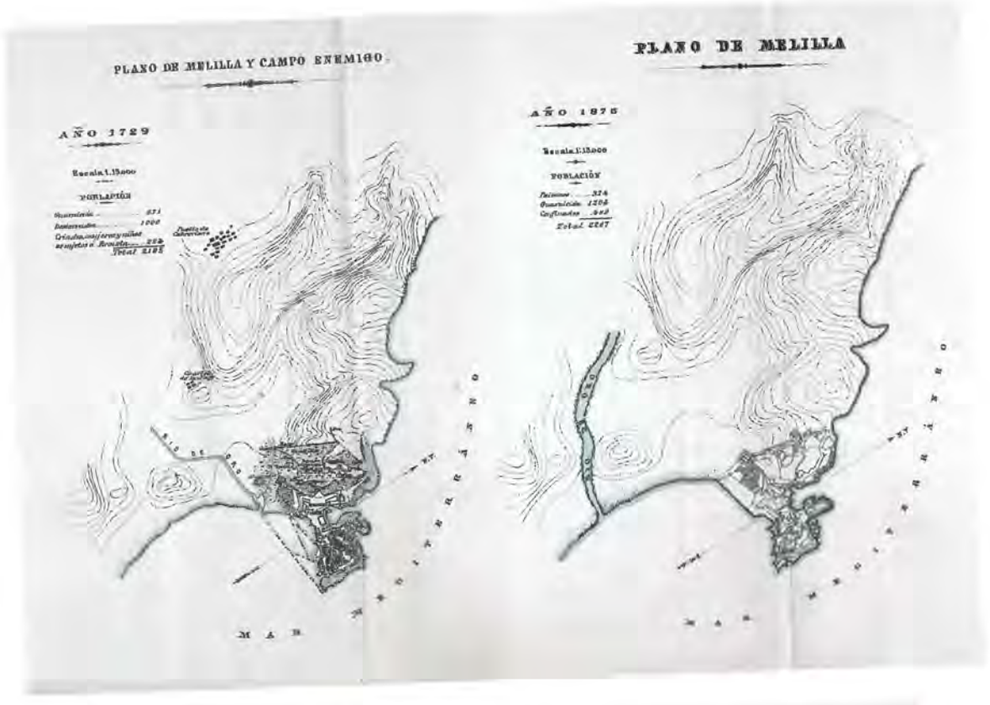
No obstante, la Asociación Mercantil Industrial y de Propietarios - constituida el 29 de febrero de 1899- y su sucesora la Cámara de Comercio, a través de su representación en la Junta de Arbitrios y en la Junta de Fomento, contaron con una actividad reivindicativa constante, solicitando actuaciones fundamentales para la ciudad (puerto, aduana marroquí, transportes y comunicaciones, aranceles, arbitrios, etc.). Estos impulsos contribuirán también a la consolidación de la ciudad y al progresivo aumento del peso de la sociedad civil en la toma de decisiones.

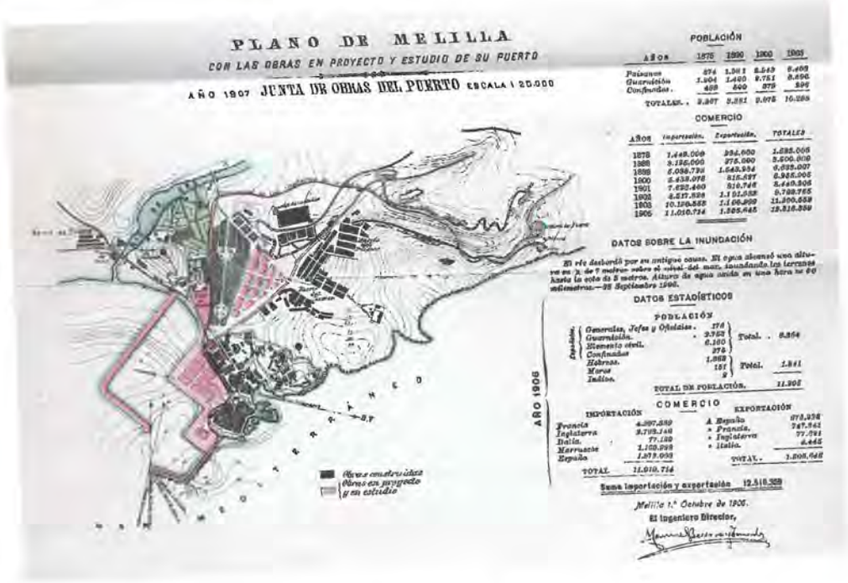
Ciertamente puede ser exagerado decir que Melilla es sólo la hija de Marte, pero no lo es afirmar que sin las guerras no es posible explicar su crecimiento demográfico, su desarrollo económico y su protagonismo en la vida política del país, pues como afirma el ingeniero militar y escritor Francisco Carcaño, *sin la fundamental intervención de Marte, la ciudad, que siempre sintió el aleteo del Dios de la guerra, no hubiera nacido tan brusca y espléndidamente.*[20]

La Guerra de Margallo: el despegue demográfico

La construcción el 28 de septiembre de 1893 del último fuerte proyectado en las inmediaciones de Sidi Guariach, cerca del cementerio y morabo del mismo nombre,[21] provocó una fuerte oposición de las cábilas de Farhana y Beni Sicar, motivada por el carácter religioso del lugar donde se pretendía construir y la oposición de las autoridades españolas a desplazarlo a otra zona menos polémica, tal como habían pedido los rifeños.

La Guerra de Margallo, pequeña, corta, con escaso coste humano y gran repercusión mediática, supuso





Planos de Melilla (1729, 1875, 1907)
Memoria de la Junta de Obras de los puertos de Melilla y Chafarinas.
Dirección Facultativa, 1906. AAPML

el traslado a Melilla de 22.500 hombres,[22] 32 generales y una avalancha de jornaleros, comerciantes y gente de los más diversos oficios acompañando a las tropas. En apenas un mes, Melilla, todavía presidio y fortaleza, vivirá los problemas, sentirá el bullicio y la frenética actividad de una gran ciudad, con miles de personas recorriendo sus calles y la aparición de servicios de todo tipo para atender a las tropas y a la cohorte que lo acompañaba. Las carencias se hicieron patentes ante la falta de un puerto[23] que permitiera el desembarco de las tropas y sus provisiones y la ausencia total de infraestructuras básicas como carreteras, caminos, abastecimiento de aguas, hospitales, puentes, viviendas, espacios preparados para campamentos, etc. Así, en apenas unos días, Melilla se acostó siendo poco más que un castillo y se tuvo que levantar siendo un embrión de ciudad.

La guerra tuvo unas consecuencias importantísimas. Por un lado, se produjo un espectacular crecimiento de la población que en apenas tres años triplicó el número de habitantes, que a su vez demandaron una inversión pública que se tradujo en los siguientes años en actuaciones en áreas hasta entonces desconocidas (carreteras, caminos, empedrado de calles, saneamiento, escuelas, cable submarinos, alumbrado eléctrico, etc.).

Por otro lado, se habilitaron nuevos espacios para la construcción de viviendas con el fin de acabar con el hacinamiento de la población que se agolpaba en dramáticas condiciones en escasas y malas viviendas, en inmundas barracas o en improvisadas cuevas. Además, Melilla se hizo visible para la nación y la opinión publica española, apareciendo en los principales medios de comunicación del país, cuyos periodistas escribían sus crónicas directamente desde la propia Plaza, lo que ayudó sin duda a trasladar el estado de abandono general en que se hallaba y sus carencias, pero también las posibilidades de su desarrollo económico y el papel que podía desempeñar en el marco de la política africanista de España. De este modo, la Melilla anónima, olvidada y desconocida, se convirtió, por efectos de la guerra, en objeto de observación y análisis, exponiéndose de golpe a la mirada nacional e internacional. [24]

Otra consecuencia de la guerra, de efectos destacables para la ciudad, fue el Tratado de Marraquech (1894). Firmado entre España y Marruecos, puso fin a las hostilidades y abrió las posibilidades de un intercambio comercial con la llegada a Melilla de los primeros comerciantes musulmanes provenientes de Tetuán y Fez y el reestablecimiento de la aduana marroquí en el Mantelete, [25] que permitió el inicio de una actividad económica que perdura: el abastecimiento de productos a la zona del Rif y cábilas interiores. Este auge comercial favorecería igualmente el aumento de la

población y, por tanto, el crecimiento del comercio interior que ya se había visto afectado por el incremento de la guarnición que casi triplicó su dotación en tres años.

La denominada "aduana mora" no estuvo instalada en la frontera, tal como preveía el Convenio entre España y Marruecos de 1866,[26] si no en el interior de la Plaza, en la calle Duque de Almodóvar, junto a la puerta principal del cuartel del batallón de Artillería, al amparo de los muros y bajo la protección de las autoridades españolas, pues esta aduana no era muy bien aceptada por los rifeños de las cábilas cercanas.[27] El Estado español pagaba los alquileres de los Umana, funcionarios marroquíes que trabajaban en la aduana *recaudando* para el "Fisco Cherifiano" los derechos sobre las mercancías que se importaban o exportaban a Marruecos, aunque las expectativas derivadas de su funcionamiento nunca fueron cubiertas. Tras su desaparición, después de la voladura el 15 de abril de 1903 de la alcazaba de Farhana, la antigua aduana mora fue sustituida por la denominada "aduana rebelde". Ésta se encontraba controlada por el autodenominado Pretendiente, el Roghi Bu Hamara. Instalada en la posada del Cabo Moreno (Mazuza) y en el café de Mariguari [28] (Beni Shicar) y Farhana, tras negarse la autoridad local a que la misma fuera ubicada en el interior de Melilla, a pesar que proponía que España retuviera la recaudación hasta ver el resultado final del conflicto y se entregara lo recaudado al triunfador de la insurrección. Los derechos que cobraban estas aduanas eran en principio los mismos que percibía la del Sultán, pero los excesos de los nuevos administradores gravando productos antes exentos, como las gallinas o los huevos, provocaron numerosos conflictos que terminaron por afectar al comercio de Melilla.

Los intentos de los Umana, instalados en la puerta de Santa Bárbara, de seguir recaudando tributos chocaron con la negativa de los rifeños que, alegando ser súbditos del Pretendiente y no del Sultán, provocaron tantos conflictos que el propio Comandante General ordenó su clausura. Posteriormente, hubo intentos del Majzen,[29] nombrando nuevo administrador, de reinstaurar su antigua aduana dentro de los límites españoles. Éstos no pudieron concretarse pues suponían mantener dos aduanas, una, de hecho, controlada por el Roghi y otra, de derecho, más bien virtual, controlada por el Sultán. Esta situación hubiera ocasionado y añadido tensión a las relaciones con los fronterizos y roto la neutralidad calculada del Gobierno español.

Con el establecimiento de la aduana rebelde se produjo cierto incremento de la actividad comercial de Melilla con su entorno que fue bendecido por una parte de la burguesía melillense.

Tras la caída de Bu Hamara, desaparecieron ambas aduanas. Años

más tarde, a finales de 1913, reapareció nuevamente la del Majzen, pero esta vez alojada en territorio marroquí.

Los nuevos barrios

En 1900 la población de la ciudad ascendía a 9.073 habitantes de los cuales 2.751 eran militares, 379 confinados y el resto población civil (4.892 cristianos, 950 hebreos, 95 marroquíes y 6 hindúes) asentados en las siguientes zonas: recintos fortificados (excepto Mantelete y Alcazaba),1.266; barrio del Mantelete, 655; Alcazaba, 648; zonas exteriores (barrio del Polígono y su ensanche, barrio del Carmen y pabellones de Santiago), 3.374. [30]

Poco después de la Guerra de Margallo, a pesar del crecimiento de la población, sólo existía autorización oficial para ocupar los barrios del Mantelete y Polígono, lo que era insuficiente para atender la demanda de viviendas que había surgido tras el conflicto armado, provocando la proliferación de barracas y cuevas. La respuesta institucional a esta situación dio lugar en 1896 al proyecto de urbanización del conocido llano de Santiago, es decir, los terrenos comprendidos entre el cerro de San Lorenzo y el barranco del Polígono, al ensanche del Polígono, al derribo de algunas fortificaciones del Mantelete y, un año después, a la aprobación de la ocupación del barrio del Carmen donde también proliferaban desde la guerra gran cantidad de cuevas, barracas y chabolas.

El Mantelete, era en 1900, el centro comercial, social y de ocio de la ciudad, especialmente a lo largo del Muro X (hoy paseo del general Macías), donde se alineaban casetas, bares, restaurantes. El zoco y los muelles eran a su vez los lugares de paseo, expansión y encuentro de los melillenses y donde se desarrollaba gran parte de la actividad comercial de la ciudad.[31]

El Polígono y su ensanche, a principios del siglo XX, estaban ocupados por comerciantes hebreos a los que, posteriormente, se sumaron cristianos que se habían quedado en la ciudad tras la Guerra de Margallo. Contaba con diez manzanas y unas deficientes infraestructuras, pues carecía de urbanización, alcantarillado y otros servicios básicos, lo que le convertía en un foco de infección permanente. En él discurría el pequeño comercio y transitaba la mayor parte de la población de hecho de Melilla, lo que le daba una especial "fisonomía" que perdura hasta nuestros días, propia de sus habitantes y visitantes mayoritariamente hebreos y rifeños, usándose la lengua amazige (bereber) como medio de comunicación entre muchos de sus pobladores.

El barrio del Carmen nació de forma espontánea, por la insuficiencia de los otros barrios para acomodar a toda la población que poco a poco,

Foto de la carretera del Polígono. ACML

"El llano" con Ataque Seco al fondo. ACML

ante la falta de espacio y viviendas, fue asentándose en barracas y cuevas en el terreno que discurría alrededor de la antigua *cañada (*hoy avenida de Castelar) creciendo por ambos lados, es decir, hacia el Polígono y falda de Ataque Seco. En 1897, por Real Orden de 26 de julio, se autorizaron construcciones de mampostería en el lado derecho de la cañada mediante el pago de un canon anual y en 1903 se autorizó su ampliación por la zona izquierda.

En el barrio de Santiago, estaba el cuartel (1895) y los pabellones homónimos (1900), Buen Acuerdo (1901) y Orozco (1904), construidos para atender a las necesidades de vivienda de los oficiales del cuartel y levantar las barracas de madera que años antes habían sido desalojadas del Mantelete. Posteriormente, una vez retiradas estas barracas, se terminó de construir el barrio del Buen Acuerdo (hoy una parte del barrio Gómez Jordana).

Capítulo I

UN TRANVÍA DE SANGRE PARA MELILLA (1899)

Los cuatro recintos fortificados, los barrios del Mantelete, Polígono, el Carmen, el incipiente barrio de Santiago y los caminos que los unen (carretera de San Lorenzo, camino de Santiago, carretera del Cementerio y carretera del Polígono) conforman la ciudad que en el año 1900 sigue constreñida a la línea que une la torre de San Lorenzo, fuerte Camellos, fortín de San Santiago, cuartel de Santiago, fortines de San Francisco y María Cristina, y fuertes de Rostrogordo y Reina Regente.

Para atender las necesidades de transportes en este pequeño espacio, a los 9.000 habitantes que en ese momento residen en Melilla y a los rifeños de las cábilas cercanas que se acercan a comerciar, surge la primera idea o propuesta de un tranvía, que es abordada por la Junta de Arbitrios en sesión celebrada el 27 de noviembre de 1899 bajo la presidencia del entonces Comandante General Venancio Hernández y Fernández. Esta propuesta, realizada por el empresario Francisco Orozco Granados, es recibida con especial agrado por los integrantes de la Junta que, a pesar de sus pocos recursos, luchaban por dotar a la ciudad de servicios esenciales en materia de policía y ornato, alumbrado, limpieza, sanidad, cementerio, aguas, nuevo matadero, aceras y empedrado, etc.

Cuando la ciudad apenas ha nacido, se encuentra con la posibilidad de disponer de un tranvía, medio de transporte moderno y funcional (sólo implantado en las grandes urbes españolas) para comunicar sus barrios, movilizar a sus tropas y favorecer el desarrollo comercial con su entorno. Melilla aún esta lejos de tener su puerto y, sin embargo, ya apunta la posibilidad de contar con una red de tranvías, un signo de modernidad distintivo de las sociedades pujantes. Un tranvía significa en este momento un medio eficaz y rápido de unir los distintos barrios y también mejorar, con cargo a la inversión privada, las calles, carreteras y caminos por los que iba a discurrir el trazado de la vía. Por eso, en poco más de dos meses se tramita la solicitud, se emiten los informes y se dicta la Real Orden, reflejo del interés, capacidad e influencia de la autoridad militar en el Ministerio de la Guerra.

El primer dato sobre este tranvía se remonta a la solicitud de Francisco Orozco Granados,[32] de fecha 19 de diciembre de 1899, quien, ante el notable desarrollo que *habían adqui-*

Plano del tranvía de Francisco Orozco Granados, 1899. AIM

rido los barrios extramuros de la plaza de Melilla, proponía establecer en ella una red de tranvías que circulara desde el muelle al Polígono, Santiago y la playa de San Lorenzo, según detallaba en un plano adjunto a su petición. Esta red de tranvías "de sangre", es decir, de tracción animal, había sido solicitada el 25 de noviembre de 1899 a la Junta de Arbitrios y ésta, en sesión celebrada el 27 del mismo mes, acordaba admitir la proposición al apreciarla como una mejora de importancia para la Plaza.[33]

Teniendo en cuenta el gran desembolso que exigía este tipo de industria, Francisco Orozco solicitaba una exención de diez años en el pago de arbitrios e impuestos y que, transcurrido dicho plazo, las cantidades a pagar no excedieran *del veinte por ciento anual sobre las utilidades líquidas* que obtuviera. Pedía igualmente autorización para construir un edificio para cocheras, caballerizas, pajar y granero. Por su parte se comprometía, en caso de guerra, a poner todo el personal y ganado a disposición de la autoridad para el transporte de tropas, víveres y municiones y a tener dos coches[34] en combinación con los tranvías para los pasajeros que desearan ir a puntos que no recorrieran aquellos, sin que el precio excediera del que tenían establecidos los coches de alquiler en ese momento en la ciudad. El servicio de carácter regular, partiría de unos puntos concretos y con unos horarios prefijados que sólo podrían ser modificados con el consentimiento de la Junta de Arbitrios.

El 21 de diciembre de 1899, la petición fue informada favorablemente por la Comandancia de Ingenieros al considerarla *beneficiosa y de gran interés para la plaza de Melilla* y no perjudicaba *en nada los intereses de la defensa, antes al contrario* podía favorecerlos *con el transportes de heridos, municiones y materiales de guerra.* El trazado discurría *por las carreteras ya construidas y por las calles del proyecto de urbanización aprobado por Real Orden de 26 de septiembre de 1896 sin atravesar ninguna de las manzanas proyectadas.*[35]

La Junta de Arbitrios, antes de emitir su informe el 26 de diciembre de 1899, intentando que el tranvía subiera a la Plaza, dando un rodeo por el túnel de la Florentina, *convino en proporcionarle ciertas ventajas al contratista en el caso de que se comprometiera a ello, no ofreciéndole obras en caso contrario.* Francisco Orozco no aceptó estas "ventajas", lo que no fue impedimento para que la Junta informara positivamente el proyecto, pero acordando que el tranvía sólo fuera *para viajeros; que en ellos haya una separación para personas que aunque paguen igual billete puedan ir con cierta independencia; señalando con rótulo dep. "para señoras" un departamento no como exclusión para éstas, si no como preferente para determinadas clases, y que el contratista se comprometa*

a tener siempre dispuestos en condición de utilizarlos para cualquier punto o puerta del campo dos o tres carruajes de los que hoy circulan.

Con estos dos informes, el Ministro de la Guerra comunicaba una Real Orden de fecha 20 de enero de 1900 por la que autorizaba *a Don Francisco Orozco Granados a establecer y explotar por veinticinco años una red de tranvías que partiendo de la Marina vaya a los barrios del Polígono y Santiago,*[36] remitiendo a la Junta de Arbitrios para la fijación de los impuestos que devengaría y a la Comandancia de Ingenieros para la inspección y vigilancia de las obras. La concesión estaba expresamente sujeta a la normativa vigente en cada momento sobre Zonas Polémicas y a las necesidades del Ramo de Guerra. Anteriormente, el 29 de diciembre de 1899, el Comandante General, había autorizado a Francisco Orozco a ocupar los solares 9, 11 y 13 del ensanche del Polígono con destino a cocheras para el servicio de tranvías, solicitados hacía solamente nueve días.

El tranvía tenía el siguiente recorrido: *partía de la Marina y entraba en el Mantelete por la puerta de San Jorge, seguía la calle del mismo nombre, y por la puerta de St.ª Bárbara se dirigía un ramal hacia la playa, y otro tomaba la carretera de Santiago, cruzaba por una de las calles trasversales del Polígono y terminaba en la Avenida Martínez Campos para volver a la plaza por la carretera del Polígono.*[37]

Con este trazado se daba respuesta al fuerte tráfico de pasajeros que existía entre la Plaza y la zona del Polígono, donde vivía más de un tercio de la población y se concentraba gran parte de la actividad comercial de los rifeños vecinos que venían a comerciar a Melilla. Por otra parte, al discurrir por las principales vías de comunicación con las que contaba en ese momento la ciudad (carretera del Polígono, de Santiago y de San Lorenzo) garantizaba una comunicación excelente y rápida entre los barrios, tanto en tiempos de paz como de guerra.

Sin embargo, el tranvía no se llegó a establecer por el desistimiento del concesionario, pues según le comunicó al presidente de la Junta *se había equivocado en sus cálculos y siendo un negocio que tenía que producir graves pérdidas se veía en el caso de desistir de él.* La renuncia a la concesión fue acompañada de la cesión de sus derechos a favor de la Junta de Arbitrios (autorizada por Real Orden de 18 de agosto de 1900) ante la posibilidad de que ésta o un tercero pudiera explotarlos. Más tarde, a petición de la Junta, también renunciaría a los derechos sobre los locales cedidos.

A finales del siglo XIX, Francisco Orozco Granados, era el contratista más importante de la ciudad y la única esperanza de encontrar empleo para los numerosos jornaleros y obreros en paro. Este activo empresario fue promotor de numerosas obras, construyendo 43 casetas adosadas al Muro X a cambio de su aprovechamiento por un plazo de diez años,[38] el mercado del Mantelete, los pabellones de Santiago, Buen Acuerdo y Orozco[39] y el antiguo cuartel de la guardia civil. Fue propietario de varios inmuebles en la ciudad y en su actividad empresarial mantuvo variadas relaciones con la Junta de Arbitrios. En el momento de formalizar su petición era vecino de Málaga, aunque trabajaba desde hacía años en Melilla.

No hay datos sobre el destino final de esta red de tranvías, pero todo parece indicar que no hubo más interesados y que la Junta de Arbitrios no consideró conveniente ejecutar directamente un proyecto con inversiones y gastos de explotación muy altos, pues había que adecuar las carreteras y caminos por los que tenía que discurrir el tranvía, las cuales no estaban pavimentadas y realizar obras básicas que redujeran los daños que las lluvias torrenciales producían, año tras año, cuando recogían las aguas, tierras y piedras que, procedentes de barrancos y cerros, inundaban la parte baja de la ciudad. A estas obras había que añadir la inversión necesaria para adquirir el material para las vías, los coches y el ganado y sumar los gastos anuales de explotación del tranvía. En definitiva, un esfuerzo financiero que superaba con creces los recursos de la Junta que para ese ejercicio se estimaban en poco más de doscientas treinta mil pesetas y que difícilmente podían ser financiados exclusivamente con los ingresos procedentes de las tarifas abonadas por los viajeros.

En 1900, el núcleo de los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, se producía entre el Mantelete y el Polígono y para atenderlo se utilizaban desde hacía una década mulas, burros, carros y, en el mejor de los casos, primitivos coches de caballos, regulados por un viejo "Reglamento de Carruajes", el cual establecía diferentes zonas de prestación de los servicios y unas paradas predeterminadas. Los carruajes dedicados al transporte de pasajeros eran de diferentes tipos, casi todos abiertos, su capacidad no superaba los cuatro o cinco asientos y no se ponían en marcha hasta que se cubrían todas las plazas. Teodoro Fernández Cuevas, con el clasismo propio de la época, describía estos coches de la siguiente forma:

> *son tales vehículos unos desvencijados armatostes de cuatro ruedas a los que pomposamente llaman coches, tirados por famélicos caballajes y mulas de distintas alzadas. Cada asiento vale diez céntimos por recorrido y ha de esperarse a que se llene o abonen los cuatro asientos si no se quiere ir en compañía de moros desarrapados, que sueltan las babuchas y se hurgan despiadadamente entre los dedos de los pies o se matan*

con toda tranquilidad, las alimañas de que llevan poblados sus cuerpos o si no tememos que se siente a nuestro lado un hebreo de chilaba que fue blanca en sus buenos tiempos, zalamerón y servil y que trasciende a sebo pasado de carnero, capaz de levantar el estómago al más constituido.
Estos son los únicos coches de que en Melilla se dispone y no es raro tomar uno de ellos para que nos conduzca a los fuertes y después de tener que ayudar el tiro cuesta arriba, porque los pobres animales, flacuchos y mal alimentados, apenas si pueden con sus descarnados huesos, encontrarse en el cuerpo ciertos animalitos repugnantes y de molesto picor. [40]

Hasta 1903, la Junta de Arbitrios no modificó el citado reglamento estableciendo una espera máxima de quince minutos a partir de la cual el pasajero podía poner en marcha el carruaje, sin que estuviera completo, abonando treinta céntimos. [41] Si se reunían dos o más pasajeros abonaban *entre todos los mismos 30 céntimos.* Son los coches "perreros" pioneros del transporte público en Melilla y fuerza motora que acompañará a la ciudad en su alocado crecimiento. [42] En 1895 la ciudad tenía autorizados veintinueve coches para el transporte de pasajeros y treinta y tres carros para mercancías; en 1903 habían duplicado su número y en 1917 ascendían, entre unos y otros, a cerca de setecientos.

Barrio del Polígono. ACML.

Capítulo II

LA CIUDAD Y SU POBLACIÓN SIGUEN CRECIENDO (1900-1909)

La primera década del siglo XX el crecimiento de la ciudad será constante debido a la demanda de terrenos donde construir viviendas y a la necesidad de implantar nuevos servicios (escuelas, hospitales, mercados, etc.) para atender a una población que no paraba de aumentar. Ello obliga a las autoridades, a primeros de 1900, a iniciar las obras de construcción de los pabellones de Santiago, del Buen Acuerdo y, años más tarde, adquirir los pabellones Orozco. La construcción de los pabellones exige desalojar las antiguas barracas que fueron a parar al margen derecho del río de Oro, dando lugar al primer núcleo urbano que se crea y que recibe el nombre de barrio de Triana (1900). Este nuevo barrio, situado en la falda del cerro de Camellos, habitado por jornaleros, pescadores y pequeños comerciantes, se levanta con las mismas barracas que años antes habían pasado por el Mantelete, Polígono y Buen Acuerdo. Barracas viajeras y colonizadoras, cabezas de puente, que permiten la creación de los nuevos barrios y que, más pronto que tarde, son sustituidas, previa autorización administrativa, por humildes casas de mampostería.

El núcleo central del barrio de Triana desapareció con la construcción de la carretera de Melilla a Nador, integrándose los edificios restantes en los barrios colindantes. Al poco tiempo, las barracas errantes se marchan, esta vez a Cabrerizas Altas, donde vuelven a desempeñar su vieja función colonizadora.

En 1902 se empieza a ocupar el espacio conocido como "El Ilano" con la inauguración del Parque Hernández, con una extensión mucho mayor que la actual y sobre terrenos de lo que fue durante años el cauce del río de Oro. En 1903, en parte de los terrenos ocupados por el parque, comienzan las obras de lo que sería el barrio de Alfonso XIII (hoy integrado en el barrio de Gómez Jordana), terminado hacia 1906, manteniéndose hoy su configuración originaria. Salvo pavimentación, cuenta desde el primer momento con alcantarillado, alumbrado y otros servicios básicos.

En 1904 se autoriza la construcción del Taller de Bloques (una parte sobre terrenos del parque, que ve nuevamente reducida su extensión original) y del edificio de la Junta de Obras del Puerto, en terrenos que hoy ocupa la avenida de la Democracia, las viviendas colindantes, el edificio de oficinas y la Isla de Talleres

Panorámica de Melilla tomada desde los recintos fortificados. CJDS.

de la Autoridad Portuaria.

En el mismo año, a los pies del cerro de San Lorenzo, se comienza a construir el barrio Obrero (hoy de Concepción Arenal), destinado a viviendas baratas, hechas con materiales muy pobres, a base de piedra y barro. La primera y segunda fases quedan terminadas en 1906 y posteriormente se autoriza una nueva ampliación con viviendas de mayores dimensiones, con mayor altura y mucho más amplias.

En 1906 se autoriza la construcción de la única parte de "El llano" que aún no había sido construida[43] y que en la lógica del urbanismo moderno tenía que haber sido el primer ensanche de Melilla, pues era la continuación natural de los recintos fortificados y los mejores terrenos de la ciudad. Sin embargo, la Ley de Zonas Polémicas, que no permitía construir a menos de trecientos metros de las antiguas fortificaciones, estableció servidumbres defensivas que no fueron superadas hasta la Real Orden de 7 de septiembre de 1906 que aprueba el trazado y disposición de sus ciento cincuenta y cinco solares destinados a la construcción de viviendas para las clases burguesas. El barrio, fruto de la planificación y bajo claras influencias de los últimos planes redactados en grandes ciudades españolas, se empezó a levantar

tan lentamente que poco antes de comenzar la campaña de 1909 sólo se había construido el cincuenta por ciento. En estos primeros años se autoriza su construcción en el margen izquierdo, es decir, en dirección hacia el parque Hernández, para posteriormente, a partir de 1910, autorizar el cierre del ensanche en ambos márgenes del barrio.[44]

Igualmente, en 1906, se autorizan pequeñas casas de piedra y barro en el campamento hebreo instalado en las faldas del cerro de Horcas Coloradas, donde anteriormente estaban las tiendas de campaña que el Ejército había montado para atender a la población hebrea que, procedente de Marruecos, había llegado a Melilla huyendo de los hombres del Roghi. A este nuevo asentamiento se le conoce con el nombre de barrio Hebreo por estar formado por judíos refugiados procedentes de la zona de Taza.

En abril de 1907 se aprueban la nueva alineación de la calle Castelar y la construcción en la derecha de la carretera del Polígono. En 1909 se terminan las obras de desviación del cauce del Polígono, rellenándose el antiguo puente que daba entrada al barrio y el puente que salvaba el cauce a la salida de la puerta de Santa Bárbara.

La antigua Plaza de Santa Bárbara es remodelada en 1911 con proyecto del ingeniero José de la Gándara. Recibe el nombre de Plaza de España y termina por dar sentido y continuidad a los barrios del Mantelete y Reina Victoria.[45]

La creación de la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas por Ley en 1902 y sus posteriores funciones como Junta de Fomento es uno de los instrumentos utilizados por el Estado para ejecutar las inversiones públicas en Melilla y su entorno más cercano. La declaración de *puerto de interés general* implica que a partir de ese momento el Estado asume la construcción mediante fondos procedentes de impuestos locales y de las cantidades consignadas en los presupuestos generales del Estado, para dotar a la ciudad de un conjunto de superficies terrestres y marítimas, instalaciones, edificaciones, redes de transportes complementarias (viaria, ferroviaria, etc.) que son fundamentales para su transformación. En 1907 se adjudican las obras de construcción del puerto a la Compañía Trasatlántica Española de Navegación con un plazo de ejecución de tres años. No obstante, en 1911, debido al retraso en la ejecución de las obras, se produce la rescisión del contrato y son ejecutadas, por administración, por la propia Junta del Puerto, todo ello según el proyecto redactado por Manuel Becerra.

En nueve años Melilla ocupa la mayor parte de los terrenos del margen derecho del río de Oro, consolida los barrios del Mantelete, Polígono, Carmen, Santiago, Buen Acuerdo, Alfonso XIII, Obrero, Reina Victoria y, en el margen izquierdo, el barrio de Triana, quedando el resto de los

terrenos hasta los límites destinados a huertos y afectados por la Ley de Zonas Polémicas. El crecimiento de la ciudad en esta primera fase es muy singular, porque no crece de forma natural, es decir, desde los cuatro recintos fortificados hacia el exterior sino al contrario, desde el exterior hacia dentro y sin obedecer a un plan determinado, pues se carece de un instrumento general de planeamiento y son las necesidades y no las previsiones las que marcan el ritmo y sentido del crecimiento urbano. Ahora bien, esta falta de previsión no se corresponde con un desorden urbanístico porque la autoridad militar, titular del suelo, legisladora e intérprete, actúa de manera casi inmediata en los asentamientos, poniendo orden con una planificación a posteriori que hace incluso dudar de que la misma sea hija de la improvisación y no del urbanismo razonado y razonable, hasta el punto que estos barrios mantienen su configuración originaria, sin apenas variaciones, cumpliendo la función esencial que les exigía el urbanismo del siglo XX.

ESTADO DE LAS VIVIENDAS QUE HAY EN MELILLA (1897-1909) *

AÑOS	EDIFICIOS			TOTAL	ALBERGUES		TOTAL
	De 1 piso	*De 2 pisos*	*De 3 pisos*		*Vivienda*	*otro uso*	
1897	200	86	5	291	438	37	475
1902	593	201	16	810	339	77	416
1907	925	283	18	1226	404	87	491
Abril de 1909	1.206	329	19	1554	390	93	483
Subdivisión por barrios en la actualidad							
Plaza	139	106	13	258	72	24	96
Alcazaba	106	1	0	107	33	3	36
Mantelete	29	72	5	106	25	34	59
Ataque Seco	5	0	0	5	12	0	12
Carmen	287	5	0	292	3	0	3
Polígono	302	41	1	344	16	2	18
Santiago	53	0	0	53	151	8	159
Buen Acuerdo	24	0	0	24	0	0	0
Alfonso XIII	46	18	0	64	0	0	0
Reina Victoria	0	80	0	80	0	0	0
Barrio Obrero	137	6	0	143	0	6	6
Triana	62	0	0	62	41	0	41
Diseminados	16	0	0	16	37	16	53

* No incluye ni cuevas ni barracas.
Fuente: MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel de. *1995*, p. 603.

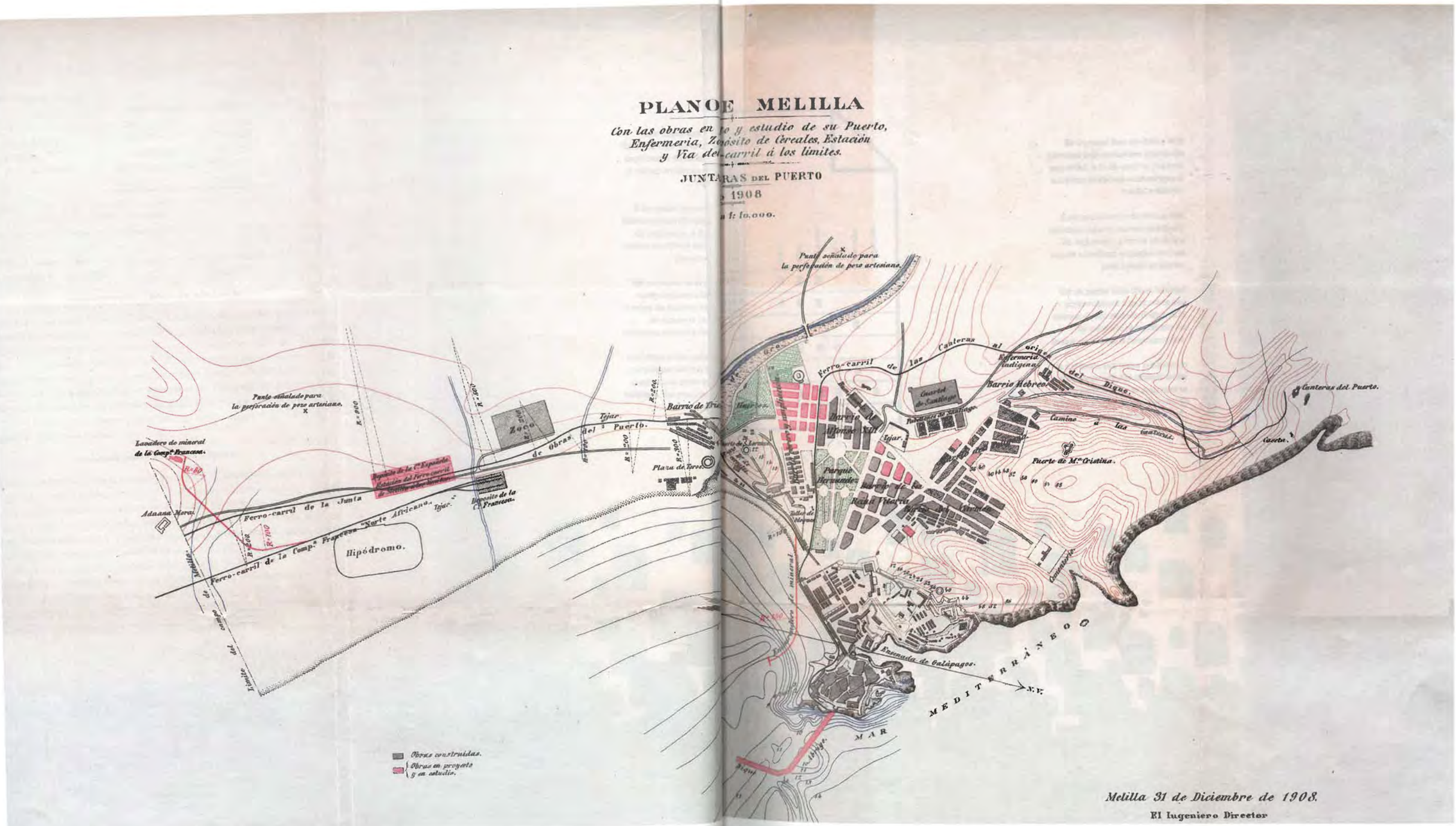
El siguiente cuadro permite visionar la evolución de la población y su composición desde 1896 a 1908.[46]

A esta población hay que sumar unos 3.500 refugiados, marroquíes y hebreos, que primero en las playas y barrio de Triana y después en el cerro de Camellos, se habían asentado en Melilla huyendo de la guerra entre el Sultán y el Pretendiente.

POBLACIÓN DE MELILLA (1896-1908)

Año	Población Total	Cristianos/ Europeos/otros	Hebreos	Moros	Guarnición	Penal
1896	10.014	[1]6.515			3.026	473
1897	9.357	[1]5.460			3.352	545
1900	9.075	4.898	950	95	2.751	379
1901	9.437	4.980	988	87	3.002	385
1903	8.935	1.868	1.225	138	3.372	276
1904	9.818	5.445	1.516	93	3.581	294
1905	11.205	6.328	1.688	161	2.753	275
1906[3]	12.240	7.022	1.579	211	3.035	390
1907	14.192	8.315	[2]1.557		4.320	----
1908	16.751	9.601	2.131	238	4.781	----

[1] Incluidos cristianos, hebreos y moros.
[2] Incluye hebreos y moros
[3] Por Real Decreto de 22 de octubre de 1906 se suprimió el Penal de Melilla.



Plano de Melilla, Junta de Obras del Puerto, 1908. AAPML.

Retrato fotográfico de Manuel Becerra Fernández. AFMB.

Capítulo III

EL TRANVÍA ELÉCTRICO DE MANUEL BECERRA (1907)

Dos años antes de la gran explosión de 1909, Melilla tiene 9.872 habitantes, una guarnición permanente de 4.320 hombres y unos 3.000 refugiados, más la población de los alrededores que entraba a comerciar a la Plaza. Esta concentración humana y sus actividades vitales empiezan a ser valoradas como un negocio susceptible de dar beneficios si son transportadas a través de caminos de hierro. El tranvía que prometía ser un negocio y un medio eficaz en el transporte urbano de personas y mercancías se presenta de nuevo en Melilla, seis años más tarde, en una petición para explotar una red de tranvías eléctricos, alimentados por cables aéreos y más rápidos y silenciosos que los tranvías de sangre o vapor.

La población, en 1906 y 1908, a la que puede atender el tranvía se extiende y distribuye por los barrios de la siguiente forma:

CENSO DE MELILLA (1906)

Barrios	Total almas
Ataque Seco y Cañada del Carmen	2.425
Polígono, Cañada de Id., Pabellones de Santiago y huertos	2.549
Buen Acuerdo y Alfonso XIII	1.006
Plaza de Armas	663
Triana. Playa y Barrio Obrero	560
Mantelete	522
La Plaza	1.090
TOTAL	**8.815**

CENSO	Total almas
ESPAÑOLES	7.022
MOROS	211
HEBREOS	1.579
INDIOS	3
GUARNICIÓN	3.035
REFUGIADOS	390
Total	**12.240**

Fuente: *El Telegrama del Rif*, 27 de marzo de 1907.

CENSO DE MELILLA (1908)

BARRIOS	EUROPEOS	MOROS	HEBREOS	INDIOS	TOTAL Almas	TOTAL Vecinos
Primer Grupo: Ataque Seco, Cañada y Ensanche	3.251	11	110		3.372	709
Segundo Grupo: Polígono y Barrio Hebreo	765	73	1.449		2.287	508
Tercer Grupo: Cuevas Polígono y ensanche del Polígono	700	30	177		907	233
Cuarto Grupo: Santiago, Buen Acuerdo y Cuevas	1.183	2	14		1199	209
Quinto Grupo: Barrio Obrero	599	8	0		607	115
Sexto Grupo: Reina Victoria	500	42	159		701	106
Séptimo Grup: Triana, Playa y Fuertes	630	19	19		668	263
Octavo Grupo: Mantelete	384	46	71	3	504	113
Noveno Grupo: La Plaza	1.010	3	113		1.126	236
Décimo Grupo: La Alcazaba	575	4	18		597	221
Guarnición (Tropas)	4.785				4.785	
Total por Barrios	14.382	238	2130	3	16.753	2.713

Fuente: MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel de. *Datos para la historia de Melilla (1497-1907)*. 1997, p. 598.

El primer dato de la concesión del tranvía eléctrico se halla en una Real Orden de 11 de enero de 1907 que otorga a Manuel Becerra Fernández autorización para establecer un tranvía eléctrico urbano y el terreno necesario para la central eléctrica, por un plazo de treinta años, prorrogables por mutuo acuerdo. La petición se formaliza el 15 de octubre de 1906 con la presentación de una instancia con el proyecto, memoria, planos y el siguiente trazado: *Mercado de Melilla, sale de ésta por la puerta de Santa Bárbara y se desarrolla por la carretera del Polígono, calle del General Margallo, inmediaciones de los pabellones de Santiago, del Tejar de Ingenieros y carretera de Santiago a entrar por la misma puerta mencionada*.

La petición de Becerra, igual que la de Francisco Orozco, es celebrada por las autoridades que toman la iniciativa, impulsan el procedimiento y logran, en el increíble plazo de dos meses y medio, que se dicte la Real Orden que otorga la concesión, pues las obras del tranvía permitían arreglar con dinero privado carreteras y

calles, mejorar las comunicaciones entre los barrios y paliar el grave problema de paro obrero que arrastraba la ciudad.

La Junta de Arbitrios informó favorablemente la petición en sesión celebrada el 27 de octubre de 1906, proponiendo diversas condiciones que en su mayor parte fueron recogidas en la concesión. Con este informe y el emitido por la Comandancia de Ingenieros, proponiendo modificaciones similares, se dictó la Real Orden otorgando la concesión con las siguientes modificaciones al trazado: *A. Ajustar el trazado del proyecto al nuevo plano de urbanización en cuanto a rasantes y alineaciones. B. Modificar la salida por la calle del Duque de Almodóvar, haciendo que la vía pase por la puerta derecha de las dos destinadas al tránsito de carruajes. C. Variar el emplazamiento de la Central, situando ésta en el bombillo del Polígono y los pabellones de Santiago. D. Seguir siempre con el trazado la derecha de las carreteras, cruzándolas cuando los radios de las cuevas lo exijan. E. Y el punto de partida se fijará precisamente frente al cuartel de la Guardia Civil en la calle Duque de Almodóvar para no alterar el tráfico del mercado público.*

Los coches debían estar divididos en dos departamentos de primera y segunda clase, no podían transportar más de 30 personas, incluidos los empleados, y la frecuencia de paso debía ser de 15 minutos en ambos sentidos.

El carácter fuertemente clasista de la sociedad de principios del siglo XX impuso una división por clases de los coches que distinguía entre la primera, formada por un compartimiento cerrado, con ventanillas acristaladas y asientos mullidos; la segunda, un compartimiento abierto con asientos y la tercera un compartimiento o plataforma abierta y sin asientos. En la petición de Becerra no se realiza una descripción de los tipos de coches pero posiblemente, dado su coste, lo que llama de primera y segunda clase se corresponda con lo que en el lenguaje de la época era de segunda y tercera. Las tarifas, para todo el recorrido o fracción del mismo, eran 0,15 pesetas para la primera clase y 0,10 para la segunda.

El concesionario tenía derecho al *aprovechamiento de la vía pública por las carreteras y calles* por las que discurría el tranvía y debía construir a su costa la carretera del Polígono. Quedaba exento del pago de cualquier clase de tasa o canon por su aprovechamiento y explotación, pero a cambio tenía *que costear la mitad de la conservación de las carreteras y calles* por donde circularan *sus coches, excepción de las aceras.* Las obras debían quedar ejecutadas en el plazo de un año y se establecía un régimen sancionador para los casos de incumplimiento. No se fijaban tarifas, pero se imponía como servidumbre el transporte gratuito de los generales, Gobernador Militar, presidente de la Junta de Arbitrios y

sus ayudantes, los guardias civiles y los de orden público. Además, todos los militares de cualquier graduación que fueran de uniforme pagarían la mitad del importe del billete.

Manuel Becerra Fernández y Huidobro fue el primer ingeniero director de la Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas, cargo en el que estuvo desde 1904 a 1914.[47] Era titular de una concesión para la explotación de un ferrocarril económico desde Melilla a los límites (*de la plaza del Mercado hasta la Posada del Cabo Moreno*) por Real Orden de 1 de julio de 1905[48] y de otra para la instalación y explotación de un ascensor para viajeros y mercancías *de la marina a la plaza* otorgada por Orden Ministerial de 16 de octubre de 1905. En esa época no era extraño que los funcionarios públicos compatibilizaran sus puestos de trabajo con sus actividades privadas, incluso con empresas y compañías con las que su administración tenía relaciones económicas.[49] Este es el caso de Manuel Becerra que junto a su actividad pública mantenía relaciones con la Compañía Española de Minas del Rif (CEMR), era titular de concesiones administrativas y realizaba trabajos como ingeniero en la ciudad a título particular. Un ejemplo de ello es la petición, que realiza Manuel Becerra en representación de la CEMR, de una parcela de 60.000 metros cuadrados para depósito de minerales, talleres, casas viviendas para guardas, etc., dedicados a la explotación del ferrocarril minero en la 2ª Zona Polémica del Fuerte del Hipódromo.[50]

No se conocen las causas por las que las obras del tranvía no se llevaron a cabo en los plazos previstos; aunque bien pudo ser la incapacidad de Becerra, por la crisis que vivió la ciudad entre los años 1908 y 1909, para encontrar socios capitalistas que las financiaran o adquirieran sus derechos, habida cuenta que no se le conocían recursos personales o familiares suficientes para abordar unas inversiones tan costosas.[51] Dada sus conexiones profesionales, tanto con la Compañía del Norte Africano (CNA) como con la Compañía Española de Minas del Rif, se puede suponer, igual que ocurrió con otras iniciativas, que pudo ofrecerle la concesión a estas empresas y que no mostraron interés o no vieron que el tranvía fuera lo suficientemente rentable como para embarcarse en el proyecto.

En cualquier caso, la ciudad y su población todavía quedaban dentro de la línea de protección de los fuertes, el casco urbano era reducido, las distancias entre los barrios muy cortas y la población escasa, lo que hacía que el proyecto de tranvía eléctrico fuera inviable desde el punto de vista económico, habida cuenta del volumen de las inversiones y el tráfico de viajeros estimado. Tampoco parecía muy factible técnicamente por la alta tecnología exigida para su construcción, el deficiente servicio eléctrico existente en la ciudad y la dificultad de encontrar combustibles fósiles de

calidad suficiente como para suministrar con regularidad electricidad al tranvía.

Otra vez más, fracasada la idea de este nuevo tranvía, el núcleo del transporte de viajeros seguiría en manos de los coches "perreros" circulando por las carreteras y calles de siempre, sumando a la incomodidad propia del transporte, el polvo del poniente, el bochorno del levante o el lodo y barro de las charcas dejadas por las lluvias. Los desplazamientos eran cortos, las condiciones infernales y los coches aunque seguían siendo "perreros", ya no costaban una perra gorda, pues en esta época, una carrera podías costar 0,20 pesetas y una hora de alquiler 1,50.

En 1907 la Junta de Arbitrios aprobó un nuevo Reglamento de Carruajes estableciendo las siguientes paradas: Mantelete, Avenida Martínez Campos, Buen Acuerdo y una parada extraordinaria, los días que se representaba una función, en el Teatro Alcántara. Estas paradas acogían a unos 125 carruajes y coches de pasajeros.

En cualquier caso, como señala Pablo Vallescá, a principios de 1907, Melilla ya empezaba a parecerse a una ciudad, pues contaba con:

> *una iglesia, tres escuelas públicas de niños, tres escuelas públicas de niñas, dos colegios particulares de niños, uno sostenido por las Madres del Buen Consejo para niñas, un colegio de 2ª enseñanza, una escuela de Artes y Oficios, dos preparatorias para carreras especiales, Matadero, un hermoso Mercado, tres farmacias (incluyendo la militar), tres Casinos, siete cafés, un teatro preciosísimo, seis panaderías, ocho zapaterías, cuatro talleres de carpintería, dos herrerías, cuatro grandes establecimientos de novedades, muchos de ultramarinos y... como puede suponerse, un sin fin de tabernas. La entrada y salida de buques es de bastante consideración... el comercio alcanza la cifra total de 12.500.000 pesetas y la industria está representada por una fábrica de luz eléctrica, otra de velas, tres de gaseosas, dos de licores y refrescos, una tenería, dos imprentas y cuatro tejares. Se publica un periódico, hay servicios de carruajes públicos, servicios de incendios, servicios de comunicación cablegráfica con la península y con las Menores y comunicación marítima por medios de vapores correos... la mayoría de las calles, está urbanizada, se ha instalado el alumbrado eléctrico, construyéndose en parte del alcantarillado... y un gran y hermoso Parque...*[52]

Capítulo IV

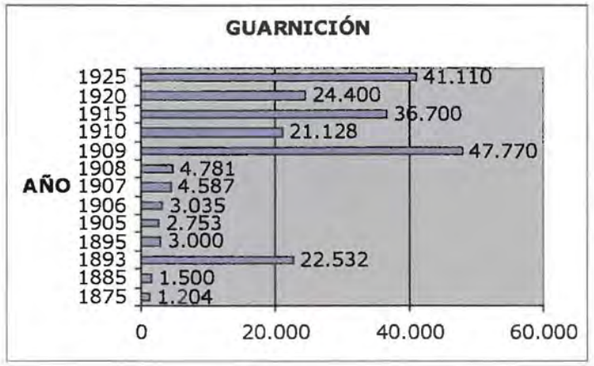
LA CAMPAÑA MILITAR DE 1909

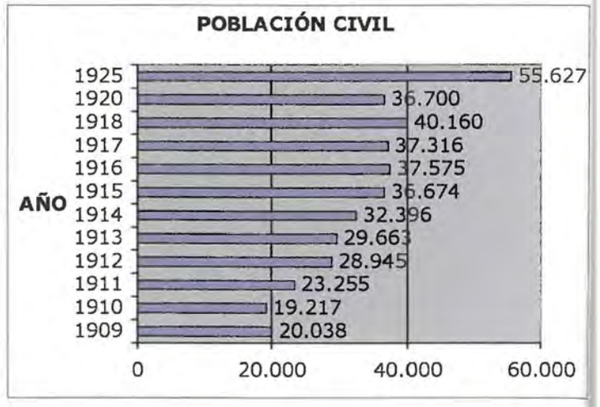
La explosión urbana y demográfica

El Roghi Bu Hamara, personaje que se hacía pasar por hermano del sultán marroquí Muley Abdelaziz y que había concedido a empresas españolas y francesas la explotación de las minas enclavadas en la cábila de Beni Bu Ifrur, cae en 1908. Su desaparición deja un vacío de poder que es asumido por las cábilas de Guelaya que, carentes de una autoridad común, presentan una fragmentaria representación de intereses no sólo no coincidentes sino a veces contrapuestos. Con la caída del Roghi y su autoridad en la zona se pone fin a la etapa de tranquilidad y buenas relaciones que la Plaza había mantenido con su entorno en la última década, se cortan las vías comerciales con el resto de Marruecos, se detienen los trabajos de las compañías mineras y las cábilas declaran el boicot al comercio con Melilla.

La continuación de las obras del ferrocarril minero en junio de 1909, que contaba con una fuerte oposición de las cábilas, se traduce en el ataque del 9 de julio que ocasiona la muerte de seis obreros españoles a manos de un grupo de rifeños y "justifica diplomáticamente" la respuesta militar española dirigida por el general Marina. Se inicia así lo que se conoce como la Campaña del Rif de 1909.

Si a finales del siglo XIX y principios del XX, al amparo de las campañas militares, se había iniciado el movimiento migratorio hacia Melilla con un fuerte incremento de su población, a partir de la segunda mitad de 1909 este movimiento adquiere proporciones inimaginables, calculándose que las fuerzas extraordinarias que llegaron ascendían a 46.000 soldados y 1.770 jefes y oficiales. Tras el contingente militar, la ciudad, desde muy variada procedencia, verá llegar obreros, mano de obra sin cualificar, artesanos, empleados, comerciantes y una pequeña burguesía muy diversa y activa. En 1910, una vez terminado el grueso de la campaña, a pesar del regreso de parte de las fuerzas expedicionarias, se estimaba una población para Melilla de 19.217 civiles y (entre el Protectorado y la ciudad) 21.128 militares. En 1915 las cifras eran respectivamente de 36.674 y 36.700.[53]





Campaña de Melilla de 1911-1912.
Esperando la llegada de un convoy de heridos en el puerto de Melilla. CJDS.

Panorámica de los barrios del Tesorillo y Príncipe de Asturias. ACML.

Este rápido crecimiento de la población y su consiguiente impulso constructivo, se refleja en los nuevos barrios que si antes de la guerra se extendían únicamente por el margen derecho del río de Oro, a partir de 1910, una vez terminada la campaña, irán mucho más allá del río, como única forma de atender a la importante mano de obra, fundamentalmente obreros, que llegaba en avalancha siguiendo los pasos y oportunidades de la guerra. Con la población también crecen las expectativas económicas, de la ciudad, iniciándose una actividad constructora sin precedentes con numerosos proyectos públicos y privados. Se acelera la construcción del puerto, se asientan los negocios mineros, se proyectan sin cesar viviendas, obras de saneamiento, hospitales, fuentes públicas de agua potable para los barrios, suministro eléctrico, mejoras del servicio telegráfico, carreteras, empedrado de calles, cementerios, zocos, plazas públicas. Nacen casinos, teatros, hoteles, balnearios, periódicos, escuelas públicas y privadas, academias, industrias, etc. [54]

Con la denominación de Proyecto de Urbanización y Ensanche de Melilla, en marzo de 1910, Melilla cuenta con un "Plan General de Ordenación", redactado por el ingeniero militar y de la Junta de Arbitrios José de la Gándara Cividanes, que era continuación del proyecto redactado por su antecesor Eusebio Redondo. Este Plan que legalizaba todo lo construi-

do anteriormente, preveía un crecimiento y ordenación de la ciudad que nuevamente serían desbordados por la realidad, de modo que sólo pudo ser aplicado parcialmente, pues la *avalancha poblacional* presentaba problemas y exigía soluciones urgentes que no podían ser atendidas con los barrios planificados, realizados y construidos por la Junta de Arbitrios.

Los barrios del Real, Hipódromo e Isaac Peral son las soluciones a estas demandas y las respuestas a la necesidad de nuevos terrenos para viviendas muy modestas, construidas por los propios vecinos con la obligación de respetar las alineaciones, rasantes y solares previamente demarcados por la Administración, en un difícil equilibrio de intereses que curiosamente se traduce en una amable trama urbana y volumétrica que perdura hasta nuestros días.

Años más tarde, con motivo de la guerra de 1921, la ciudad volverá a vivir una nueva explosión demográfica, calculándose que en los momentos más críticos de la campaña pudo haber unos 73.932 militares y unos 50.000 civiles.[55] Esto genera una nueva situación crítica por la falta de viviendas que pondrá en marcha el mismo proceso que en la década pasada, es decir, cuevas, chabolas y barracas en las playas, explanada de Camellos, altos del Polígono y laderas de San Francisco o la autoconstrucción y el nacimiento de nuevos barrios como Hernán Cortés, Batería Jota, Cabrerizas Bajas, Primo de Rivera, etc.

Más allá del río de Oro. El puente del general Marina

Para que los nuevos barrios nacieran y crecieran era fundamental contar con un puente que uniera de forma permanente y segura las dos mitades de la ciudad, hasta entonces partida por el cauce del río de Oro, pues los viejos puentes de madera, construidos por ingenieros militares durante la campaña de 1893, habían sucumbido en varias ocasiones a la furia del caudal del río, cortando las comunicaciones entre ambas orillas. De esa necesidad nace el puente del general Marina, con proyecto redactado por el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto y ejecutado en 1910 por la Sociedad de Construcciones Civiles e Hidráulicas dirigida por el ingeniero José Eugenio de Ribera.[56] El puente, posteriormente reformado, tenía tres tramos rectos de quince metros de luz central y de ocho metros en los laterales. La altura de la rasante era de seis metros sobre el nivel del agua y su coste ascendió a la cantidad de 48.925,04 pesetas.

El barrio del Hipódromo, hijo directo de la guerra de 1909, nace formalmente en febrero de 1910 donde existían numerosas barracas levantadas alrededor de los campamentos militares instalados en los terrenos del viejo hipódromo. La Junta de Arbitrios, con proyecto del ingeniero municipal, rotuló un pequeño barrio formado por treinta y seis manzanas con diez solares cada una, de ocho metros de frente por nueve de fondo, con una ocupación de cuarenta y ocho metros para vivienda y el resto para patio. Las viviendas podían ser todas de madera o con paredes de piedra y barro y techos de madera. Tal era la demanda de terrenos que en unos pocos días se agotaron todos los solares y en apenas unos meses estaban prácticamente construidos. Las viviendas y sus moradores eran modestísimas y el barrio carecía de alumbrado, alcantarillado, agua, pavimentos, etc.[57]

El barrio Real nace casi inmediatamente después que el Hipódromo, al margen de cualquier plan de ordenación, pues su configuración y trazado es anterior al Plan de la Gándara, el cual se limita, una vez más, a recoger esta nueva realidad en el planeamiento. El barrio de origen muy humilde, nace y se construye en apenas seis meses. Las viviendas son construidas por las mismas personas que las van a ocupar, en su mayoría obreros (aunque no exclusivamente, pues hubo comerciantes, militares, etc.), que tienen que endeudar-

Puente del general Marina, con el fuerte de San Lorenzo al fondo. ACML.

se para poder adecuar las viviendas a las exigencias de habitabilidad de la Junta de Arbitrios. El Real que en estos primeros años carecía de agua corriente, pavimentación, acerado y alumbrado eléctrico, tuvo un grave problema de sanidad, pues en sus calles, arroyos y barrancos proliferaban las basuras y las ratas.

En el barrio Industrial, previsto en el Plan de la Gándara como lugar de almacenaje y pequeñas industrias, empiezan a darse autorizaciones a partir de 1912 para la construcción de viviendas. En 1917, este barrio era una sórdida acumulación de barracas y edificios de escaso valor que llegaban desde la carretera de Nador hasta la playa.

El barrio del Tesorillo empezó a cobijar obreros y jornaleros en tiendas militares instaladas en 1910 para atender sus necesidades de alojamiento. Poco después, se proyecta el nuevo barrio y las primeras viviendas son construidas por los trabajadores "hospedados" en las tiendas de campaña, sobre solares previamente delimitados y posteriormente subastados. Igual que los otros barrios, sus viviendas eran modestísimas, de malos materiales y estaban ocupadas por varias familias.

Al pie del cerro de Santiago, en las inmediaciones de la carretera Hidum, nace el barrio del Príncipe, de la mano del general Arizón. Es un barrio obrero y la primera respuesta de la Junta de Arbitrios[58] a las necesidades de unas viviendas dignas y baratas para la clase obrera, que se proyectan durante la campaña militar y se terminan en 1912. La primera manzana de viviendas fue inaugurada por el rey Alfonso XIII y al barrio se le impuso el nombre de Su Alteza Real, Príncipe de Asturias. Las viviendas fueron construidas y cedidas por la Junta a los obreros a cambio de una renta mensual para cubrir la amortización e intereses, con cláusulas, generalmente no respetadas, que prohibían la venta entre particulares. Una vez transcurrido el plazo de amortización las viviendas pasaban a ser propiedad del arrendatario. En total unas 166 viviendas, sobre solares cuadrados de setenta y dos metros aproximadamente.

Los viejos y nuevos barrios adolecen de servicios básicos, con calles apenas trazadas y casi nunca urbanizadas, y se comunican entre sí mediante caminos y carreteras no pavimentadas, donde el polvo, el lodo y el barro, según la estación del año, las vuelve impracticables o las hacen desaparecer cuando vienen las lluvias torrenciales, entorpeciendo el flujo peatonal y de mercancías que existía en la ciudad. En cualquier caso, Melilla, llena de carencias, fruto de la improvisación, planificada a posteriori, racional y militar, hacinada y guerrera, se ha convertido en ciudad y como tal seguirá creciendo en los próximos años, ocupándose los espacios vacíos en una curiosa lucha entre la necesidad y la planificación que casi nunca se cerró con resultados dramáticos, donde fue posible saltar desde el chabolismo y la barraca a unos barrios de obreros, pobres, con escasos servicios pero con un entramado lineal, racional y estructurado. Eso sí, los barrios nacidos de forma independiente y no planificada están desconectados entre sí, mal comunicados y escasamente urbanizados, pues la Junta de Arbitrios no era capaz de seguir el frenético ritmo del crecimiento urbano y sus limitados recursos económicos tampoco le permitían dotar a los nuevos barrios con los indispensables servicios de pavimentación, acerado, agua, luz o alcantarillado.

Los anteriores datos se completan con los presupuestos de ingresos y gastos de los años 1914 y 1918, que ascienden respectivamente a 1.569.771,97 y 1.663.234,93 pesetas, para el primero; y 1.489.578,14 y 1.371.537,01, para el segundo.[59]

Evidentemente, con los barrios exteriores prácticamente levantados, las necesidades de transporte fueron mayores, pues el aumento de la población y la mayor extensión territorial se veían agravadas por el mal estado de carreteras y calles que, con lluvia o viento, convertían cualquier desplazamiento en una auténtica odisea. Eso sí, estaban los coches perreros, siempre infatigables, sucios e incómodos, pero única alternativa cuando la carga, la edad o las inclemencias del tiempo hacían imposible o desaconsejable el traslado a pie.

PRESUPUESTOS DE LA JUNTA DE ARBITRIOS (1879-1909)

AÑOS	INGRESOS								GASTOS			
	Presupuestos		Habidos durante el año		Remanente del año anterior		TOTAL		Presupuestos		Efectuados	
	Ptas.	*Cts.*	*Ptas.*	*Cts.*	*Ptas.*	*Cts.*	*Ptas.*	*Cts.*	*Ptas.*	*Cts.*	*Ptas.*	*Cts.*
1879-80	19.390	00	25.928	34	3.728	04	29.656	38	19.063	00	15.760	27
1880-81	33.886	02	24.408	06	13.896	07	38.304	13	33.844	75	19.498	16
1885-86	35.825	00	56.533	34	0	00	56.533	34	35.825	00	46.135	82
1890-91	174.042	50	130.240	22	65.500	74	195.740	96	173.873	64	146.055	44
1895-96	240.940	75	204.955	76	70.957	87	275.913	63	237.377	40	272.804	92
1900	230.279	00	291.999	80	686	55	292.686	35	230.100	00	285.427	60
1902	263.635	00	336.766	66	2.282	14	339.048	80	263.575	80	318.640	82
1904	540.747	20	425.992	42	135.126	21	561.118	63	540.651	45	437.835	49
1905	452.155	57	402.083	28	123.283	14	525.366	42	452.155	57	465.353	56
1906	510.949	10	403.234	07	60.012	86	463.246	93	508.736	60	463.246	68
1907	445.909	90	424.187	90	0	25	424.188	15	445.656	25	421.380	73
1908	457.209	80	530.435	76	2.807	42	533.243	18	450.439	50	529.432	64
1909	466.459	80			3.810	54			466.111	75		

Fuente: MORALES Y MENDICUTÍA, Gabriel de. Datos para la historia de Melilla (1497-1907). 1997.

A principios de 1911 existían las líneas Plaza-Hipódromo, Zoco-Alfonso XII y Cuartel de Santiago. El precio ya no era la típica "perra gorda" llegando en ocasiones la carrera 0,30 pesetas y la hora a 2 pesetas. Si había más de dos personas se aumentaba en 10 céntimos por persona y carro, duplicándose estas tarifas en horarios nocturnos.

En 1913, aunque se habían ejecutado las obras de la Plaza de España, sólo se encontraban completamente pavimentados el barrio de la Reina Victoria y los accesos a la Comandancia General, las calles San Jorge, Duque de Almodóvar, paseo del general Macías y una parte del barrio del Hipódromo.

Capítulo V

UNA LLUVIA DE TRANVÍAS (1910-1911)

Tranvías y propiedad

Un medio de transporte urbano que en esa época empezó a destacar en las ciudades españolas fue el tranvía eléctrico, rey del transporte urbano, rápido y eficaz, pero también costoso por sus elevadas inversiones (material fijo, red eléctrica, material móvil, etc.), pues la electrificación suponía un salto de calidad enorme y exigía un esfuerzo financiero mucho mayor que las versiones anteriores (de sangre y vapor). La vía requería una soldadura de alta calidad para evitar la pérdida de energía y reducir la corrosión, una central eléctrica que suministrara energía, el tendido de una red aérea y materiales de tecnología punta que no se encontraban en España y debían ser adquiridos en Europa. Todo ello por no mencionar que, como toda nueva tecnología, demandaba una mano de obra altamente especializada. En definitiva, ingredientes que facilitaban y exigían procesos de concentración de capital técnico y financiero alrededor del negocio tranviario.

Se trata de una actividad nueva, el transporte urbano, asociada a la especulación inmobiliaria, que atraerá a empresarios, industriales, propietarios de terrenos y algunos oportunistas que ven un nuevo campo para invertir, para multiplicar el valor de sus terrenos o simplemente especular con la titularidad de unos derechos sometidos a concesión administrativa.[60] El negocio también llama la atención de empresarios nacionales que se acercan a la ciudad en busca de nuevos negocios, ya que era normal en las revistas de la época de ámbito nacional las referencias continuas a los progresos económicos de Melilla y su situación privilegiada desde el punto de vista estratégico y comercial, invitando a la burguesía española a que se acercara a explorar sus posibilidades económicas. También se ve atraída una parte de la burguesía melillense dedicada al comercio, donde obtenía importantes beneficios, sin grandes inversiones y con una presión fiscal casi inexistente. En época tan temprana ya estaban sentadas las bases de lo que durante años sería la piedra angular de la economía local y las claves de su funcionamiento: la importación de productos españoles y extranjeros, su exportación a Marruecos y un régimen tributario tan benigno que exigiría del Estado una inversión y un gasto público muy por encima de la

recaudación tributaria. El "negocio" del tranvía eléctrico también atraerá, como se desarrolla a continuación, a empresarios relacionados con la producción y suministro de electricidad en Melilla.

Las altas inversiones exigidas por los tranvías en ciudades pequeñas o de tipo medio, sólo eran recuperables junto con los negocios inmobiliarios asociados al incremento del valor de los terrenos por los que discurría el trazado. Si en otras ciudades españolas la especulación inmobiliaria sirvió de incentivo para atraer capitales a los tranvías y hacer más atractivo el nuevo negocio de trasladar personas y mercancías, este factor inversor [61] tuvo unos efectos muy limitados en Melilla debido al fuerte control militar, tanto en el acceso a la propiedad urbana como en las obras que se ejecutaban en dichos terrenos, hasta el punto que *a principios del siglo XX la mayor parte de los solares estaban en usufructo (a censo) y una mínima parte en propiedad.*[62]

En efecto, a pesar del crecimiento territorial de la ciudad, su ocupación material estuvo desde el primer momento fuertemente controlada por la administración militar mediante la Ley de Zonas Polémicas, que establecía limitaciones a la construcción, impedía construir cerca de las fortificaciones y fijaba un espacio que debía quedar despejado para facilitar la defensa de los recintos fortificados y evitar que los posibles atacantes se aprovecharan de las edificaciones para acercarse a las murallas. En estos primeros años, la administración del suelo a través de esta Ley otorgaba al Ministerio de la Guerra un control absoluto sobre cualquier tipo de obra, pública o privada, que se quisiera hacer en la ciudad, limitaba el acceso a la propiedad de los terrenos sobre los que se construían y sus autorizaciones sólo concedían derechos de usufructos y no de propiedad. Además, dicho Ministerio se reservaba la facultad de acordar la demolición de lo construido por necesidades defensivas de la ciudad.

La dificultad del acceso a la propiedad en Melilla queda ilustrada con los siguientes datos: en 1903 existían en Melilla sólo 205 "edificios" (repartidos entre 65 propietarios) de plena propiedad, el resto de edificaciones eran ocupadas a "censo o superficie", derechos reales concedidos por el Estado o la Junta de Arbitrio en virtud de los cuales se podían ocupar, por tiempo indefinido, suelo público con barracas o edificios a cambio de un canon, existiendo barrios completos como el Carmen (con 190 construcciones), la Alcazaba (con 80 viviendas) o el barrio de Triana (con 35 barracas) que no contaban con ninguna vivienda en plena propiedad. [63]

En 1910, siete años después y con la ciudad extendiéndose más allá del río de Oro, la situación era la siguiente:

BARRIOS	PROPIEDAD	CÁNON	TOTAL SOLARES	SIN EDIFICAR
Reina Victoria	20	100	120	4
Carmen		448	448	28
Polígono		188	188	3
Obrero		169	169	
Alfonso XIII		150	150	1
Tesorillo		224	224	2
Industrial y Triana	12	136	148	20
Hipódromo		224	224	52
Real		544	544	176
Mantelete	8	5	13	
La Plaza		89	89	
Total	**40**	**2.277**	**2.317**	**286**

En 1920, aunque había mejorado algo, todavía perduraba el problema de la propiedad como refleja el cuadro realizado por el Comandante de Ingenieros Marino del Pozo con las superficies pendientes de capitalizar, es decir, aquellos terrenos que habían sido edificados a censo y no tenían la nuda propiedad.[64]

BARRIOS	SUPERFICIE POR REDIMIR M²	VALOR MEDIO DEL M²/Ptas.	VALOR DEL TERRENO* Ptas.
Reina Victoria	24.677	17,50	431.848
Alfonso XIII	15.819	10,00	158.190
Carmen y su ensanche	33.010	7,67	253.187
Polígono y su ensanche	28.179	5,25	147.940
Obrero y su ensanche	8.197	4,50	36.887
Suman los barrios de la izquierda del Oro	**109.882**		**1.028.050**
Calle Tallaví	2.941	15,00	44.115
Polavieja	2.629	8,00	21.032
Docker a Hipódromo	1.520	6,00	9.120
Hipódromo hasta los límites	2.904	4,00	11.616
Industrial y Triana	54.161	5,00	270.805
General Arizón	28.253	4,50	127.139
Hipódromo	27.027	4,50	121.622
Real	80.150	4,50	360.675
Suman los barrios de la derecha	**199.585**		**966.123**
Total	***309.467***		***1.994.173***

* Corrección propia.

Estación ferroviaria del puerto de Melilla. CJDS.

En 1920, terminado el grueso de la campaña, la población (civil y militar) asciende a 40.345 personas y se extiende más allá de los barrios Real e Hipódromo. La extensión territorial, las necesidades de desplazamiento de la población y la expectativas de crecimiento económico permiten elaborar estudios económicos y financieros viables de la red de tranvías y despertar el interés de los más variados personajes, alguno de los cuales parecen sacados directamente de la novela de Francisco Carcaño Mas, *La Hija de Marte*.

Los tranvías de sangre

A mediados del siglo XIX nacía el tranvía como medio de transporte urbano, como vehículo público de superficie que circulaba sobre raíles, para dar repuesta al crecimiento de las ciudades y a la urgente necesidad de un sistema de transporte colectivo. El tranvía, también llamado ferrocarril urbano, se basaba en el principio de que rodar por carril de acero, con ruedas del mismo material reducía el rozamiento, aumentaba la velocidad y, por tanto, la capacidad de transporte. Los primeros tranvías denominados "tranvías de sangre", por ser de tracción animal, tirados por caballerías, fueron establecidos en Nueva York en 1842, extendiéndose rápidamente por Europa, especialmente en Gran Bretaña y Bélgica. En España, en Madrid y Barcelona se establecieron en 1870 tranvías de tracción animal. Unos años después la tracción de sangre fue sustituida

por el vapor y más tarde por la electricidad. Los tres modos de tracción convivieron durante algunos años hasta que a principios del siglo XX, tras largos años de investigación, se impuso definitivamente el tranvía eléctrico, de modo que las propuestas para instalar tranvías de sangre en Melilla en 1910 eran claramente obsoletas, tanto por las ventajas de los tranvías eléctricos como por los problemas de salud pública y limitaciones que presentaba una estructura empresarial organizada en razón al cuidado y mantenimiento del ganado de tiro.

Los "proyectos" de tranvías de sangre que se propusieron en esta época fueron los siguientes:

1) El de Pablo Vallescá Erra,[65] que a principios de 1910 solicitó una autorización para instalar un tranvía de sangre, constituido por tres líneas:

Línea 1. San Jorge - Duque de Almodóvar - General Chacel - General Margallo - hasta Avenida de Martínez Campos frente a calle Constitución.

Línea 2. San Jorge – Almodóvar - General Marina - Isabel la Católica - Ramírez de Arellano - Luis de Sotomayor a enlazar en la calle del General Marina.

Línea 3. San Jorge - carretera del Matadero - Hipódromo y carretera hacia Nador.

Esta petición fue desestimada por Real Orden de 23 de abril de 1910 por no haberse aprobado el Plan de Urbanización y Ensanche de Melilla, al cual debía de ajustarse el trazado del tranvía. La solicitud carecía de proyecto técnico, planos y estudio económico financiero que permita valorar si era viable técnica y económicamente o si, por el contrario, se está ante un juego de influencias políticas donde una vez obtenido el derecho a la concesión se ofrecía éste a inversores con menos contactos oficiales.

Pablo Vallescá había nacido en Cataluña, era doctor en Medicina y Cirugía y perteneció al cuerpo de Sanidad Militar. Llegó por primera vez a Melilla en 1881 y fue, junto a Cándido Lobera, el civil más influyente de su tiempo. Ostentó desde su fundación hasta su muerte la presidencia de la Cámara de Comercio y fundó la Sociedad Constructora de casas. Fue vocal de la Junta de Fomento, dueño de varios edificios y el más afamado representante de los intereses de los propietarios y rentistas, para cuya defensa fundó la Asociación Mercantil, Industrial y de Propietarios, transformada posteriormente en Cámara de Comercio. Activista de la plenitud de competencias para las instituciones civiles de la ciudad, a él se debe en buena medida la participación civil en la Junta de Arbitrios[66] de la que fue elegido vocal por el gremio de propietarios el 8 de julio de 1902.[67] También fue fundador y representante de la Sociedad Española de Colonización; participó en las comisiones de la ciudad que viajaron a Madrid a

D. Pablo Vallescá, fundador
y presidente de la Cámara de Comercio.

entrevistarse con miembros del Gobierno en las dos primeras décadas del siglo XX; fue presidente de la Cámara Oficial de la Propiedad, de la Sección de Fomento de la Asociación General de Caridad y del Circulo Mercantil. Hasta poco antes de su muerte fue un activo defensor de las obras del tranvía, denunciando la pasividad del concesionario.

2) El proyecto de Juan Balbás y Vela, que solicitó el 14 de diciembre de 1911, al Capitán General de Melilla, una autorización para montar *un servicio de tranvía y automóviles interurbanos y para fuera de Melilla.*[68]

No existe constancia de su otorgamiento, aunque la petición fue informada favorablemente por la Comandancia de Ingenieros y pudo haberse solicitado informe a la Junta de Arbitrios que por aquél entonces había redactando un pliego de condiciones para el concurso de la red de tranvías. La solicitud no concretaba la extensión del tranvía ni su recorrido, limitándose a un escueto escrito al que no acompañaba ningún dato técnico ni económico, de modo que una vez más, aprovechando las influencias del solicitante, en este caso un general en la reserva activa, se podía estar buscando el acceso a un derecho que más tarde podía ser negociado con personas con más recursos económicos y menos influencias políticas.

Juan Balbás y Vela**,** había nacido el 8 de marzo de 1842, era médico militar, general de brigada de la Sección de Reserva y desde hacía varios años residía en el número 10 de la calle Carlos de Arellano. Su vida militar se inició como voluntario, logrando al poco tiempo verse de Oficial por su reconocido valor y condiciones de mando. En una pequeña semblanza que el 6 de mayo de 1912 realizó *El Telegrama del Rif* con motivo de su muerte, se le define como:

> *un modelo de caballeros y de militares* y se resaltan sus *dotes excelentes de guerrillero,* hasta el punto que *la columna que de coronel mandaba en Cuba, fuera temida por los rebeldes. Su temperamento incansable, guerreó durante muchos años en Cuba, después de haberlo hecho con singular distinción en las guerras civiles. En 1898 mandaba en Cuba una prestigiosa columna, que operó sin descanso por aquel territorio, siendo recompensado por sus últimos hechos de armas con dos cruces rojas de tercera clase del Mérito militar, siendo anotados sus méritos especiales para su ascenso al generalato. En Mayo de 1902, pasó a la sección de Reserva del Estado Mayor General, pidiendo su residencia en Málaga primero, y más tarde en ésta Melilla.* [69]

Los tranvías de vapor

Sólo hubo una petición de un tranvía de vapor, la que con fecha 26 de mayo de 1911 presentó José Pérez García[70] al Capitán General de Melilla solicitando la concesión de un tranvía de vapor con *rodamen* de 0,60 metros *desde la Puerta del Campo a la Posada del Cabo Moreno y media hectárea de terrenos para cocheras* en el lugar que libremente determinaran las autoridades.

Tarifas propuestas por el solicitante

Coches	Ida y vuelta Ptas.	Ida o venida Ptas.
1ª	0,35	0,20
2ª	0,25	0,15
3ª	0,15	0,10

El solicitante, a cambio de la concesión, se comprometía a conservar gratuitamente la carretera de Melilla a Nador en toda su extensión, a facilitar pasajes gratuitos a las autoridades y a transformar la fuerza motril de vapor por eléctrica una vez que la fábrica de electricidad de Melilla pudiera producir el fluido necesario para el movimiento del tranvía y a establecer *otro servicio especial desde las 6 de la mañana hasta las 8 de la misma por el precio de cinco céntimos todo el trayecto de ida o venida en coches de tercera clase.* En su solicitud justificaba la petición por los beneficios extraordinarios *a la población de Melilla y en particular a la clase obrera y a las personas* que habitaban alejadas de la población *al mismo tiempo que con esto adquirirían gran valor los terrenos de la carretera a Nador y sus alrededores por donde ha de extenderse la línea...*

Las carencias de suministro eléctrico que en esa época tenía la ciudad justificaba plenamente que la petición fuera de un tranvía de vapor, que exigía una inversión considerablemente menor y su funcionamiento no estaba sujeto a los inesperados y continuos cortes de energía eléctrica que tanto irritaban a la ciudadanía, si bien presentaban problemas de ruido y humos que molestaban a los vecinos, trabajadores y transeúntes de las calles por las que circulaban estos tranvías.[71]

Esta petición no fue concedida, a pesar de contar con informes favorables, porque la solicitud tenía que haberse presentado ante el Ministro de Fomento, adjuntando proyecto y pliegos de condiciones, algo que no hizo el interesado.

José Pérez García tenía su domicilio en Madrid (calle Juanelo, 25). Era

dueño de un almacén de ferretería, y durante su estancia en Melilla tuvo su domicilio en las calles de la Iglesia, 11 y Chacel, 6. En 1910 participó en la subasta de solares de la ampliación del barrio Reina Victoria, sin que se le fuera adjudicado ninguno.

Los tranvías eléctricos

Caducada su concesión, por no haberse establecido el servicio, Manuel Becerra solicitó el 21 de enero de 1910 la ratificación de la concesión de 1907 que le fue denegada por Real Orden de 25 de abril del mismo año hasta que no fuese aprobado el Plan de Urbanización y Ensanche de Melilla, al cual debía de ajustarse el trazado del tranvía. Este plan no era otro que el renombrado Plan de Urbanización Y Ensanche de José de la Gándara, ingeniero de la Junta de Arbitrios, modificando o retocando el que había redactado su antecesor el también ingeniero Eusebio Redondo.[72]

Aprobado el Plan por Real Orden de 10 de mayo de 1910, a principios de septiembre, Becerra solicitó nuevamente la ratificación, que fue informada favorablemente.[73] No obstante, ante las numerosas peticiones que había sobre la mesa, la Comandancia General instó a la Junta de Arbitrios a convocar un concurso para la explotación de la red de tranvía, como el modo más adecuado y justo de resolver la lluvia de peticiones, más o menos formales, que se habían presentado.

Además de la de Manuel Becerra, hubo otras dos peticiones de las que no hay datos muy precisos. Una de David J. Melul y David M. Levy, formalizada en instancia dirigida al Rey en agosto de 1910, acompañada de planos y presupuestos para construir un tranvía eléctrico para comunicar *Melilla y sus arrabales hasta Nador*. La concesión se solicitaba con carácter exclusivo, por un plazo de cincuenta años y comprendía la petición de los solares necesarios para dicha explotación, tanto en Melilla como en Nador. El proyecto constaba de varias líneas, cocheras y una central eléctrica.

La solicitud fue informada favorablemente por la Comandancia de Ingenieros que estableció las siguientes condiciones: A) Servicio preferente del Ejército en caso de guerra. B) Uso gratuito de los coches por parte de jefes y oficiales del Ejército que fueran en comisión de servicios y de los guardias civiles y de orden público. C) Plazo de un año para su establecimiento y una cláusula de caducidad en caso de incumplimiento. D) La duración de la concesión, que se consideraba intransferible, era de treinta años. Sin embargo la petición sólo fue tramitada parcialmente y no fue renovada por sus peticionarios en los años siguientes, una vez que el cúmulo de solicitudes había obligado a las autoridades locales y nacionales a dejar de lado la tramitación abreviada y la legislación vigente obligaba a concurrir a una subasta con los demás licitadores interesados.

David J. Melul, nacido en Tetuán 1865, fue un activo comerciante dueño, entre otros, de los bazares La Unión (situado en el piso alto del edificio del Economato Militar), La Estrella Oriental (en sus inicios en la calle San Miguel, 26) y Reina Victoria (en el actual Palacio de Cristal), dedicados a la venta de muebles, cocinas, sobreros, perfumería, floristería, lanas y textil en general. Fue consignatario de buques, representante comercial, benefactor, presidente de la Comunidad Israelita, promotor y propietario del edificio número 1 de la avenida Juan Carlos I; miembro de la Cámara de Comercio, vocal de la Junta de Arbitrios y de la Junta de Obras del Puerto, etc.[74]

A principios de 1914 fue uno de los promotores de la Cooperativa Eléctrica que, de corte popular e impulsada por la Cámara de Comercio, pretendía ser una respuesta a las diferencias que la burguesía melillense mantenía con la Compañía Hispano Marroquí de Gas y Electricidad (GASELEC). La Cooperativa Eléctrica, presidida entre otros por Pedro Vallescá y, en ocasiones, por el propio David. J. Melul, llegó a tener 1.099 accionistas. Su duración fue breve y ante la imposibilidad de cumplir sus fines acordó, en junio de 1915, su disolución en Junta General presida por Isaac Benarroch. Con la decadencia de la Cooperativa Eléctrica desapareció el interés de David J. Melul por los tranvías y en 1915 solicitó a la Comandancia General la devolución del proyecto presentado en 1910. [75]

Otra petición fue la de Cayetano García Carro, presentada el 21 de julio de 1910, solicitando autorización para construir y explotar con carácter exclusivo, por cincuenta años, una línea de tranvías eléctricos para el servicio público de Melilla, con ampliación a Nador cuando la necesidad del tráfico lo aconsejase y terrenos suficientes para edificar oficinas, fábricas y cocheras.

La petición fue informada favorablemente por la Comandancia de Ingenieros al considerar *que podría concederse, en vista de que con ello no se perjudican intereses del Ramo de Guerra, resultando además beneficioso para la población y quizás también para dicho Ramo, pues podría contribuir en caso de necesidad al movimiento de tropas y efectos de guerra*. El informe proponía la imposición de las siguientes obligaciones:

1. El trazado de las líneas se ajustaría a lo indicado en el plano que se acompañaba y cuyas obras así como las cocheras, central eléctrica y demás obras accesorias quedarían sujetas a la legislación sobre *construcciones en la zona militar*.
2. Servicio preferente para el Ejército en caso de guerra.
3. Libre tránsito en los coches para Jefes y Oficiales que fueran en comisión de servicios.

4. Plazo de ejecución para las obras de un año.

5. Plazo de la concesión de treinta años.

La petición no fue concedida sumándose al resto de las que por esa misma época llegaron a la Comandancia General y a la Junta de Arbitrios.

No hay en los expedientes datos concretos de Cayetano García Carro, salvo que en el momento de su petición era vecino de Madrid y existe la duda si es el mismo *Cayetano García Carro fundador de toda una familia de restauradores sevillanos que, natural de León, llegó a Sevilla en 1918 a probar fortuna y se dedicó al sector de los cafés que comenzaron a proliferar después del monopolio de los suizos e italianos, regentando El Café de París* que dio lugar a Catering Julia, pionero en Sevilla de estos servicios. [76]

El negocio eléctrico

El suministro de energía eléctrica en Melilla comienza en la última década del siglo XIX, concretamente el 17 de mayo de 1897, con la inauguración[77] del alumbrado suministrado por una pequeña fábrica que la Junta de Arbitrios monta en la calle Duque de Medina Sidonia (Mantelete) y una red de alumbrado público muy modesta que complementaba el de las lámparas de petróleo. Aunque es intención de la Junta de Arbitrios mejorar las instalaciones de esta fábrica y extender el servicio de alumbrado a todos los barrios, lo cierto es que su elevado coste, la carencia de recursos para adquirir nuevas máquinas y dinamos, las constantes averías y la falta de personal especializado, hicieron que se suspendiera a finales de julio de 1898 el alumbrado público *sin perjuicio de continuar más adelante o ceder la explotación a la persona que más ventajas ofrezca sacándola a concurso caso de que en esta localidad no haya proposiciones aceptables.*[78] En agosto de 1899 la Junta de Arbitrios aborda el restablecimiento de la luz eléctrica y la conveniencia de seguir prestando el servicio por administración o contrato. Después de analizar las dos posibilidades acuerda anunciar un concurso y formular las bases del contrato.

El concurso se adjudica a José Gómez Alcalá, único licitador que presentó oferta, que adquiere toda la maquinaria y la red de alumbrado propiedad municipal; al que se le contrata todo el alumbrado público por un plazo de veinte años y se le cede el local donde se encontraba la fábrica sin abono de ningún tipo de alquiler.[79] Poco después, tras la Real Orden de 19 de febrero de 1900, por la que se le concede la instalación y explotación de la fábrica generadora de electricidad, constituye la sociedad Gómez Salama y Cia.[80] El 15 de agosto de 1900 se inaugura la nueva fábrica[81] construida en "El llano" que vino a sustituir a la del Mantelete. Esta nueva fábrica se instala en terrenos cedidos al pié de Ataque Seco, en la calle Canalejas, de modo muy modesto *a modo de cocherón, de techumbre de madera y tela embreada.* Los trabajos de la nueva fábrica son dirigidos por el ingeniero militar Hernández Gazquez y en sus inicios su producción alcanza los 37 kilovatios. Los comienzos de esta fábrica no son fáciles, con paradas continuas e insuficiencia de las instalaciones para atender la demanda, debido a la mala calidad del carbón utilizado para alimentar el generador de gas.

Factura de electricidad emitida por la Fábrica de Electricidad y de Hielo "España", el 31 de enero de 1913. AAPML.

Años más tarde, en marzo de 1903, la sociedad Gómez Salama y Compañía se transforma en la Sociedad Industrial Norte de África, subrogándose en sus obligaciones y derechos bajo el nombre comercial de Industria Africana, con una producción que a finales del año 1911 asciende a 277 kilovatios,[82] a los que hay que sumar el suministro, en las horas de mayor demanda, de una batería de acumuladores Tudor de 220 elementos y 1020 amperios-hora de capacidad. Unos pocos meses antes, así se anunciaba en prensa, había entrado en el capital social de Industria Africana el *rico propietario, actual Alcalde de Tarragona D. Pedro Cobos* mediante la ampliación del capital social de la sociedad que pasó de 350.000 a 1.000.000 de pesetas.[83] En febrero de 1912 se liquida la Sociedad Industrial del Norte de África adjudicándose todos sus bienes a Pedro Cobos Roa, que acomete de inmediato la renovación, ampliación y mejora de las instalaciones, proyectando una nueva fábrica al otro lado del río (la fábrica de Triana construida en 1915) para dotar de corriente alterna a los barrios de este margen del río.

En enero de 1913 se constituye en Madrid GASELEC, aportando Pedro Cobos la empresa "España" Fábrica de Electricidad y de Hielo, sus concesiones, la empresa Gran Fundición de Hierro y Metales y la empresa Grandes Talleres y Carpintería Mecánica. Tres años más tarde la nueva sociedad dispone de dos centrales de electricidad instaladas, respectivamente, en las calles Canalejas (barrio Reina Victoria) y Álvaro de Bazán (zona Industrial), la primera de corriente continua de 200 voltios y la segunda de corriente alterna.[84]

En estos años el tranvía eléctrico, como se ha mencionado, aparece como una oportunidad de negocios que atrae a gente muy diversa y también como un medio de transporte público, económico e interesante que empezaba a generalizarse en las ciudades al ritmo de su electrificación, dejando atrás los tranvías de vapor y tracción animal. Así pues, los intereses de los suministradores de electricidad en el tranvía son evidentes, de modo que unas veces se manifestarán de forma expresa, como fue el caso de Pedro Cobos Roa, dueño de la empresa "España", otras lo harán indirectamente a través de las negociaciones de la GASELEC con otros concesionarios o a través de sus accionistas, como ocurrió con Juan O´Donnell, Duque de Tetuán, participante en la subasta que años más tarde se celebraría en Madrid.

El tranvía eléctrico era una oportunidad de negocio para estos empresarios y a la vez una amenaza. Oportunidad porque suponía una demanda constante y diaria de energía eléctrica y, por tanto, un aumento considerable de su facturación. A su vez era una amenaza, pues si el concesionario construía una central eléctrica para suministrar electricidad a una red que se extendería por todos los barrios, nada impediría que lo hiciera también a particulares, comercios e industrias aprovechando las infraestructuras del tranvía. En definitiva, un tranvía eléctrico era un posible competidor en el negocio de la electricidad y una oportunidad de negocio para la pequeña burguesía, de la que sin duda podría salir favorecido el pueblo de Melilla.

Anteproyecto de Urbanización y Ensanche y el proyecto de una red de tranvías: José de la Gándara

Todas las solicitudes pasaron a informe de la Junta de Arbitrios la cual optó por iniciar los trámites para sacar a concurso la explotación de la red de tranvías. En ese momento, 1910-1911, eran seis las peticiones en tramitación.

Tanto interés por el tranvía hizo aparecer la "primera noticia" en la prensa local sobre un tranvía eléctrico y el 26 de octubre de 1910, en la primera página de *El Telegrama del Rif* se informaba que era muy probable que la Junta de Arbitrios abriera un concurso para adjudicar los tranvías urbanos solicitados por diversas entidades, añadiendo que el ingeniero de la Junta estudiaba la red y el pliego de condiciones. Un mes más tarde, el 1 de diciembre, el mismo diario informaba que la Junta de Arbitrios había abordado en su última sesión la red de tranvías, que el ingeniero había redactado el pliego de condiciones y que en breve darían más detalles.

En efecto, la Junta de Arbitrios abordó, en sesión de 29 de noviembre de 1910, un proyecto redactado por el ingeniero municipal José de la Gándara Cividanes[85] denominado *Proyecto de recorrido detallado y conducciones generales para la red de tranvías en esta plaza,* el cual fue aprobado con ligeras modificaciones y remitido *al Excmo. Sr. Capitán General para su aprobación y remisión a la superioridad.* A su vez, se remitieron escritos a diversos Ayuntamientos para que informaran sobre los tributos que abonaban en sus ciudades las empresas concesionarias de tranvías. Tras recibir la información - respondieron los Ayuntamientos de Sevilla, Granada y Málaga-, la Junta acordó la convocatoria del concurso y su publicación en la *Gaceta de Madrid*.[86]

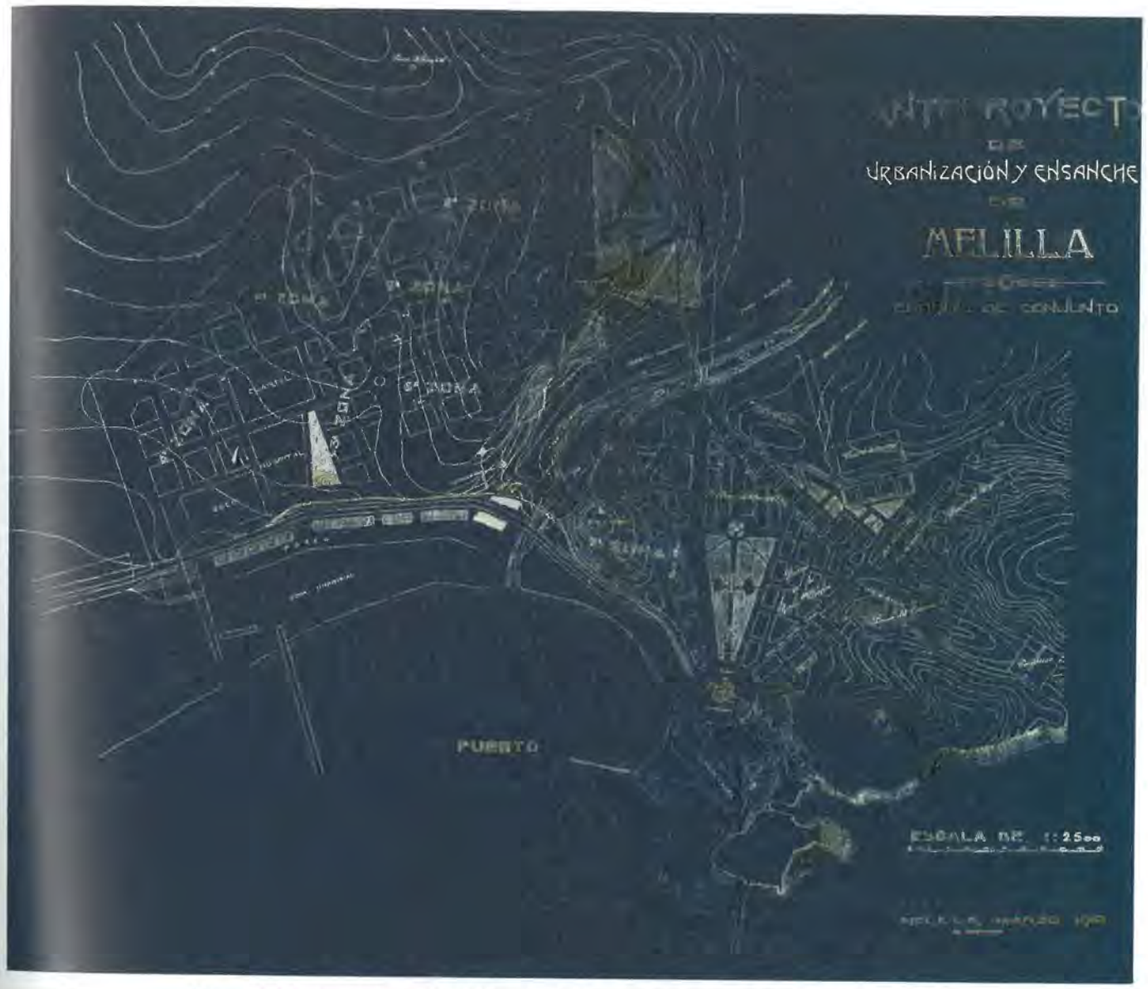
Unos meses antes,[87] el general Arizón había encargado un Anteproyecto de Urbanización y Ensanche al ingeniero municipal Eusebio Redondo Ballester, el cual propuso:

- Una transformación completa del Mantelete, manteniendo las casas existentes, pero trasladando los cuarteles al exterior; la desaparición del Muro X y las murallas hasta el fuerte de San Miguel; abriendo varias calles a los muelles del puerto y ganando *espacio*

mediante rellenos en la parte inmediata al pretil[88] *del Paseo del General Macías.*

- La creación de la Plaza de Santa Bárbara, hoy Plaza de España, en la gran explanada que había entre el Parque Hernández y la Puerta de Santa Bárbara (Zona 1ª); la continuación de la calle de Isabel la Católica hasta enlazar con la calle del general Chacel, desapareciendo el Tejar de Ingenieros, cerrando el espacio entre los barrios del Buen Acuerdo y Polígono.
- Ampliación del barrio Obrero hasta cerca del río de Oro, extendiéndose en dirección al de Triana (Zona 2ª), con modificación de éste último entre la línea férrea y la nueva carretera.
- Urbanización de la carretera de Triana, en su primer trozo, antes del puente, edificándose las partes aprovechables entre el mar y las faldas de San Lorenzo.
- Creación de *un nuevo barrio de casas económicas sobre el campo de instrucción hasta las estaciones, sirviendo de base al barrio la estación francesa, el zoco, los hospitales y cuarteles en construcción, extendiéndolo más adelante hacia la explanada de Camellos y Alfonso XII, futuro ensanche de Melilla, lugares más higiénicos, por su orientación y altitud, que permiten desagües y plantaciones* (Zonas 3ª, 4ª, 5ª, 6ª y 7ª y 8ª).
- Un nuevo parque entre la nueva carretera y la vía férrea para solaz y recreo de los vecinos de la derecha del Oro y otro gran parque en las inmediaciones del fuerte Camellos.
- La desviación del cauce del Polígono, por debajo del Cementerio, y un muro de contención en las márgenes del río, para evitar las inundaciones de los barrios de Reina Victoria, Alfonso XIII y Obrero.[89]

Este proyecto fue devuelto por el Ministerio de la Guerra, entre otras razones, para que fuera modificado en cuanto se refería a la articulación de los barrios y sus conexiones entre sí, que no quedaban plenamente resueltas, quedando encargado de dicha modificación el ingeniero José de la Gándara. El proyecto modificado, aprobado por Real Orden de 10 de mayo de 1910, fue una continuación del redactado por Eusebio Redondo pero incorporando nuevas propuestas entre las que destacaba una generosa carretera de ronda, con amplias comunicaciones radiales, para facilitar la circulación y el tráfico. Se ensanchaba la carretera del Buen Acuerdo y se proyectaba una nueva y amplia calle a la izquierda del Parque Hernández (hoy avenida de la Democracia, con menor anchura que la proyectada) que terminaba en el puente de Camellos. En el mismo sentido, se mantenía la desaparición del cerro de San Lorenzo y, en el llano resultante, junto con los terrenos del taller de bloques, se ampliaba el barrio Obrero con nuevas manzanas y calles que terminaban en una gran plaza. Por lo demás, se mantenían las propuestas sobre el Mantelete y la Plaza de Santa Bárbara; se trasladaba el Taller de Bloques a los terrenos ganados al mar frente al Muro X y los servicios municipales, que se ubicaban al otro margen del río de Oro, se trasladaban a las inmediaciones del Tesorillo, donde estuvieron hasta los años noventa. A una y otra orilla del río de Oro, debidamente canalizado, se proyectaban sendos paseos.



Plano del Anteproyecto de Urbanización y Ensanche de Melilla. 1910. ACML

Evidentemente las ideas y preocupaciones que se recogen en el Plan de Urbanización y Ensanche de Melilla se trasladan y plasman en la propuesta de la red de tranvías, cuyos datos más destacables son los siguientes:

- Licitadores. El pliego de condiciones, en su artículo primero, proponía *en razón a ser Melilla plaza de guerra* que las compañías y sociedades interesadas fueran españolas.

- Trazado. Se componía de dos partes, una cuyo establecimiento era inmediato y otra que se iría estableciendo a medida que las nuevas necesidades lo exigieran. La parte de ejecución inmediata era una línea de vía doble que:

partiendo de la Posada del Cabo Moreno y siguiendo la carretera á Nador, termine en la Plaza de Santa Bárbara, una vía circular en dicha plaza, otra también única que partiendo de la Plaza de Santa Bárbara y siguiendo el paseo del General Macías termine en el muelle civil y á ser posible en el militar; otra igualmente única que siga la calle Duque de Almodóvar y vaya á unirse á la anterior, pasando por el Mantelete; una vía doble que partiendo de Santa Bárbara, recorra hasta su final la calle del General Chacel, una vía única que partiendo de este último punto vaya á la Plaza de Santa Bárbara por la calle Isabel la Católica y carretera del Buen Acuerdo, y finalmente un vía única que arrancando del final de la calle Chacel recorra toda la calle del General Margallo.

Las líneas proyectadas, cuya ejecución quedaba supeditada a las necesidades futuras, eran las siguientes:

una que arrancando de la carretera a Nador, siga la calle principal del Barrio del Hipódromo y siguiendo la que corta inmediata al mar, recorra todo el barrio Industrial para unirse nuevamente á la única línea ya establecida en las proximidades del puente del General Marina, otra que partiendo del cruce de la carretera del Buen Acuerdo y la calle de Isabel la Católica, recorra el resto de esta calle y el paseo de la orilla del río hasta llegar a la línea general, en las proximidades del Puente del General Marina, y otra que subiendo la calle Padre Lerchundi, llegue al Cementerio.

Además, para una fase posterior, proponía otra línea

que recorriese la calle que separa la zona 2ª del Barrio Obrero, otra que partiendo de la calle de Isabel La católica y atravesando el río de oro recorriese los paseos exteriores y fuese á unirse á la línea general de la carretera a Nador; otra que recorriese las calles que separaban la 3ª y 5ª de la 6ª y 7ª y otra que separe las 5ª de la 4ª y 3ª; una que recorriese la carretera Hidúm, otra la carretera de Rostrogordo hasta Cabrerizas y el establecimiento de doble vía en las calles que ya la tuviesen sencilla con anterioridad.

Finalmente, a la empresa adjudicataria se le reconocía el derecho a prolongar su línea a Nador cuando lo decidiera la Junta de Arbitrios y la autoridad competente de la Región.

- Tracción. Era eléctrica, con conductor aéreo y vuelta por tierra.

- Talleres, cocheras y central eléctrica. No se establecía un lugar determinado, pero sí la cesión de los terrenos necesarios en el lugar elegido por la empresa.

- Condiciones económicas. Se otorgaba por un plazo de veinticinco años, quedando exenta la empresa de cuantos tributos y contribuciones municipales se establecieran sobre los edificios e industrias, pero tenía que *abonar un canon de diez céntimos de pesetas por metro lineal de recorrido*.

- Suministro eléctrico. Ya fuera con una central eléctrica propia o mediante contratos con terceros, la empresa concesionaria *con una distancia de 50 o 60 metros* debía colocar arcos voltaicos que alumbraran *hasta las 12 de la noche en todas aquellas calles que a juicio de la Junta y de acuerdo con la empresa, así lo necesiten, y nunca podrá exceder el número de arcos al cuádruple de kilómetros de vía en explotación.*

- Condiciones técnicas. Los carriles, de tipo *Phoenix,* de *un peso de 30 o 40 kilogramos por metro, estarán sentados sobre arena y unidos con riostras metálicas; en las calles afirmadas con macadam, llevarán un filo de adoquines al exterior y la entrevía estará también adoquinada.*

- Coches. Cada línea debía tener *dos coches por kilómetro en servicio, y uno por cada kilómetro y dos líneas de reserva*. Dos de lo coches debían ser remolcables y dedicarse al transporte de mercancías. Al margen de cómodos e higiénicos debían estar *provistos de persianas de madera en todos sus cierres*. Podían ser cerrados y abiertos (jardineras) de modo que pudiera hacerse el servicio con unos u otros según la *estación o el tiempo*. La mitad debía ser de primera clase y la otra mitad de segunda.

- Ofertas. Tendría preferencia la empresa que se comprometiera al establecimiento de todas las líneas.

- Plazo. Dieciocho meses para tener en explotación la mitad de las líneas de primer establecimiento.

El acuerdo de la Junta de Arbitrios no se ejecuta, porque días después

el general Arizón recibe un informe manuscrito, con membrete de la Auditoría General de Melilla, firmado por José Muñoz Repiso y Vázquez, Auditor de Brigada, que altera radicalmente la tramitación seguida hasta entonces y señala una vía de largo recorrido administrativo y destino incierto. En dicho dictamen se dice que:

estudiada la legislación vigente relativa á concesión de tranvías, debo manifestarle que la fórmula acordada por la Junta de Arbitrios para que sirviese de base a un concurso no es viable por no acomodarse a lo establecido sobre el particular. Los proyectos deben nacer de alguna sociedad o particular, quienes es el obligado a presentar los planos y presupuestos con las solicitudes y a la Junta sólo incumbirá establecer determinadas condiciones cuando se trata de un tranvía que fuera no más que por vías urbanas o carreteras municipales. Pero como algunas de las líneas ha de ir por carretera no municipal, y además el medio de tracción no es de fuerza animal, compete la concesión a la Junta de Fomento de esta Plaza, observándose en el expediente a que dará lugar la solicitud a las prescripciones del Reglamente de la Ley de Ferrocarriles. Por esta razón no envío a V. nota de adicción o modificaciones del proyecto de condiciones toda vez que la Junta de Arbitrios carece de atribución para llevar a cabo el concurso aprobado.

A la vista del informe la Junta acuerda, en sesión del 24 de enero de 1911, someter el asunto al Comandante General por si la tramitación correspondiera a otra administración, visto que las solicitudes afectaban a vías que no tenían el carácter de urbanas. Remitido el asunto a la Comandancia General, la tramitación ante la Junta de Arbitrios se convierte en una vía muerta, de modo que los interesados, a partir de este momento, debían presentar sus solicitudes ante otros órganos de la Administración central.

El proyecto de José de la Gándara, el más ambicioso y detallado que tuvo la ciudad, diseñaba una red de transporte público de pasajeros que, a corto y medio plazo, garantizaba unas comunicaciones rápidas y económicas entre todos los barrios y resolvía el problema de desconexión entre los mismos. Pero el proyecto no sólo resolvía un problema de transportes, también reducía considerablemente los problemas sanitarios derivados de cientos de animales haciendo sus necesidades en la vía pública, pues por estas fechas la Junta de Arbitrios tenía autorizados unos doscientos carruajes para el transporte de pasajeros y trescientos carros para mercancías.

Las peripecias de un viaje en estos coches de caballos eran objeto de artículos en los periódicos, chistes populares y hasta ripios, como estos con los que empezaba y terminaba P. Pillo su columna titulada "Al Hipódromo por una <perra> gorda", en *El Telegrama del Rif*, 16 de marzo de 1911:

De la puerta del Campo
hasta Triana
me llevaron en coche
cierta mañana.

Aún recuerdo con horror,
todo bañado en sudor,
aquella lata indiscreta
que me ofreció el conductor
con sus toques de corneta.

Aquí, como en Albacete,
ésto, lector, no es viajar:
es, simplemente,
a los higos en serete.

Si es broma puede pasar;
mas a este extremo llevada,
es una broma pesada,
imposible de aguantar.

Y que galante sería
el que nos redujo a nueve,
que ni siquiera me dijo:
- Compañero, usted dispense.

De la puerta del Campo
hasta Triana
me llevaron en coche
cierta mañana.

Mas ten presente,
que a mi no me condenan
por reincidente.

Capítulo VI

DOS NUEVAS PROPUESTAS DE TRANVÍA ELÉCTRICO (1912)

De la eficacia militar a la burocracia civil

El Anteproyecto de Urbanización y Ensanche, una vez más, sólo se ejecutó parcialmente. La ciudad, salvo algunos pequeños barrios, seguiría creciendo como lo había hecho hasta entonces, al frente la improvisación y detrás la planificación, primero las barracas y chabolas, después las humildes casas de mampostería, a la cabeza los obreros y sus necesidades y tras ellos las autoridades tratando de poner remedio y orden.

Con los nuevos barrios, aumentaría la desestructuración urbana y la deficiente comunicación interior, producto de la configuración independiente de cada barrio y del deficiente estado de las pocas vías de comunicación que los unían. En estos momentos, lejos de la motorización generalizada de la ciudad, sólo el tranvía ofrecía una solución a este problema.

El proyecto de José de la Gándara quedaba aparcado, pero su propuesta, en sus líneas principales, tendría influencia en los proyectos posteriores, serían más modestos, centrados en las líneas que se estimaban rentables, pero sin cerrar la posibilidad del establecimiento de nuevos servicios.

El informe del Auditor General obligaba al archivo de las peticiones que se estaban cursando y a la remisión al Ministerio de Fomento de las nuevas. Aparentemente el paso de la competencia desde el Ministerio de la Guerra al de Fomento no tenía la menor importancia e incluso parecía un paso más en el proceso de desmilitarización de la Administración. Sin embargo, este cambio jurídicamente irrelevante tuvo unas consecuencias nefastas para la red de tranvía. Primero, porque la autoridad militar en Melilla era un modelo de gestión administrativa, contaba con una burocracia jerarquizada y fuertemente especializada que le permitía construir de forma rápida y eficaz sus resoluciones, por no mencionar su profundo conocimiento de los problemas, necesidades y aspiraciones de la ciudad. Segundo, porque los Jefes y Oficiales destinados en Melilla tenían excelentes relaciones con la cúpula de defensa que permitían a la ciudad influir en las decisiones que se adoptaban desde Madrid cuando se tomaban en el ámbito del Ministerio de la Guerra y muy poco cuando se trataba del Ministerio de Fomento. Tercero, la administración militar había probado en las dos últimas déca-

das una gran capacidad para adaptarse al vertiginoso crecimiento de la ciudad

Por otra parte, la influencia de la sociedad civil en el Ministerio de Fomento era prácticamente nula, pues la pequeña burguesía melillense era ajena y extraña a los grupos de presión que se movían en el Gobierno. Es más, durante décadas, la presencia e influencia de esta burguesía en Madrid se producirá siempre de mano y bajo la tutela de la autoridad militar, no alcanzando su mayoría de edad hasta muchas décadas después.

Esta pérdida de influencia y la lenta burocracia administrativa llevará a que el Ministerio de Fomento tarde de cuatro años en tramitar una concesión que el Ministerio de Defensa resolvía en dos o tres meses y que las decisiones se tomen sin tener en cuenta la opinión, necesidades o intereses de los melillenses.

El 5 de marzo de 1912 aparece en *El Telegrama del Rif* una reseña sobre "La vida industrial de Melilla", referida a la petición de un tranvía que había realizado Pedro Cobos Roa y a su intención de suministrarle electricidad desde la nueva central eléctrica que tenía en proyecto. Poco días más tarde, Felipe Ezquerro y Cordón (proyecto redactado por el capitán de Ingenieros Luís Zorrilla), solicita ante el Capitán General de Melilla la concesión de un tranvía eléctrico que es remitida a la Junta de Fomento para su informe.[90] Éste, evacuado el 12 de junio por el director de la Junta de Fomento, Manuel Becerra Fernández, declara que la competencia para su otorgamiento le correspondía al Ministro de Fomento,[91] de conformidad con lo previsto en el artículo 72 de la Ley de Ferrocarriles; que el documento presentado era sólo un anteproyecto al faltarle el pliego de condiciones facultativas; y que el procedimiento administrativo para su otorgamiento exigía presentar una nueva solicitud ante el Ministerio de Fomento.

El 20 de agosto se remite a la Junta de Fomento la petición de José Pérez García, en este caso de un tranvía de vapor, emitiéndose un informe en parecidos términos al anterior.

Hasta este momento las concesiones para instalar un tranvía en Melilla se habían tramitado con celeridad, aplicando un procedimiento administrativo muy simplificado y "especial" en el cual sólo tenían audiencia los solicitantes. Sin embargo, a partir de ahora la tramitación administrativa se endurece y se somete a garantías y procedimientos anteriormente obviados. Según informe de Manuel Becerra, la tramitación de cualquier concesión de tranvía debía ser la siguiente:

A) Petición dirigida al Ministro de Fomento, constitución de un depósito y presentación del proyecto conteniendo los planos y pliegos de prescripciones.

B) Publicación en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín Oficial de la Provincia*, dando un plazo de un mes para admitir otras proposiciones.

C) Confrontación del proyecto o de los otros proyectos de mejora que hayan sido presentados.

D) Informes de los organismos interesados y del Consejo de Obras Públicas resolviendo sobre la aprobación del proyecto presentado.

E) Subasta pública por término de dos meses sobre la base del proyecto aprobado, que debía versar sobre el tipo de tarifas y el plazo de la concesión

F) Derecho de tanteo del promotor del proyecto o, en su defecto, abono del importe del proyecto.

G) Otorgamiento de la concesión por el Ministro de Fomento.

A estas consideraciones generales añadía, entre otras, las siguientes prescripciones particulares: el concesionario debía ensanchar el puente del general Marina unos cuatro metros o, en su defecto, construir un nuevo puente para el paso del río de Oro; y la conservación de las carreteras ocupadas debían ser de cuenta del concesionario.

El informe de Manuel Becerra, influido por el emitido por el Auditor General, contrasta con la concesión que apenas cinco años antes le había sido otorgada y con la tramitación seguida por él mismo en 1910 cuando solicitó la ratificación de la concesión.

Tras este informe, sólo se presentan dos peticiones ante el Ministro de Fomento, las de Felipe Ezquerro y Cordón -en esta ocasión acompañada de un proyecto redactado por el ingeniero José Rodríguez de Rivera- y la de Pedro Cobos Roa, con proyecto de los ingenieros militares Juan Nolla Badía y Jesús Camaña Sanchís.[92]

No son muchos los datos que hay de Felipe Ezquerro y Cordón. Al parecer, era un empresario riojano que desembarcó en Melilla de la mano de José de Huidobro y Ortiz de la Torre,[93] ingeniero director de la Compañía Transatlántica que construía el puerto de Melilla, *que procedió al estudio detenido del movimiento de pasajeros y mercancías para deducir la conveniencia del paso de los tranvías por determinados puntos, efectuando también por aquel entonces algunos trabajos topográficos para estudiar el tendido de vías y cables, construcción y emplazamiento de cocheras y Central Eléctrica.*[94]

Felipe Ezquerro aparece en diferentes revistas de la época relacionado con varias empresas como R.B Hernández y Cía. (sociedad comanditaria) dedicada a la compra de lana y sedería o la S.A. Carbonífera La Calera destinada a explotar una mina de antracita en Córdoba, etc.

Según *El Telegrama del Rif,* su presencia en Melilla obedecía a la búsqueda de nuevos negocios que *emprender en nuestra plaza, respondiendo a las instigaciones que por entonces hacía la prensa a los capitalistas españoles para que vinieran con sus iniciativas a África, donde había mucho campo para todo género de*

explotaciones mercantiles.

Los datos sobre Pedro Cobos Roa son más abundantes y precisos. Nacido en Troquelada (Palencia) en 1858, fue alcalde de Tarragona por elección de la propia Corporación, desde el 13 de abril de 1910 hasta primeros de enero de 1912 y elegido Senador por la misma provincia el 22 de marzo de 1914, aunque falleció sin jurar el 6 de abril. En Melilla fue propietario de la empresa "España" Fábrica de Electricidad y de Hielo, que recibió todos los activos de la disuelta y liquidada Sociedad Industrial del Norte de África. Posteriormente aportó las concesiones y bienes de su empresa para la constitución de GASELEC.[95] También solicitó en 1913 la concesión de un tranvía eléctrico para viajeros y mercancías desde Reus á Tarragona[96] y fue dueño de una empresa domiciliada en el barrio Industrial de Triana, concretamente de la Gran Fundición de Hierro y Metales ubicada en el mismo local de la empresa Grandes Talleres y Carpintería Mecánica, empresas que fueron adquiridas a Andrés Mateo M. Velasco.

A finales de octubre de 1913, mientras se tramitaban estas dos peticiones, se presentó ante la Comandancia General otra solicitud, en esta ocasión firmada por el presidente de GASELEC que, para ser tramitada, según informa nuevamente Manuel Becerra, debía presentarse con sus proyecto, planos y presupuestos ante el Ministro de Fomento, todo ello sin perjuicio del derecho a participar en la subasta de los tranvías. Este interés, sin nombrar a la compañía, se había hecho público en una noticia aparecida en *El Telegrama del Rif* el 31 de agosto de 1913, aunque no hay constancia de que esta empresa formalizara su petición ante el Ministro de Fomento ni presentara un proyecto con sus planos, presupuestos y demás requisitos legales. En cualquier caso, llama la atención esta petición dado que uno de los proyectos presentados pertenecía a Pedro Cobos Roa, quien no sólo no proponía la construcción de ninguna central eléctrica sino que, además, había aportado unos meses antes a GASELEC sus derechos sobre la fábrica "España", titular del suministro eléctrico en toda la ciudad

GASELEC era una filial de la Compañía del Norte Africano que, a su vez, era concesionaria de la explotación, por un plazo de diez años, de un ramal de ferrocarril de 0,60 metros de ancho construido por la Junta desde el depósito de la citada compañía en el Hipódromo al puerto.[97] Negocio ferroviario y negocio eléctrico, un maridaje avalado por la capacidad financiera de los accionistas de la CNA que no prosperó a pesar de los coqueteos que años más tarde, ya bajo el control de la CEMR, mantuvieron con el concesionario del tranvía Ramón Prendes Rodríguez o el interés previo que, sin nombrarla, mencionaba *El Telegrama del Rif*, el 22 de marzo de 1916.

Proyecto de Felipe Ezquerro: trazado y características técnicas

- Memoria. El 30 de marzo de 1912 Felipe Ezquerro presenta un proyecto de tranvía firmado por el ingeniero José Rodríguez de Rivera, sustancialmente idéntico al firmado unos meses antes por el ingeniero militar Luís Zorrilla.[98]

En la memoria se defiende la viabilidad y conveniencia del proyecto *por el crecimiento considerable que había adquirido la población de Melilla* tras la campaña de 1909 y *por haberse ensanchado de un modo notable el perímetro edificado, que antes de esta época estaba contenido en un círculo reducido y actualmente hay más de dos kilómetros de la antigua Plaza fuerte; á los barrios extremos del Hipódromo y del Real.*

Por otra parte, Felipe Ezquerro pensaba que una parte de las fuerzas expedicionarias y de la *"población flotante"* que la acompañaba seguirían en el Protectorado y debían abastecerse en Melilla, lo que traería un movimiento constante de personas y mercancías que debería ir creciendo a medida que se consolidase la explotación a gran escala de las minas y se normalizaran los proyectos de explotaciones agrícolas que se estaban diseñando en aquél momento. Toda esta población, asentada en la ciudad y su entorno, prometía una demanda en el tráfico urbano de mercancías y personas que sólo podían ser atendidas en el marco de un tranvía moderno, un tranvía eléctrico.

-Trazado. Presentaba tres líneas, con una longitud de 4.993 metros, como señala el plano de confrontación de este proyecto. Con una longitud de 1.036,30 metros, la primera línea partía de los muelles (calle general Macías), atravesaba el Mantelete, frente al Mercado, seguía por la calle Duque de Almodóvar, atravesaba la Plaza de Santa Bárbara (hoy Plaza de España), seguía por la calle General Chacel (hoy avenida de Juan Carlos I), calle general Margallo hasta la Plaza de Martínez Campos haciendo el servicio del barrio del Polígono.

La segunda línea –de 1.193,53 metros– empalmaba con la anterior al final de la calle del general Chacel, siguiendo por la de Isabel la Católica hasta el final del barrio del Buen Acuerdo (hoy Gómez Jordana), ensanche del barrio Obrero, contorneando el cerro de San Lorenzo hasta la cabeza norte del puente del general Marina, donde empalmaba con la tercera línea –de 2.763,15 metros– que, enlazando con la primera en la Plaza de Santa Bárbara y entrando por la carretera Melilla a Nador, recorría la misma hasta los antiguos límites frente a la posada del Cabo Moreno.

El trazado no alcanzaba al barrio del Tesorillo, pues para el autor su escasa población no justificaba la inversión necesaria para construir un

puente sobre el río de Oro, sobre todo cuando el barrio quedaba cubierto en sus dos extremos por la proximidad de las líneas dos y tres.

Las previsiones eran que la línea con más movimientos fuera la tres, es decir, la que unía el centro de la ciudad con los barrios Hipódromo y Real, cuyo tendido llegaba a la posada del Cabo Moreno.[99] No obstante, estaba previsto que el trayecto de esta línea terminara en el cuartel del Hipódromo, salvo cuando circunstancias estaciónales o un aumento de la población justificase llegar hasta la frontera.

- Horario. Proponía el siguiente:

Recorrido	Núm. de coches	Duración estimada minutos	Salida
Muelle - Polígono	2	4,14	Cada 20 minutos
Muelle por el Buen Acuerdo	2	6,00	Cada 20 minutos
Pza. de Stª Bárbara - Hipódromo	4	8,40	Cada 10 minutos
Polígono – Hipódromo	3	12,28	Cada 30 minutos

- Tarifas. Las tarifas propuestas -idénticas a las aprobadas por el Ministerio de la Guerra, cinco años antes, para el tranvía de Manuel Becerra- eran las siguientes:

	Precios por kilómetro		
Viajeros	Peaje Pesetas	Transporte Pesetas	Total Pesetas
De primera clase	0,100	0,050	0,15
De segunda clase	0,067	0,033	0,10
Equipaje y recargos			
Por bulto de mano menor de 1/8 m^3.	0,067	0,033	0,10
Mercancías			
Por tonelada bruta.	01,00	0,500	1,50

- Coches. Los coches eran de 32 plazas, cerrados y con dos motores, aunque para el verano ofrecía un servicio de coches abiertos o jardineras que podían ser alternados con coches cerrados para evitar el fuerte viento de poniente tan frecuente en Melilla. La velocidad comercial media era de 15 kilómetros por hora.

- Central Eléctrica, depósito y talleres. Una de las propuestas más interesantes de este proyecto era la construcción de una central eléctrica, compuesta por tres motores de gas pobre de 150 HP cada uno,

tres dinamos de corriente continua de 550 vatios y 214 amperios o sea 118 kilovatios. Su ubicación estaba prevista en las inmediaciones del río de Oro, en la prolongación del barrio Obrero, por ser un lugar equidistante de todas las líneas, reducirse así las pérdidas de energía y no presentar problemas de ruido al vecindario[100]. Adosado a la central estaba prevista la construcción de un depósito para cuarenta coches.

- Datos técnicos. Los principales datos técnicos del proyecto eran los siguientes:

Recorrido	Rampa máxima	Caballos estimados
Muelle – Polígono	0,034	13,17/coche
Muelle por el Buen Acuerdo	0,023	16,00/coche
Plaza de Santa Bárbara – Hipódromo	0,028	12,20/coche
Polígono a Hipódromo	0,028	12,20/coche

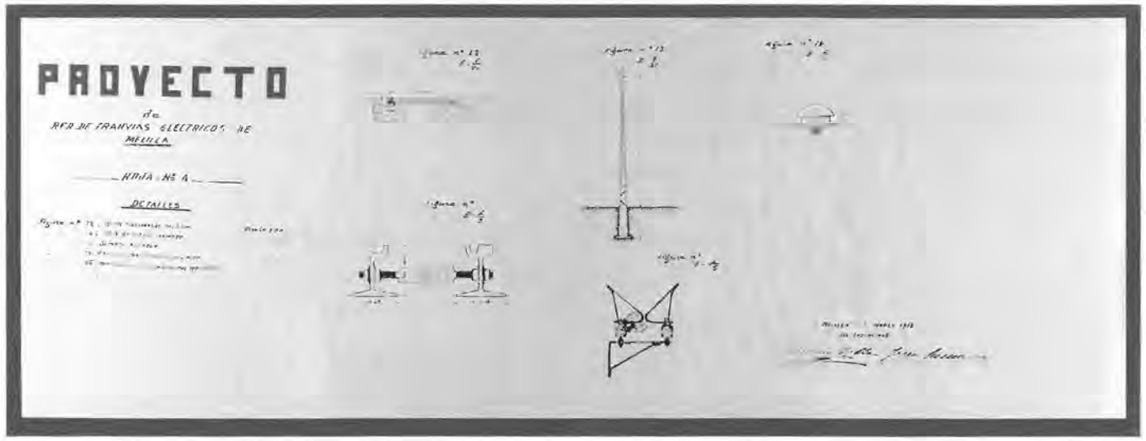
El número de caballos era corregido al alza de la pérdida de las líneas y de los rendimientos estimados de los motores y de la fábrica de electricidad, con una estimación máxima de 300 caballos de fuerza. La alimentación de los coches era aérea, a través de un conductor de cobre, con una altura de 6,50 metros, sostenido por tirantes de alambre atirantados en las calles por rosetas fijadas en las fachadas de las casas, en las calles ya edificadas, y por postes de acero tubular en donde no hubiera edificaciones, salvo por postes de madera y palomillas de hierro en la carretera a Nador. El trolley era una roldana de bronce fijada al extremo de una percha metálica montada sobre el coche, con un resorte potente con objeto de hacer bien el contacto con el cable, y establecer la comunicación de la corriente al motor del coche, por medio de alambres aislados. La corriente salía del motor e iba a parar por las ruedas a la vía (en la página 4 del libro se reproduce un dibujo con los detalles de la suspensión y del conductor aéreo).

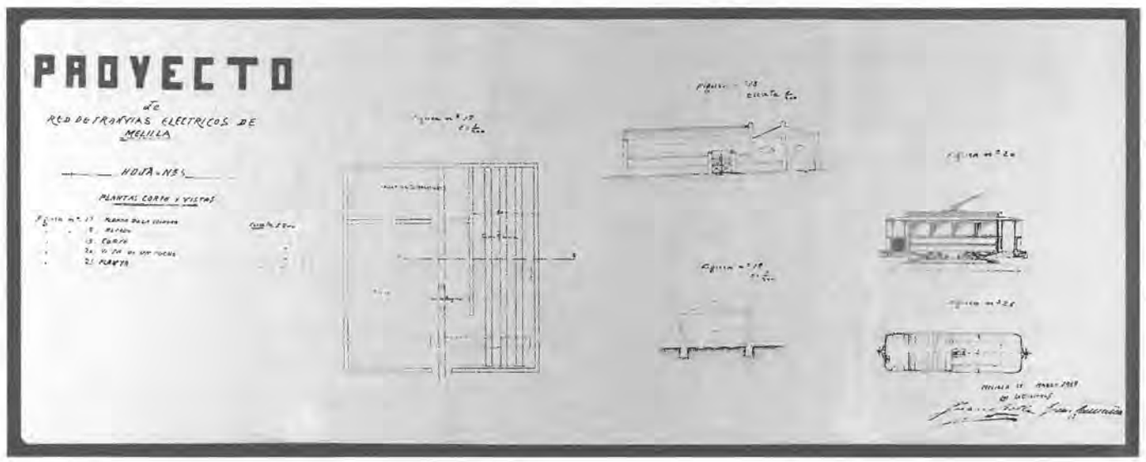
La anchura de la vía era de un metro con carriles Phoenix de 40 kilos y 155 mm de altura y 140 de base, apoyados sobre longerinas de hormigón de 0,25 por 0,30 arriostradas con tirantes de hierro para impedir el ensanche de la vía y con conexiones eléctricas en las juntas de 6 mm y 800 de longitud para el retorno de la corriente a la central.

- Apartaderos. Había ocho apartaderos, para el cruce de los coches.

- Plazo de ejecución. Dos años.

- Datos económico-financieros. El proyecto tenía un presupuesto de ejecución de 850.000 pesetas y sus principales partidas eran las siguientes:





Hojas núm. 4, 5 y 6 del Proyecto de Red de Tranvías Eléctricos de Melilla, 1912. AGA.

Partidas	Importe/pesetas
Explanación	5.726,90
Material de la vía (carriles, apartaderos, eclisas, etc.)	162.407,70
Afirmado	6.845,40
Línea aérea	30.990,00
Material móvil (coches, etc.)	248.000,00
Central y depósitos de coches	353.000,00
Otros conceptos	43.030,00

Los gastos anuales de explotación ascendían a 85.683,60 pesetas, calculados a partir de una estimación anual de 285.612 kilómetros y un coste por coche y kilómetro de 0,30 pesetas. Los ingresos, calculados a partir del tráfico previsto y de las tarifas aprobadas, se estimaban en 136.875,00 pesetas, con un rendimiento líquido al año de 51.191,40 pesetas.

Proyecto de Pedro Cobos Roa: trazado y características técnicas

- Memoria.[101] El proyecto, presentado el 30 de agosto de 1912, fundamentaba su conveniencia en la necesidad y oportunidad de comunicar los barrios exteriores (Tesorillo, Real e Hipódromo) con el puerto (centro) ante el aumento que había experimentado la población y la urgente necesidad de una comunicación fácil, rápida y económica entre sus diferentes puntos, pues los habitantes tenían necesidad de trasladarse varias veces al día de un lado a otro de la población y los medios de los que se disponían eran insuficientes y poco apropiados para las necesidades y servicios de una ciudad moderna en continuo crecimiento.

- Trazado. Se proyectaban dos líneas, como recoge el plano de confrontación de este proyecto. La primera línea, partía de la calle de San Jorge en el puerto, seguía por la calle del Duque de Almodóvar a la Plaza de Santa Bárbara, y por la carretera del Hipódromo, pasando por el puente del general Marina, siguiendo por la misma carretera hasta la posada del Cabo Moreno. La segunda línea, arrancaba de la Plaza de Santa Bárbara, seguía por las calles general Chacel e Isabel la Católica, pasaba por el río de Oro por un nuevo puente y seguía a lo largo del barrio Tesorillo hasta unirse a la primera línea.

- Horario. El proyecto no realizaba ninguna propuesta de horarios.

- Tarifas. Proponía unas tarifas máximas –de las que sólo estaban exentos de pago los niños menores de tres años– por viajeros y kilómetro: peaje, 006; transporte, 0,04; total, 0,10.

- Coches y cocheras. Dotados de dos motores y frenos, los coches ad-

mitían 32 pasajeros, incluidas las plataformas. Las cocheras fabricadas en mampostería, con cubierta de zinc y cerchas de hierro, estaban proyectadas en el barrio del Hipódromo y tenían capacidad para doce coches en tres vías paralelas, además de taller, patio y foso para la reparación, limpieza y registro de los coches.

- Puente sobre el río de Oro. El proyecto no contemplaba la construcción de una central eléctrica, pero proponía un puente sobre el río de Oro, que permitía incorporar el Tesorillo al trazado del tranvía, lo cual no parecía mala idea si se considera que en el barrio podían vivir unas tres mil personas. Proyectado unos veinte metros más abajo que el antiguo puente de madera, tenía una longitud de cuarenta y ocho metros, dividido en dos tramos de veinticuatro y una anchura de tres. Descansaba sobre dos estribos y una pila central de mampostería y cada tramo lo componían dos vigas rectas de hierro laminado, en las cabezas inferiores de las cuales apoyaban sus extremos traveseros de hierro laminado sobre los que apoyaban dos largueros del mismo material, separados entre sí un metro. Sobre estos dos largueros descasaban las traviesas de madera en las que se sujetaban y apoyaban los carriles de la vía. El puente estaba dotado de un tablero en toda su anchura para evitar accidentes.

También proponía una modificación del puente del general Marina para permitir el paso del tranvía y no dificultar la circulación de personas y vehículos, dado que su anchura no llegaba a los ocho metros. La modificación consistía en hacer las aceras voladas y dejar todo el tablero del puente para el tranvía (en el centro, ocupando tres metros) y vehículos (con dos metros y sesenta centímetros a cada lado).

- Datos técnicos. La anchura de la vía era de un metro y el carril era tipo canal, pues no resaltaba sobre el pavimento y no impedía el paso de los carruajes. El asiento de los carriles se realizaba sobre un relleno de hormigón de 0,25 metros de altura por 0,50 de anchura, uniendo las dos filas de carriles, cada 1,50 metros, con tirantes de hierro para mantener constante la separación.

Se proyectaban varios pasos a nivel. La primera línea se cruzaba con la línea de la CEMR en el paso a nivel de la carretera del Hipódromo y con la línea de la Junta de Fomento de Melilla (JFOM) a la entrada del Taller de Bloques. La segunda línea se cruzaba con la del ferrocarril de la JFOM a las antiguas Canteras, justo antes de entrar en el nuevo puente sobre el río de Oro. También se cruzaba la línea de unión de las cocheras a la general del servicio con la línea de la CNA.

La línea aérea era un conductor de sección circular, de cobre electrolítico de alta conductibilidad,

suspendido de alambres de hierro galvanizado tendido entre postes. La tensión en el conductor aéreo era de 550 voltios y la vuelta de la corriente se producía a través de los carriles.

- Plazo de ejecución. Un año.

- Datos económicos financieros. El presupuesto de ejecución del proyecto alcanzaba las 420.000 pesetas, desglosadas en los siguientes conceptos:

Unidad	Designación	Precio/unidad	Importe
1.480	M³ de excavación y arreglo de calles	1,25	1.850.00
1.480	M³ de hormigón hidráulico	18,00	26.640,00
278.240	Kilogramos de carril	0,30	83.472,00
2.000	Uniones eléctricas	5,00	10.000,00
400	Postes	60,00	24.000,00
3320	Kilogramos de alambre	4,00	13.280,00
	Accesorios de línea aérea		6.000,00
6	Coches automotores	20.000,00	120.000,00
	Cochera	25.000,00	25.000,00
	Talleres	30.000,00	30.000,00
	Puente sobre el río de Oro	25.000,00	25.000,00

Los gastos estimados ascendían a 108.000 pesetas anuales y sus partidas eran las siguientes: Consumo eléctrico, 29.000,00 pesetas; Amortización anual (20 años), 25.000,00 pesetas; Gastos de Personal (1 director gerente, 6.000,00 pesetas; 1 cajero, 5.000,00; 6 conductores, 7.665,00; 6 cobradores, 6.570,00; 2 inspectores, 2.920,00; 3 guardabarreras, 2.737,50; 3 limpiavías, 2.737,50); Oficinas, 5.170,00 pesetas; y Entretenimiento, 15.000,00 pesetas.

Los ingresos calculados a partir de una estimación de 5.000 pasajeros al día y la aplicación de las tarifas máximas, se estimaban en 182.500 pesetas anuales. Una vez deducidos los gastos se esperaba un beneficio anual de 71.800 pesetas.

El tranvía elegido y su trazado

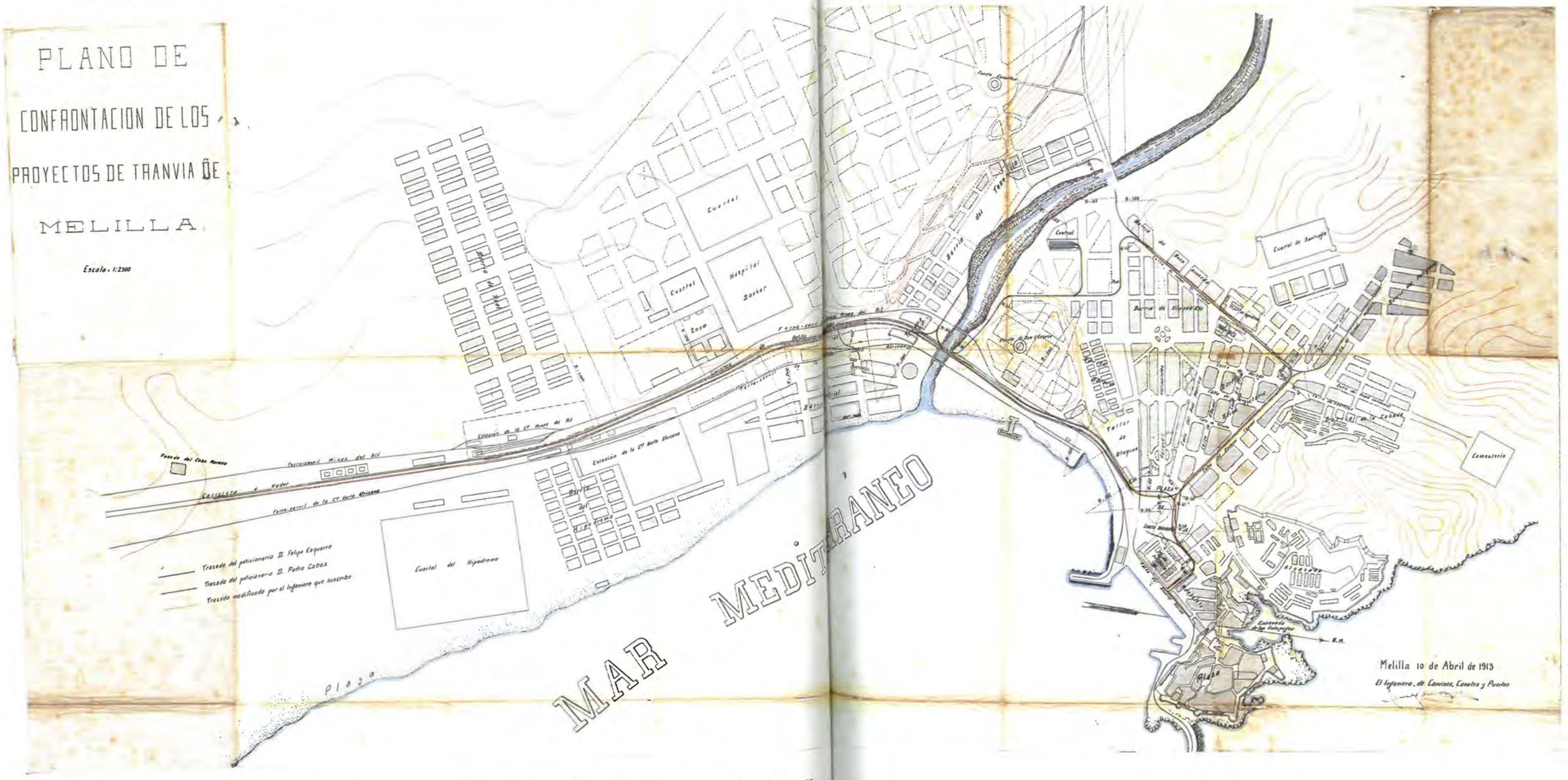
Tras la confrontación y estudio de ambos proyectos, [102] Manuel Becerra, con fecha 13 de abril de 1913, emitió sendos informes.[103]

El primero, referido al proyecto del empresario Felipe Ezquerro, informaba favorablemente el estudio de la central eléctrica, estimando del trazado que tanto los ángulos de las alineaciones como las longitudes rectas y curvas y los perfiles longitudinales se ajustaban, salvo pequeñísimas variaciones, al terreno.

La única parte que no consideraba admisible era la carretera que unía el puente del general Marina y la Plaza de Santa Bárbara, debido al cruce del tranvía con las vías férreas en el paso a nivel de dicha carretera, por-

que una vez se iniciara el embarque de minerales, dicho cruce haría muy difícil el tráfico a través de la carretera. Para resolver este problema proponía modificar el trazado siguiendo el mismo itinerario desde la Plaza de Santa Bárbara hasta el extremo del Taller de Bloques, para proseguir por el camino comprendido entre el barrio Obrero y la falda norte del cerro de San Lorenzo hasta empalmar en la alineación recta con la segunda línea a la altura del emplazamiento de la central eléctrica.

También proponía, para evitar el segundo cruce con el ferrocarril en las proximidades del estribo izquierdo del puente del general Marina, variar el trazado vertical. Sugería la modificación del trazado por la



Plano de confrontación de las propuestas de tranvía de Felipe Ezquerro y Pedro Cobos y su trazado alternativo. AAPML

calle general Chacel, poniendo un apartadero o segunda vía por la calle Canalejas. Igualmente estipulaba que se impusiera al peticionario la obligación de ampliar el puente del general Marina alargando pilas y estribos y ensanchando el tablero en dos metros.

El segundo informe, sobre el proyecto de Pedro Cobos Roa, cuestionaba la longitud de los apartaderos y resaltaba cierta discordancia entre el plano del proyecto y el de población. Igualmente desestimaba el triángulo que proponía a la salida del puente del general Marina y llamaba la atención sobre el hecho de que el ramal que discurría sobre la margen derecha del río de Oro se proyectaba en gran parte por el lecho fluvial. Otros inconvenientes eran, por un lado, que este mismo ramal obligaba a cruzar a nivel el ferrocarril de un metro de la CEMR a la entrada del puente, lo que era considerado extremadamente peligroso y, por otro, que el emplazamiento de las cocheras, estación y vías de acceso se cruzaban con la vía de 0,60 metros de la CNA y una manzana de casas en construcción. Finalmente, consideraba insuficiente el servicio que se prestaba al barrio del Polígono

Fuera de estas observaciones, el proyecto era calificado de admisible, pero con la supresión del trozo comprendido entre el Taller de Bloques y el puente del general Marina, sustituyéndolo por el ramal que arrancando del citado taller y barrio Obrero, contorneara la base del cerro de San Lorenzo hasta el extremo izquierdo del citado puente; la del ramal comprendido entre el barrio del Buen Acuerdo, margen derecha del río de Oro hasta la cabeza sur del puente; la prolongación de la línea por la calle general Margallo y ensanche del puente del general Marina, la modificación del emplazamiento de la estación, etc.

A pesar de ser ambos proyectos muy parecidos, Manuel Becerra se inclinó por el presentado por Felipe Ezquerro y Cordón (véase el plano de confrontación de ambos proyectos, con las modificaciones sugeridas).

Además, también emitieron informe la Comisión Provincial de Málaga, la Comandancia de Ingenieros, el Negociado de Tráfico, la Jefatura de Obras Públicas y el Ministerio de la Guerra,[104] aunque no quedan copias en los antecedentes administrativos consultados. Si constan los informes de confrontación emitidos, con fecha 9 de septiembre de 1913, por el Ingeniero Jefe de la Junta de Arbitrios, José de la Gándara, con el contenido siguiente: [105]

A) Proyecto de Felipe Ezquerro

Lo informaba favorablemente, pero con la variación de la vía dentro de la Plaza de España, sugiriendo al efecto un trazado alternativo que era recogido en el informe a través de un plano que no consta en el expediente. Tampoco aceptaba el emplazamiento de la central eléctrica y cocheras porque invadía la vía pública que *formaría parte del paseo lateral del río de Oro y el parque que allí se estaba construyendo,* proponiendo un nuevo emplazamiento cerca de las inmediaciones de la posada del Cabo Moreno.

B) Proyecto de Pedro Cobos Roa

Emitía un informe favorable pero con la modificación del trazado de la vía por la Plaza de España, con un trazado alternativo que respetara la configuración de la aceras y la modificación del emplazamiento del puente sobre el río de Oro, llevándolo hasta el eje de la calle Villafañas, por donde pasaría el puente que sustituiría al viejo puente de Camellos, pues de esta manera no existirían en el futuro dos puentes situados a menos de 50 metros uno del otro.

Del informe de José de la Gándara se deduce su intención de ajustar el trazado de estos proyectos a las previsiones que para la Plaza de España contenía el suyo, redactado tres años antes.

A la luz de estos y otros informes, por Real Orden de 9 de julio de 1914, se aprueba el proyecto de Felipe Ezquerro y Cordón con las prescripciones y condiciones que se recogen en los informes aludidos, según el proyecto redactado por José Rodríguez de Rivera,[106] mientras que por otra Real Orden de 16 de junio fue desechado el proyecto de Pedro Cobos Roa.

Mientras Manuel Becerra se decantaba abiertamente por el proyecto de Ezquerro, José de la Gándara parecía inclinarse por el de Cobos Ahora bien, esta disparidad técnica no tuvo la menor incidencia en la decisión final, porque el tráfico de influencias políticas y gubernamentales que se movía en el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones, sin duda se vio alterado por el fallecimiento de Pedro Cobos, puesto que su condición de senador y ex alcalde de Tarragona hubiera tenido su influencia, junto con los informes técnicos, en la decisión final del Ministerio.

Llegados a 1914, en este punto de la tramitación hubo que esperar cerca de dos años, porque el Negociado de Tráfico no emitió su informe hasta el 21 de marzo. Para ver el siguiente paso en el procedimiento administrativo volverán a transcurrir otros dos años, pues fue imposible localizar a Felipe Ezquerro para notificarle el pliego de condiciones de la concesión al objeto de que mostrara su conformidad o realizara las observaciones que estimara conveniente, lo que se tuvo que realizar mediante publicación en la *Gaceta de Madrid.*[107]

Durante los años 1913 y 1914 el "tranvía" había aparecido esporádicamente en los medios de comunicación locales que informan sobre su tramitación, sus líneas y algunas de sus características.[108] Durante 1915 no se detecta información relevante sobre el tranvía, que vuelve a aparecer el 22 de marzo de 1916 en *El*

Telegrama del Rif, hablando de su considerable retraso y de su conveniencia para el desarrollo de la ciudad.

En 1915 la población había crecido considerablemente, superaba los sesenta mil habitantes (63.674), y se extendía por todo el territorio de soberanía.

POBLACIÓN DE MELILLA (1915)

PRIMER DISTRITO	ESPAÑOLES	EXTRANJEROS	TOTAL Almas
Pueblo	1.603	21	1.624
Alcazaba	671	6	677
Mantelete	370	122	492
Barrio de la Reina Victoria	2.134	705	2.839
Barrio del Carmen y ampliación	6.887	229	7.116
Barrio del Polígono y ampliación	2.486	1.394	3.880
Cabrerizas y Batería J.	569	0	569
Barrio de Alfonso XIII	757	121	878
Barrio Obrero y ampliación	1.885	18	1.903
Barrio del Príncipe de Asturias	524	0	524
Tejares, huertos y diseminados	773	51	824
Totales	18.659	2.667	21.326
SEGUNDO DISTRITO	**ESPAÑOLES**	**EXTRANJEROS**	**TOTAL Almas**
Barrio del Tesorillo	4.129	5	4.134
Barrio de Triana	1.162	0	1.162
Barrio Industrial	1.834	17	1.851
Barrio del Hipódromo	1.603	0	1.603
Barrio del Real	5.921	62	5.983
Tejares, huertos y diseminados	615	0	615
Total	15.264	84	15.348
Primer Distrito	18.659	2.667	21.326
Totales	33.923	2.751	36.674

Total de la población: 63.674 (incluyendo la Guarnición: 27.000)
Parte civil: 36.674 (incluyendo los oficiales y sus familias y las familias de las clases de tropa)

La ciudad, la población y el comercio habían crecido de forma exponencial pero sus comunicaciones internas seguían siendo muy deficientes y aún estaban soportadas por coches perreros que discurrían por calles y carreteras que, salvo excepciones, apenas habían mejorado en la última década. Eso sí, desde 1911 operaban los trenes tranvías de la CEMR y CNA que comunicaban el puerto y el Hipódromo.

Melilla contaba en estos momentos con unos trescientos carruajes para atender el tráfico de pasajeros y cerca de cuatrocientos carros para

mercancías. Existía un Reglamente de Carruajes y otra normativa sectorial que regulaba este tipo de transporte, al que se accedía mediante un concurso público por el que se autorizaban los coches que podían estar en cada parada. Los concesionarios abonaban tasas a la Junta de Arbitrios y ésta desarrollaba una labor inspectora, recaudatoria y sancionadora con la que intentaba garantizar los derechos de los pasajeros, la operatividad, seguridad y salubridad de los carruajes.

Para la prestación de este servicio público, la ciudad se dividía en tres zonas tarifadas por carreras y horas. La cuantía de unas y otras variaban en función de la zona y del número de asientos ocupados, con una casuística que tuvo que ocasionar muchas discusiones entre pasajeros y conductores.

- Primera zona. Comprendía *la Playa hasta el final del Triana, margen izquierda del río de Oro hasta el puente de Camellos, cerro y cuartel de Santiago, todo el barrio del Polígono, sirviendo de límite la vía férrea de las obras del Puerto, ampliación del barrio del Carmen, Cementerio, todos los puntos intermedios entre la plaza y los destinos citados y barrio del Príncipe de Asturias.*
- Zona adicional a la primera. *Barrio del Tesorillo e Industrial y la derecha e izquierda de la carretera a Nador, desde el final de Triana hasta el extremo sur del hospital del Docker.*
- Segunda Zona. Desde los puntos determinados como límite de las zonas primera y adicional hasta la playa de los Cárabos, detrás del Hipódromo, posada del Cabo Moreno, fuertes: Camellos, Alfonso XIII, Reina Regente, Cabrerizas Bajas y Caseta de tiro.
- Tercera zona. Fuertes de Purísima Concepción, Cabrerizas Altas, Rostrogordo, café de Mariguari, *Cerro Cónico y camino que conduce a Taguimanin.*

¡Por fin, la subasta!

Casi cuatro años después, con un terrible retraso y tras una lentitud inexplicable, la tramitación administrativa se acelera y durante los días 31 de marzo, 1 y 2 de abril de 1916 se publica en *El Telegrama del Rif* el pliego de condiciones para otorgar la concesión del tranvía eléctrico,[109] convocándose para el 30 de mayo en Madrid, en la sede del Ministerio de Fomento, la subasta pública del tranvía que tenía solicitado Felipe Ezquerro, al que se le reservaba el derecho de tanteo en el remate.[110]

Las condiciones principales de la subasta eran las siguientes:

- La licitación sólo versaría sobre la rebaja de las tarifas aprobadas y si resultaban dos o más proposiciones idénticas, se pro-

cedería en el mismo acto y sólo entre sus autores a una nueva licitación verbal o abierta sobre la reducción del número de años de la concesión.

- El concesionario tenía que ejecutar, por su cuenta y riesgo, las obras para el establecimiento del tranvía eléctrico, incluido el empedrado de las calles o carreteras por las que discurría el tranvía en la zona ocupada por la vía y 50 centímetros más por cada lado.
- Depósito de una fianza de 42.500 pesetas.
- Las obras debían empezar en el plazo de tres meses y terminar en dos años a contar desde la publicación del otorgamiento de la concesión en la *Gaceta de Madrid*.
- Establecía un mínimo de dieciséis coches cerrados, con sus motores y accesorios, cuya circulación estaba sujeta a la previa inspección y aprobación por parte de la administración.
- El concesionario debía, mediante compensación, permitir el paso por sus vías a los tranvías de otras compañías.
- El plazo de explotación ascendía a sesenta años.
- El concesionario podía disponer de una central eléctrica propia o bien garantizar el suministro mediante contratos con terceros.
- El incumplimiento de los plazos operaba como causa de caducidad, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificada.

Las tarifas en sus cuantías básicas eran las siguientes:

Tarifas	*Peaje*	*Transportes*	*Total/Ptas.*
Viajeros 1ª Clase	0,10	00,05	0,15
Viajeros 2ª Clase	0,067	0,033	0,10
Mercancías Tonelada	1.00	0,50	1,50

1. Estas tarifas eran establecidas por kilómetros sin tener en consideración las fracciones de distancias, de tal manera que comenzado un kilómetro se pagaría como si se hubiese recorrido entero.

2. La tonelada era de 1.000 kilogramos y las fracciones debían contarse de 10 en 10 kilos.

3. Las tarifas no admitirían trato de favor.

4. Al traslado oficial de tropas y su material se aplicaría una bonificación especial del 50%.

La subasta y sus licitadores

Para participar en la subasta, que se realizaba en sobre cerrado, era necesario depositar una fianza provisional de 8.500 pesetas. Se presentan dos proposiciones, una de Ramón Prendes Rodríguez y otra de Juan O´Donnell, duque de Tetuán, que ofrecen una rebaja del cincuenta por ciento en las tarifas aprobadas. Abierta una licitación verbal entre ambos ofertantes, se le adjudica provisionalmente a Ramón Prendes por ofertar una rebaja del plazo a cuarenta y dos años. En el mismo acto se le ofrece al peticionario, Felipe Ezquerro, si quiere hacer uso del derecho de tanteo que le otorgaba la ley y, ante la renuncia del mismo, se realiza la adjudicación definitiva a Ramón Prendes.[111]

Sin valorar el rigor del estudio de mercado y el económico financiero en los que se apoyaba el proyecto,[112] llama la atención que anteriores peticionarios, como GASELEC, no concurrieran a la subasta, salvo que el tiempo transcurrido entre las peticiones iniciales y su celebración hubiera terminado por desanimarlos o bien que se consideraran representados indirectamente por la oferta de Juan O´Donnell,[113] en aquel momento uno de los máximos accionistas[114] y miembro de su Consejo de Administración, que, como se ha visto, había adquirido a Pedro Cobos Roa la empresa "España". Esta ausencia en la licitación llama la atención porque con fecha 16 de marzo de 1916 se había publicado en *El Telegrama del Rif* que *ahora parece que entidades de mucho capital toman cartas en el asunto, hallándose dispuestas a realizar la importante reforma, tan necesaria para los intereses generales de la población; aunque de momento perjudiquen otros creados, mas eso ocurre siempre con todos los progresos.*

No precisaba la información quiénes eran esas entidades, pero todo señalaba a la CNA a través de su filial la GASELEC, única entidad (junto con la CEMR) que disponía del capital necesario para poder abordar una inversión que casi seguro, una vez actualizados los precios, superaba el millón de pesetas y cabe recordar que el presupuesto de la Junta de Arbitrios para el año 1915 apenas ascendía al millón y medio de pesetas.

Más comprensible es la posición de Felipe Ezquerro no ejercitando el derecho de tanteo, pues la oferta de Ramón Prendes Rodríguez proponía una rebaja del cincuenta por ciento en las tarifas y, además, recortaba el plazo de la concesión a 42 años, limitando el plazo de amortización de unas obras bastantes costosas para la época, las cuales se financiaban básicamente con los ingresos por tarifas. Fuera cual fuese el estudio económico de Ramón Prendes, si es que alguna vez lo tuvo, su oferta habría sido calificada hoy como de baja temeraria o, en su caso, hubiera necesitado justificar muy pormenorizadamente su viabilidad económica.[115] En efecto, los datos económicos del proyecto ponen de manifiesto que una rebaja del cincuenta por ciento en las tarifas y otra casi igual en el período de explotación, no permitían cubrir las fuertes inversiones (850.000 pe-

setas) y, lo que era más grave, tampoco los gastos de explotación. Además, las cantidades presupuestadas, tanto en inversiones como en gastos de explotación, tenían que ser actualizadas pues habían pasado cuatro años desde que fueron calculadas y el comienzo de la Primera Guerra Mundial había disparado los precios de las materias primas.

Capítulo VII

¡QUE VIENE EL TRANVÍA!

¡Qué ilusión!

El jueves 1 de junio de 1916, *El Telegrama del Rif*, publicaba un entusiasta artículo titulado "Viene el tranvía..." que reflejaba la ilusión, casi infantil, que tal noticia producía en Melilla y que sólo tendría comparación con la enorme decepción que la obra provocaría en los años siguientes:

Van a correr los eléctricos por Melilla, que hasta ahora no había gustado las delicias del trolley reservadas a los habitantes de las grandes ciudades.
Ya lo sabe el lector; la subasta celebrada en Madrid ha tenido postores y en ella ha habido adjudicación, de suerte que esto de los tranvías, los vehículos democráticos e igualitarios, en que todas las clases sociales se confunden, es cosa hecha para más o menos pronto.
Nos parece que se oye ya la campanilla avisadora de los coches, y que se les ve rodar por esas calles y carreteras, recibiendo alimento y fuerza de la línea aérea, con sus buenas cargas de viajeros, mediante el abono de chica o gorda, según la importancia del viaje.
El tranvía, por ser Melilla pueblo distribuido en barrios bastante apartados unos de otros, parece ha de traer una revolución, sino grande, a la vida local; se descongestionará algo el centro y la savia irá a la periferia; claro es que esto muy en relativo, como ocurre en todas las cosas de este mundo, que son rebeldes al absoluto.
Unas casas bajarán su precio de arrendamiento, otras las subirán en cambio, muchos de los que guían perreros absurdos, serán conductores o cobradores con su uniforme y los malos modos propios del caso, y el coche de alquiler será artículo de verdadero lujo o quedará reservado para ir a los lugares inaccesibles al tranvía, que no se distingue nunca por su agilidad y ligereza en los malos terrenos.
Con el nuevo servicio, Melilla se dará aire de verdadera capital. Va disfrutando de todos los refinamientos de la vida urbana y el milagro se ha hecho en muy pocos años.
Todavía está muy reciente aquella época en que los vecinos no tenían otro medio para trasladarse de un sitio a otro, que ocupar unos co-

ches inverosímiles que nadie averiguó jamás de donde salían, y ahora vamos a tener nuestra red de tranvías, nuevecita y cómoda. Ni más ni menos que en Madrid. Los tiempos marchan.

La esperanza y algarabía que reflejaba *El Telegrama del Rif* estaban plenamente justificadas. A punto de comenzar la segunda década del sigo XX, el transporte público de personas y mercancías en Melilla seguía realizándose casi exclusivamente a lomo de caballerías (mulos y asnos) que tiraban de los más variados carruajes y coches de caballos, incluso los de tipo ómnibus. Estos servicios que eran muy deficientes, insalubres e incluso peligrosos, suscitaron quejas y denuncias continuas,[116] por lo que fueron objeto de una nueva regulación en 1913 y de una manera más integral o completa en 1917.

Así pues, dieciséis años después del "tranvía de Francisco Orozco", el transporte público urbano era cubierto casi exclusivamente por esta variada flota de carruajes, pues el parque automovilístico se limitaba a los vehículos militares llegados con motivo de la guerra de 1909, dado que los primeros vehículos a motor de particulares no llegaron a la ciudad hasta los años 1913-1914.

Por otra parte, los intentos de implantar un servicio público de transporte motorizado no tuvieron mucho éxito, de modo que hay que remontarse a los años veinte para anotar el primer servicio regular de autobuses en la carretera de Melilla a Nador, es decir, desde la Plaza de España al barrio del Hipódromo.[117]

Según estipulaba el pliego de condiciones, las obras del tranvía tenían que comenzar dentro de los tres meses siguientes a la publicación del acuerdo de adjudicación en la *Gaceta de Madrid*, es decir, antes del 6 de noviembre de 1916. Pocos días antes, el 27 de octubre *El Telegrama del Rif* volvía a publicar un artículo en su primera página, donde sin perder el aire festivo, se preguntaba "¿Qué hay de los tranvías?" y, de forma sarcástica, escribía cómo preocupaba a la flota "perrera" su llegada. Los sempiternos carromatos parecían ahora estar amenazados en sus intereses, al contrario que los viajeros. Con esperanza, el público en general aguardaba el acceso a desplazamientos rápidos y baratos en comparación con los que suministraban *las galeras murcianas, las calesas absurdas, las victorias inverosímiles y otros carruajes arbitrarios e incalificables que formaban la perrería en uso.*

La primera estratagema del concesionario

El concesionario, a los pocos días de expirar el plazo para el comienzo de las obras, remite un escrito a la Junta de Fomento solicitando la designación del técnico encargado de supervisarlas. Con este escrito se

28. MELILLA - Vista exterior del Balneario "El Recreo" propriedad de los tres Malpartida Hermanos

Parada de coches perreros en el Balneario El Recreo. CJDS

inicia una espiral de demoras que durará varios años, donde el concesionario embauca a la Administración central en medio de la impotencia de las autoridades locales, la denuncia de la prensa, la presión de las corporaciones profesionales locales y un *movimiento ciudadano* sin precedentes, nada pasivo ante un cúmulo de despropósitos que no terminaría hasta bien entrado el año 1925.

El escrito aludido es presentado ante la Junta de Fomento el 2 de noviembre de 1916, es decir, tres días antes de que termine el plazo para el comienzo de las obras y con la única intención de hacer recaer sobre la Administración la culpa del retraso en el comienzo de las mismas y evitar que entrara en juego la cláusula de caducidad prevista en el pliego de condiciones por incumplimiento del plazo para su inicio. [118]

Con esta pequeña estratagema el concesionario consigue que no se le impute el retraso y que el Ministerio de Fomento le otorgue una primera prórroga (hasta el 31 de marzo de 1917) para el comienzo de las obras y que se designe a la Jefatura de Obras Públicas de Málaga para su inspección y control, lo que traerá no pocos problemas en el futuro.

El mismo día que acaba el plazo para el inicio de las obras, el representante del concesionario[119], esta vez ante el Comandante General Federico de Monteverde, presenta un escrito en el que vuelve a solicitar la presencia del ingeniero con quién poder realizar

el replanteo.[120] Nuevamente intenta responsabilizar a la Administración del incumplimiento del plazo para el inicio de las obras, aunque en este caso la estrategia queda descubierta cuando el 12 de abril el ingeniero jefe de Obras Públicas informa que había requerido al concesionario para que presentara el proyecto del tranvía y poder levantar el Acta de Replanteo y éste le había contestado que no tenía ningún ejemplar del proyecto.

Mientras las autoridades locales instan al Ministro de Fomento que exigiera el inicio de las obras, [121] el concesionario solicita una nueva prórroga de un año. Esta vez funda su petición en la dificultad, derivada de la Primera Guerra Mundial, para adquirir el material necesario en la construcción del tranvía. Le fue concedida hasta el 31 de marzo de 1918, con el argumento del perjuicio y peligro que podía ocasionar en la ciudad el comienzo de los trabajos y la ocupación de las vías públicas sin que se pudiera explotar el tranvía por falta de material. Eso sí, la orden terminaba reclamando en el plazo más breve posible la realización del replanteo y que la Jefatura de Obras Públicas exigiera al concesionario la presentación del proyecto de obras. [122]

Unos meses antes, el 18 de noviembre de 1916, *El Telegrama del Rif* había publicado una entrevista con el concesionario en la que éste informaba que iba a visitar la ciudad el ingeniero director de los tranvías de Gijón, *Sr. Alvar González*, para realizar diversos estudios, que construiría la central eléctrica en los terrenos que designara la Junta de Arbitrios, que la canalización sería subterránea, suministraría electricidad a quienes lo solicitaran y actualizaría el proyecto de Felipe Ezquerro con las nuevas líneas que fueran precisas. Tras la visita del referido ingeniero, el concesionario declaraba que iba a modificar el proyecto para actualizarlo y que se marchaba a Madrid a pedir al Ministro que designase al facultativo de la administración encargado del replanteo de las obras.[123]

A partir de 1917 se produce una ausencia de documentación administrativa en los expedientes obrantes en la ciudad que hay que reconstruir parcialmente a partir de documentos posteriores, relacionados con el expediente de caducidad de la concesión. Frente a este "silencio" administrativo la cuestión del tranvía cobra poco a poco un gran interés en los medios de comunicación, hecho que permite seguir con detalle las peripecias de lo que amenazaba con convertirse en una gran decepción para el pueblo de Melilla. En este aspecto, *El Telegrama del Rif* abanderaría la denuncia de la dejadez del concesionario y la pasividad gubernamental.

La movilización social

El 21 de agosto de 1917, *El Telegrama del Rif* se hizo eco del rumor que aseguraba que las obras

comenzarían en septiembre y que era probable que la línea Plaza de España - Hipódromo estuviera en funcionamiento a primeros de enero de 1918. Eso sí, terminaba dudando de la información y se preguntaba si no aparecería un nuevo pretexto para eludir el cumplimiento de un compromiso que debió motivar la rescisión del contrato. Cuatro días más tarde informaba que las obras no iban a comenzar en esas fechas, pues el concesionario había solicitado una nueva prórroga, de modo que terminaba pidiendo una vez más, en nombre de Melilla, que se rescindiera el contrato. En la misma noticia se informaba sobre un cambio en las condiciones de otorgamiento que afectaba a las tarifas y al plazo de explotación, dos instrumentos básicos para la finalización de las obras que iban a ser utilizados torticeramente por el concesionario para exigir más dinero por ceder los derechos de explotación a otros interesados.

El 30 de septiembre aparecía en *El Telegrama del Rif* una carta de Ramón Prendes declarando su intención de construir el tranvía, exponiendo que la causa del retraso era la imposibilidad de conseguir el material necesario debido a la guerra y que con inversores asturianos y bilbaínos, estaba estudiando fuertes inversiones industriales en la ciudad. El 1 de diciembre *El Telegrama del Rif* informaba que el 5 siguiente llegaría a la ciudad un ingeniero de Obras Públicas de Málaga para realizar el replanteo de las obras.

El 2 de febrero de 1918 la Cámara de la Propiedad de Melilla, ante la falta de comienzo de las obras y temiendo que el concesionario hubiera solicitado una nueva prórroga, remitió un escrito al Ministro de Fomento pidiendo que no se le otorgara y que, en aplicación del pliego de condiciones, si el concesionario persistía en su incumplimiento, se declarara la caducidad de la concesión[124] dejando el camino libre a otras empresas interesadas.[125] Para estas actuaciones contó con el apoyo de muchas entidades melillenses que se unieron a su petición, al objeto de darle mayor relevancia y eficacia, entre ellas la Junta de Fomento -que envió un telegrama al Ministro solicitando no se concediera la prórroga- y la Junta de Arbitrios. El temor a la nueva prórroga había cundido en la ciudad, hasta el extremo de crearse una campaña pro-tranvía que tenía como finalidad hacer frente a las influencias del concesionario en Madrid[126]. En las mismas fechas empezaba a manifestarse un movimiento de propietarios vinculados a la Cámara Oficial de la Propiedad y vecinos de la margen derecha del río de Oro quienes llegaron a reunirse con el concesionario y a publicar un escrito en *El Telegrama del Rif*, en el que aparecen como firmantes Agustín Espinosa, Abrahan Levy, Miguel Ruiz, José Jorro, Vicente Más, Juan Montes, Francisco Iglesias, Waldo Sánchez, Francisco García, Asen-

EL TELEGRAMA DEL RIF

Diario ajeno á la política.-Defensor de los intereses de España en Marruecos.

Año XV.-Oficinas y Talleres, Canalejas,16. | Melilla.-Viernes 31 de Marzo de 1916.-Franqueo concertado. | No se devuelven los originales.-Núm. 9.631

LOS CAMINOS DE HIERRO EN MARRUECOS

Acción franco-española

Ministerio de Fomento.-Dirección General de Obras Públicas.-Ferrocarriles.-

EL TRANVÍA DE MELILLA

CONCESIÓN Y CONSTRUCCIÓN

Su Majestad la Reina Doña Victoria, visitando el Asilo de San Rafael, para niños escrofulosos.

El coronel Ripoll

DE SOCIEDAD

BIBLIOGRAFIA

España en Marruecos

Fuentes públicas

EL SUBINTENDENTE DIAZ MUÑOZ

Esta noche, en el teatro Reina Victoria, estreno de "Las golondrinas"

PLAZA Y CAMPO

(Continuará)

D. O. M.

LA NIÑA

María del Carmen de André y Castillo

SUBIÓ AL CIELO

ayer 30 del actual, á las cinco de la tarde, á los 19 meses de edad

No se reparten esquelas.

Empresa de pompas fúnebres «Nuestra Señora de los Llanos», Prim 18

Esta noche, en el teatro Reina Victoria, estreno de "Las golondrinas"

Véase en 4.ª plana : nuestro folletón :

"El tranvía de Melilla", *El Telegrama del Rif*, Melilla, 31 de marzo de 1916. BPEML.

EL TELEGRAMA DEL RIF

DIARIO AJENO A LA POLÍTICA, DEFENSOR DE LOS INTERESES DE ESPAÑA EN MARRUECOS

Oficinas y talleres: Calle de Canalejas, número 16. AÑO XX. — Número 7.393. — Franqueo concertado. | *Director, propietario y fundador:* CÁNDIDO LOBERA GIRELA | MELILLA.-Martes 28 de Junio 1921.—Teléfono n.º 24 NÚMERO SUELTO: DIEZ CÉNTIMOS

MELILLA Y LA EMPRESA DE LOS TRANVÍAS

CONTINÚA LA BURLA

Asociación General de Caridad

Resumen de ingresos y gastos durante el año 1920

INGRESOS

GASTOS

BALANCE

COMEDOR POPULAR

DETALLE DE LOS GASTOS

OTROS DATOS ESTADÍSTICOS

PLAZA Y CAMPO

D. O. M.

EL SEÑOR

DON RAMÓN OSTARIZ FERRANDIZ

Teniente de Infantería, piloto aviador de la segunda escuadrilla de Marruecos.

Y

ANTONIO DE CABO RODRIGUEZ

Soldado de Ingenieros de las Tropas de Aviación

Murieron en Zeluán el día 18 del actual, á consecuencia de un accidente de aviación

R. I. P.

El proyecto de consolidación de la propiedad

DESDE TETUAN

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

LA SECRETARÍA GENERAL

UNA BODA DE MOROS

INAUGURACIÓN DE LA CRUZ ROJA

EL GENERAL BERENGUER AL CAMPO

UN AFRICANISTA

EL SR. MIRET

EL TERCIO DE EXTRANJEROS

ATENEO DE MELILLA

EXPOSICION DE FOTOGRAFIAS

El año agrícola en Marruecos

EL GANADO EN BAJA

VELADA BENEFICA

DE SOCIEDAD

NOTAS RIFEÑAS

Fiesta hispano-rifeña en Beni Said

DOCTOR HERRANZ

Cirugía - Partos - Matriz

CONSULTAS: De 4 á 6.

D. O. M.

LA SEÑORA

DOÑA DOLORES REYNALDO OCAÑA

Falleció ayer, día 27, á las seis de la tarde, á los 25 años de edad, después de recibir los auxilios espirituales.

R. I. P.

El duelo se despide en el Cementerio. No se reparten esquelas

Doña Dolores Reynaldo Ocaña

"Melilla y la empresa de los tranvías", *El Telegrama del Rif*, Melilla, 28 de julio de 1921. BPEML.

cio Granada, Antonio Saltos, Leopoldo Queipo y Clemente Herranz.

El 27 de marzo de 1918 *El Telegrama del Rif* se hacía eco de unas declaraciones del concesionario a *Heraldo de Melilla* en las que afirmaba que *ni remotamente sabe cuando dispondrá del material necesario, y por tanto, tampoco la fecha en que terminarán las obras*. Finalmente, dentro de la misma información, el periódico mencionaba las declaraciones de un miembro del consejo de administración de la empresa concesionaria en las que se planteaban la posibilidad de ceder generosamente los derechos de la concesión a terceros con la condición de que la sociedad participara en los beneficios. [127] Si bien no existe constancia oficial, de las noticias de prensa se deduce que debieron existir negociaciones oficiosas entre Ramón Prendes y empresas melillenses –como GASELEC- sobre la cesión de los derechos de explotación del tranvía. Evidentemente dichas conversaciones no llegaron a buen término, posiblemente por las altas peticiones del concesionario que había visto mejorada su posición con la modificación de tarifas y los plazos de explotación de la concesión o por los deseos de las empresas locales de que los derechos fueran cedidos gratuitamente.

El mismo diario, el 2 de abril, recogía que *una numerosa comisión de propietarios y vecinos, integrada por cristianos, hebreos y moros, visitó en las primeras horas de la mañana de ayer al Excelentísimo Señor Comandante General para impetrar su valiosa influencia pro-tranvía y más tarde al Presidente de la Junta de Arbitrios*.

La segunda estratagema: el Acta de Replanteo de las obras

El concesionario, sorprendiendo a las autoridades locales y al movimiento vecinal, no solicita una nueva prórroga. Así, pocos días antes de expirar el plazo comunicó a la Junta de Arbitrios y a la Comandancia General que el 24 de marzo se había realizado el replanteo y que daba por comenzadas las obras[128]. La jugada del concesionario sorprendió a la sociedad melillense que, presa de la ira, no vería el alcance de una nueva estratagema que pondría en evidencia la escasa fuerza de las autoridades locales en el Ministerio de Fomento, el sucio papel jugado por la Jefatura de Obras Públicas de Málaga y las fuertes conexiones políticas del concesionario.

Ciertamente, el Acta de Replanteo[129] fue una "farsa" que escenificaron el concesionario y el ayudante de Obras Públicas, a la que no citaron ni a la Junta de Fomento, ni a la Junta de Arbitrios ni a la Comandancia de Ingenieros, que en el replanteo de la red de tranvías de Melilla tenían que estar presentes necesariamente.[130] La primera, porque el trazado discurría en el término municipal sobre el que ejercía sus competencias y la segunda por el carácter militar de la Plaza. Pues bien, una operación compleja técnicamente como es el Acta de Replanteo de una red de tranvías de cerca de cinco kilómetros, que exigía confrontar el proyecto con el terreno, fijar alineaciones, rasantes, rectas, curvas, etc., fue liquidada en un acto protocolario, escenificado teatralmente en unos pocos minutos.

El 27 de marzo de 1918, Ramón Prendes, en escrito dirigido a la Junta de Arbitrios, solicitaba la aceptación del Acta de Replanteo y el reconocimiento formal del comienzo de las obras. Tres días más tarde, con la misma finalidad, dos representantes de la Compañía de Tranvías de Melilla –legalmente aún no constituida- se presentaban, sin poderes ni documentos que acreditaran su representación, en la Junta de Arbitrios para entrevistarse con el general Monteverde. La respuesta de la Junta de Arbitrios se formalizaría en un escrito de 2 de abril de 1918, por el que comunicaba al concesionario que no tenía constancia oficial ni del replanteo ni del comienzo de las obras. Con esta respuesta, no exenta de razones morales pero basada en un tecnicismo jurídico, toda la ciudad caía en la celada preparada por Ramón Prendes, pues a la Junta de Arbitrios le había sido notificada oficialmente, a través de la Jefatura de Obras Públicas, con fecha 30 de marzo de 1918, tanto el replanteo como la solicitud para el comienzo de las obras.

La Junta de Arbitrios respondió a Obras Públicas que la notificación carecía de efectos formales pues al ser una entidad dependiente del Ministerio de la Guerra, *sólo por conducto de dicho ministerio podía serle transmitida tal comunicación*, tal como disponía la Real Orden de 12 de septiembre de 1916. Es más, basándose en este defecto formal y en los informes remitidos por el ingeniero jefe y por el jefe de Policía, la Junta comunicó a Prendes que no tenía constancia formal ni material de que hubiera venido a Melilla ningún ayudante de Obras Públicas, que el replanteo hubiera sido realizado, ni del nombramiento del capitán Mariano del Pozo para ejercer la inspección de las obras por parte del Ramo de Guerra.

La falta de reconocimiento del replanteo tuvo una respuesta inmediata por parte del concesionario: lo comunicó a Obras Públicas, ganando un aliado y dirigió un escrito al Ministerio de Fomento explicando que a pesar de haberse realizado el replanteo y notificado a la Junta de Arbitrios y a la Comandancia General, le habían denegado la autorización para iniciar las obras y depositar sus materiales, solicitando, en tanto no se resolvieran estas cuestiones, que se entendieran suspendidos los plazos., acusando a las autoridades locales de poner obstáculos para el comienzo de las obras. La celada estaba tendida y con posibilidades de alcanzar el éxito.

A pesar de la irregular forma de realizar el Acta de Replanteo y a la ausencia en el mismo de los ingenieros de la Comandancia General y de la Junta de Arbitrios, lo cierto es que la notificación realizada por la Jefatura de Obras Públicas no sólo fue formalmente correcta sino que fue ratificada posteriormente por el Ministerio de la Guerra en una Orden Comunicada de 25 de junio de 1918, que consideraba que la interpretación que realizó la Junta de Arbitrios y la Comandancia General de la Orden de 12 de septiembre de 1916 había sido equivocada.[131]

Ante lo que se consideraba una tomadura de pelo, se reactivó la movilización social en la que participaban de una manera coordinada las autoridades locales, corporaciones profesionales, medios de comunicación y la representación vecinal, para quienes las obras no habían comenzado y el concesionario sólo había realizado una maniobra para justificar el cumplimiento formal del plazo concedido para su comienzo. A esta posición fijada por la Junta de Arbitrios y la Comandancia General se sumó prácticamente toda la ciudad, dirigiéndose al Ministro de Fomento, tanto por escrito como personalmente, para que no reconociera el replanteo y, por tanto, declarara incumplido el plazo para el comienzo de las obras.

La acción coordinada de toda la ciudad consiguió que el Ministro de Fomento llamara a consultas a Madrid al ingeniero jefe de Obras Públicas de Málaga, donde se encontraban el ingeniero de la Junta de Fomento y el presidente de la Cámara de la Propiedad, Pablo Vallescá. Una vez más razones e influencias políticas se pusieron en juego y el resultado ya no amenazaba con ser incierto.

El escándalo de los tranvías y el problema competencial

Para Cándido Lobera, director de *El Telegrama del Rif*, la participación de la Delegación del Gobierno de Málaga y de su Jefatura de Obras Públicas en la tramitación administrativa del tranvía no era ajustada a derecho e invadía competencias que por ley les eran atribuidas a la Comandancia General de Melilla y a la Junta de Arbitrios. La argumentación jurídica que sustentaba esta apreciación era intachable, porque en materia gubernativa Melilla no dependía de Málaga y, por tanto, tampoco de su Jefatura de Obras Públicas, pues para esa función se había creado la Junta de Fomento de Melilla que ostentaba el carácter de delegada del Ministerio de Fomento. A su vez, la Junta de Arbitrios dependía de la Comandancia General de Melilla, perteneciente al Ministerio de la Guerra, de modo que no era aceptable que un tranvía que discurría en toda su extensión por un núcleo urbano estuviera sujeto a las directrices de la Jefatura de Obras Públicas de Málaga. Lobera estaba convencido de que

la tramitación quedaba afectada de nulidad por no haberse cumplido la legalidad vigente, especialmente en lo referente a la información pública del proyecto.[132] Esto había hurtado a la población la posibilidad de tomar parte en la tramitación aportando sugerencias y modificaciones en defensa de sus intereses.

El eco de estas posiciones se vería reflejado en *El Telegrama del Rif* en unos apasionantes meses de abril y mayo llenos de largos artículos sobre la cuestión que muestran la indignación de la sociedad melillense y los movimientos desesperados para que la "farsa" del concesionario no lograra su objetivo, así como el rechazo de la sociedad civil a la dependencia administrativa de la Delegación del Gobierno de Málaga,[133] al ejercer ésta competencias que legalmente pertenecían a la ciudad. No le faltaba razón a la ciudad en sus planteamientos, pero la estrategia era equivocada, pues arremeter contra la Delegación del Gobierno en Málaga implicaba perder un aliado y ganar un enemigo que en defensa de sus competencias iba a favorecer los intereses del concesionario.

Por otra parte, la "plataforma protranvía" se entrevistaba con Ramón Prendes[134] con la intención de obtener de primera mano información sobre las obras y un compromiso de inicio de las mismas o bien lograr la cesión de sus derechos a otras empresas interesadas, citando a GASELEC como posible destinataria[135].

Paralelamente, la movilización social enviaba escritos, telegramas y promovía visitas de representantes de la Cámara Oficial de la Propiedad al Ministro de Fomento para denunciar la actuación del concesionario y lograr la declaración de caducidad de la concesión.

Así, en abril de 1918 una comisión presidida por Pablo Vallescá se desplazó a Madrid a reunirse con el Ministro y hacerle entrega formal de la petición. De esta forma, las posiciones de los melillenses, tras dos años de lucha, caerían nuevamente en saco roto y la estrategia y contactos del concesionario volverán a tener resultados a través de dos Reales Ordenes de 25 de junio de 1918 y 12 de octubre de 1920, con el argumento de que *las obras no pudieron comenzar en 1918 por impedirlo el General Gobernador de la Plaza*. Esta última Orden, tras declarar que el concesionario no era responsable de las *incidencias ocurridas* ni tampoco responsable de los obstáculos y retrasos en el comienzo de las obras, acordaba lo siguiente: 1) Aprobar el Acta de Replanteo. 2) Las obras debían comenzar en el plazo improrrogable de dos meses contados a partir del momento en que le fuera notificada oficialmente al concesionario la autorización para comenzar las obras. 3) El plazo de dos años para terminar las obras se contaba a partir de la fecha en que tuviera lugar la anterior notificación.

La Orden es presentada como fruto del consenso y la negociación con la

ciudad, pero lo cierto es que su contenido estaba muy lejos de las peticiones que habían llevado sus autoridades al Ministerio en una reunión mantenida en Madrid en septiembre de 1920.[136] El deseo de que empezaran las obras, el retraso que conllevaba un expediente de caducidad y la tramitación de una nueva concesión, fueron argumentos suficientes para que toda la presión institucional y vecinal cediera y aceptaran una solución que estaba lejos de convencer a los escépticos.

Una vez más, el concesionario había ganado la partida a la ciudad. Sus triunfos no fueron completos pues, en medio de toda esta guerra, intentó el cambio de la tracción eléctrica por la animal, que le fue denegado o la cesión directa de los solares 14 a 18 en la calle general Polavieja, que también le fue denegada.

Unos meses más tarde, en un artículo especialmente duro, Cándido Lobera[137] ponía de relieve la "farsa" del nuevo Acta de Replanteo y terminaba preguntando si *¿se trata de ganar tiempo o de perderlo lastimosamente en perjuicio de Melilla?*[138] El 6 de febrero de 1921 las obras no habían comenzado y Cándido Lobera en lo que ya era una columna casi periódica de *El Telegrama del Rif* titulada "La cuestión del tranvía", expresaba su indignación por la burla de la que los melillenses eran objeto y culpaba de ello a que el expediente del tranvía *lo hubiera tramitado el Gobierno Civil de Málaga que carece de jurisdicción en Melilla.* Es más, el 18 de febrero, con gran realismo, desde el mismo diario se decía que ya poco se podía hacer, salvo esperar que terminaran los dos años y estar atentos para que la Compañía de Tranvías de Melilla no pusiera en juego sus altas influencias y recabara nuevamente una ampliación del plazo, para terminar diciendo que *si así ocurriera hasta las piedras se levantarían en son de protesta.*[139]

El 6 de marzo de 1921, en una carta al director de *El Telegrama del Rif* llena de sarcasmo, se recogía lo siguiente:

> *Mi distinguido amigo. Acabo de enterarme de una noticia sensacional y de un interés enorme para el vecindario de Melilla. No dudo que en cuanto lo sepa usted, se apresurará a publicarla. Se trata, nada menos, de que tocan a su fin las obras del tranvía. Esto es un hecho, no hay dudas. La Compañía envió unos cincuenta metros de raíles, para cuya colocación están ya ultimados los cimientos; sólo falta tender aquellos, y como la Compañía tiene nada menos que un albañil y un peón de menor cuantía, digo de menor edad, trabajando en estas obras, y este numeroso personal dispone de abundantes elementos (un palustre, un martillo y una banderita, todo nuevo) es de suponer que dentro de breves días funcione ya el tranvía. No creo, mi querido amigo, que trato de tomarle a nadie el cabello, porque esto se queda reservado a la Compañía, pues creo que forma parte integrante del proyecto; por lo menos empezó ésta con una tomadura de pelo y así continúa. Siempre suyo aftmo. Requejo2.*

Las obras del tranvía de Melilla y la caducidad de la concesión

A Ramón Prendes le fue notificada la autorización para comenzar las obras el 19 enero de 1921. Se hizo primero por medio de su representante, posteriormente mediante edictos y, por último, al propio interesado en su domicilio en Gijón, a través de su cuñado Manuel González del Valle. La autorización remitía a la normativa aplicable en la ciudad en cuanto a las condiciones de ejecución de las obras y designaba como inspector a Francisco Carcaño Mas, ingeniero de la Junta de Arbitrios.[140]

Días más tardes, Prendes, en escrito que firmaba como director de la Compañía de Tranvías de Melilla comunicaba a la Junta de Arbitrios y le informaba que sus derechos sobre el tranvía habían sido transferidos a la citada sociedad y que su representante legal a efectos de notificaciones era Vicente Santa Cruz Ballester. Además, notificaba que el plan de obras preveía su inicio a partir de la *posada del Cabo Moreno para terminar en los extremos Mantelete y Polígono,* sin concretar la fecha de comienzo.

El 31 de enero, el ingeniero Francisco Carcaño emitía un informe diciendo que carecía de una copia del proyecto del tranvía, con sus planos y memoria, lo que le impedía concretar las condiciones a las que se debía sujetar la obra, sobre todo, en materia de seguridad y tránsito público. No obstante, anticipaba las siguientes prescripciones particulares:

1. La línea debía seguir la derecha de la carretera y de las calles a una distancia de 0,70 m. del bordillo de la acera desviándose únicamente cuando los radios de las curvas así lo exigieran.
2. El tranvía no podía causar perjuicio ni entorpecimiento a la circulación de vehículos, sin que el carril tuviera resalto alguno sobre el pavimento de las calles.
3. El pavimento de las calles y calzadas tenía que estar en perfecto estado, corriendo de su cuenta la conservación y entretenimiento de la parte de las calles ocupadas por las vías, más medio metro a cada lado.
4. Durante la construcción y luego en la conservación estaba prohibido modificar la rasante y el perfil transversal de las calles.
5. Si en las calles no existía afirmado debía ser construido por la empresa, dejando libre el curso de las aguas de lluvia.
6. Si variase el trazado de las calles por necesidades de urbanización

la empresa quedaba obligada a variar por su cuenta la instalación.

7. Las trasgresiones, irregularidades y parada de trabajos que molestasen al tránsito serían castigadas con multas graduales impuestas por la Junta, siendo la mínima de 100 pesetas.

8. En concepto de ocupación de vía pública debía satisfacer una peseta diaria por cada metro lineal de pavimento que tuviera levantado a contar desde el tercer día.

9. En caso de interrumpir las obras se le pondría un arbitrio análogo al de solares sin edificar.

Aunque poco antes, el 25 de enero de 1921, el concesionario había informado a la Junta de Arbitrios que había cursado órdenes para que comenzaran inmediatamente las obras, *con la apertura de la caja para la colocación de la vía y emplazamiento de los largueros de hormigón que soportaban los carriles, desde la Posada del Cabo Moreno* en dirección al centro, sin embargo, dos meses más tarde, aun no había entregado la copia del proyecto solicitada por el ingeniero de la Junta, con la excusa de que la única copia disponible estaba en la Jefatura de Obras Públicas.

Según el informe de la Junta de Fomento, de 30 de septiembre de 1924, durante los dos años que el concesionario tenía para terminar las obras, sólo se construyeron *200 metros de murete hasta el nivel del suelo y de una anchura de veinte centímetros, sobre los cuales decían que debían de asentarse los carriles, pero lo cierto es que no llegó a colocarse ni un solo metro.* Las obras ejecutadas fueron valoradas por la Jefatura de Obras Públicas en *15.000 pesetas y reducida a 110 metros de asiento de hormigón y al acopio de 113 carriles, de ellos sólo 10 con ranura.*[141]

Es decir, que el 19 de enero de 1923, llegado el plazo para finalizar las obras, éstas apenas habían comenzado y debía de iniciarse el procedimiento administrativo para declarar la caducidad de la concesión, habida cuenta del carácter improrrogable de los plazos otorgados por la Real Orden de 12 de octubre de 1920. No obstante, en una última jugada, el concesionario volvería a solicitar otra prórroga que esta vez sí le fue denegada por Real Orden de 12 de abril de 1923, que a su vez dispuso que se instruyera el expediente de caducidad. A la petición de prórroga, esta vez con más sentido, la Junta de Arbitrios se opuso coordinando sus movimientos con la Jefatura de Obras Públicas de Málaga que informó desfavorablemente la misma.

Incoado el expediente de caducidad, fue informado favorablemente por el Consejo de Obras Públicas,[142] el Consejo de Estado, la Junta de Fomento de Melilla, la Junta de Arbitrios, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana y la Autoridad Militar de la Plaza. Según informe de la Jefatura de Obras Públicas de Málaga, el expediente de caducidad le había sido notificado a Ramón Prendes Rodríguez sin que compareciera ni realizara alegación alguna.

El 7 de diciembre de 1925 se publicó en la *Gaceta de Madrid* la Real Orden que declaraba la caducidad de la concesión. Noticia que no tuvo eco en *El Telegrama del Rif*, que había publicado uno de sus últimos artículos sobre el tranvía el 28 de septiembre de 1923 bajo el título de "El escándalo de los tranvías de Melilla" -subtitulado "Un caso inaudito del viejo régimen" -, donde denunciaba *los procedimientos y abusos del derrocado régimen de compadrazgos y de influencias políticas* recordando que desde primera hora el periódico había denunciado que *nunca se realizarían las obras y sólo buscaba una prima, demasiado crecida, para ceder sus derechos* y el último, el 9 de febrero de 1924, anticipando lo que año y medio más tarde será una realidad, la declaración de caducidad de la concesión.

CAPÍTULO VIII

EL CONCESIONARIO

Ramón Prendes Rodríguez y la Compañía de Tranvías de Gijón

¿Quién y de dónde era Ramón Prendes Rodríguez? ¿Por qué se presentó a la subasta del tranvía de Melilla? ¿Qué fue de la Compañía de Tranvías de Melilla, o qué hizo más tarde este personaje? Son algunas de las preguntas que quedan por responder.

Una interesante noticia publicada el 17 de abril de 2006 en *El Comercio Digital* –edición digital del decano de la prensa asturiana- bajo el título "Los Prendes en el Sporting" contaba como los hermanos Eduardo, Ramón y Pedro Prendes, así como su primo Nicanor Piñole, fueron pioneros en el juego del fútbol en Gijón. Según el periódico, fueron diez los hermanos Prendes, hijos de Manuel Prendes González, natural de Carreño, que a mediados del siglo XIX emigró a las Américas como tantos otros asturianos en busca de fortuna. Cuando consiguió su objetivo, regresó a su tierra para casarse con Manuela Rodríguez Prendes, hermana a su vez de Brígida, la que sería madre del famoso pintor Nicanor Piñole Rodríguez:

Eduardo, el mayor de los diez hermanos nacido en Gijón, en el año 1886, inició sus estudios en el colegio de la Inmaculada, para completar su formación mercantil en Inglaterra. En el año 1903 ya figura como 'goal-keeper' (guardameta) en las alineaciones del Gijón Sport Club junto con Manuel Hartasánchez, Adolfo Suárez y Eugenio Zanetti, que se alineaban de 'backs' (defensas). Antón de la Riva, Vicente Sánchez, Miguel González, Marino Díaz, Pepito Moré, Luis Adaro, Romualdo Alvargonzález, Arturo Beltrán, Las Clotas, Vicente Sánchez y José Luis Alvargonzález, eran otros de sus compañeros de equipo en aquellos románticos tiempos del inicio del balompié en Asturias. Ramón Prendes, el tercero de los hermanos, pero el segundo en calzarse las botas de 'foot-ball', nació en Gijón, el 14 de noviembre de 1889 y también se inició tanto en los estudios como en el 'sport' en el citado colegio de la Inmaculada, pero en el año 1910 ya figura en las filas del Gijón Sport Club, y en 1914 haría historia en el Sporting gijonés, jugando principalmente en la demarcación de extremo izquierdo...

Según *El Comercio Digital* los tres hermanos alternaron el *foot-ball* con

su actividad laboral, puesto que a comienzos del siglo XX dar patadas al balón no dejaba de ser un simple entretenimiento. Ramón Prendes trabajó en la empresa de consignaciones López de Haro, S. A. y destacó como un gran artista de la encuadernación dejando una estela de verdaderas obras de arte. Murió soltero el día 3 de mayo de 1959, a los 69 años de edad. El hecho de que trabajara en una empresa de consignaciones y destacara como encuadernador no parece encajar muy bien en la descripción que daba la prensa local presentándolo como un acaudalado empresario gijonés.[143]

El Comercio Digital recordaba que en el Sporting de Gijón de los primeros años de siglo XX hubo un jugador llamado José Luis Alvargonzález que compartió con los hermanos Prendes aquellos románticos tiempos del inicio del balompié en Asturias. Los Alvargonzález eran una familia perteneciente a la burguesía asturiana, formada por comerciantes, militares, políticos y periodistas. El padre del jugador, también llamado José Luis, era hijo de Calixto Alvargonzález y Landeau, ingeniero, periodista consignatario de buques, contratista, primer director del diario *El Comercio,* que fundó en 1878, secretario del Consejo de Administración y director de la Compañía de Tranvías de Gijón desde 1983 a 1909 y consejero del Crédito Industrial Gijonés, S. A.

Ramón Prendes Rodríguez era hijo de un indiano pertenecía a una familia acaudalada, y no existen dudas sobre que su presencia en Melilla respondía a intereses propios y familiares. Ahora bien, como otros miembros de la burguesía no llegó a Melilla a explorar nuevos mercados sino simplemente a especular con los derechos de la concesión. Las conexiones políticas y económicas de los Prendes no parecen traspasar el ámbito de Asturias y es dudoso que por sí solos fueran capaces de mantener el pulso de influencias que durante nueve años tuvieron con Melilla. Sin embargo, la conexión y amistad de Ramón Prendes con la familias Alvargonzález y González del Valle arroja luz sobre el apoyo político con que contó aquél en el negocio del tranvía melillense y permite explicar las derrotas de la ciudad en la guerra de influencias que desató el tema en Madrid. La burguesía industrial gijonesa sí era un rival de cuidado, pues contaba con influencias políticas, económicas y periodísticas suficientes para ello y, además, tenía fuertes intereses en el negocio de los ferrocarriles y tranvías.

De esta estrecha relación familiar y deportiva quedan numerosos cuadros pintados por Nicanor Piñole, entre ellos uno de 1907 en el que aparece su primo Eduardo, posando con la vestimenta de futbolista, y otros en los que aparece Ramón Prendes y algunos accionistas de la Compañía de Tranvías de Melilla. Son pinturas del concesionario desde la pubertad hasta la madurez y, en medio, la ilusión de un tranvía eléctrico que nunca se construyó.

¿Qué fue de la Compañía de Tranvías de Melilla?

Los Prendes eran oriundos de la parroquia homónima, perteneciente al Concejo de Carreño, en el Principado de Asturias (Gijón), que en el último tercio del siglo XIX fue una de las zonas que más sufrió la emigración de muchos de sus jóvenes que marcharon a América. La Compañía de Tranvías de Melilla –constituida en 1919 en Gijón e inscrita en el Registro Mercantil de Melilla- era una empresa de esta familia que tuvo un carácter meramente instrumental para facilitar la especulación sobre los derechos de explotación del tranvía. Sus accionistas eran Ramón Prendes Rodríguez (460 acciones), su hermano Rafael (340) su primo Nicanor Piñole (50) y su cuñado Manuel Antonio González del Valle (600). Estaba domiciliada en Melilla, en la calle Castelar, 71; su ámbito de actuación se extendía hasta el Protectorado; y, entre otros fines, tenía la construcción y explotación de la red de tranvías. Su capital social era de 72.500 pesetas, representado por 1.400 acciones de 500 pesetas, y su Consejo de Administración estaba formado por Manuel Antonio González del Valle (presidente), Ramón Prendes Rodríguez (secretario) y como consejeros Rafael Prendes Rodríguez y Nicanor Piñole.

En la búsqueda relacionada con la Compañía de Tranvías de Melilla se encuentra una información que lleva directamente al Museo de Nicanor Piñole Rodríguez, primo de Ramón Prendes Rodríguez. En un documento titulado "Asturias en Guerra, Testimonios. La guerra civil en las colecciones de los Museos de Gijón", su autora, Lucía Peláez Tremols, reseña en el capítulo "Testimonios de la Retaguardia", el trabajo durante la Guerra Civil española de Nicanor Piñole, el cual permanecía:

> *en Gijón a cargo de la residencia familiar, mientras que el resto de la familia Prendes se traslada a la Quinta de Chor, situada en la parroquia de Prendes, concejo de Carreño, donde los efectos de la guerra eran más llevaderos. El pintor, limitado en sus movimientos, está aislado, recluido en su domicilio, trabajando en la medida de lo posible. Durante las largas y tediosas jornadas de obligada reclusión, se entretuvo copiando numerosas láminas de pintura de Rafael, Rembrandt, etc. y sobre todo de escultura clásica, con tinta y aguada sobre el papel de acciones de la Compañía de Tranvías de Melilla.*

Entre las obras que realiza al reverso de las acciones se encuentran "Autorretrato junto a la radio" y "Las dos hermanas escuchando la radio". Igualmente traza sobre este soporte

la acuarela "Pareja de gallos" (429 x 514 mm. Colección Delor Castro. Depósito de Patrimonio del Estado). Según un comentario que aparece en la web *museos.gijón.es*, está realizada *sobre un papel espléndido, que ya el artista había utilizado antes. Proceden de un paquete de acciones de la Sociedad de Tranvías de Melilla, empresa promovida por sus primos en los años veinte y que sería un fracaso*.

El presidente de la Compañía de Tranvías de Melilla, S.A., Manuel Antonio González del Valle, estaba casado con Pepita Prendes, hermana de Ramón Prendes Rodríguez y de la que como hemos visto era accionista con carácter minoritario, Nicanor Piñole.

Caducada la concesión administrativa la sociedad perdió su "objeto" y no tuvo ninguna actividad posterior, perdiendo las acciones su valor nominal, para años más tarde revalorizarse, durante la guerra, como simple papel y perpetuarse como soporte vital de algunos de los trabajos del pintor Nicanor Piñole.

Capítulo IX

UN AMOR IMPOSIBLE: EL TRANVÍA Y LA DELICADA BURGUESÍA MELILLENSE

Una aproximación a la burguesía melillense y a su relación con el tranvía lleva inevitablemente a preguntarse por su origen, diversidad y singularidad, dejando desde el primer momento claro que se habla de pequeña, pues en Melilla, nunca hubo media y mucho menos alta burguesía.

El gran capital, salvo pequeñas escaramuzas, limitó su actividad al negocio minero, a cuyo servicio puso en marcha todos sus recursos políticos y económicos, logrando que sus intereses fueran respetados, protegidos e incluso mimados por las instituciones locales, pero jamás se implicó en la economía de la ciudad, ni asoció sus intereses a los de la burguesía melillense. Por tanto, nunca estuvo interesado en el negocio del tranvía, salvo el "tenue" interés mostrado por GASELEC o la participación en la subasta de uno de sus más destacados accionistas Juan O' Donnell y Vargas.

La pequeña burguesía melillense, de origen muy diverso, estaba formada por un grupo muy heterogéneo que incluía comerciantes cristianos, hebreos procedentes de Marruecos y unos poquísimos comerciantes rifeños y árabes, todos ellos asentados en la ciudad. También se puede incluir en esta burguesía a los antiguos militares retirados que adquirieron propiedades o montaron negocios y a los profesionales, sobre todo arquitectos e ingenieros, que terminaron formando parte del "comercio inmobiliario". A todos éstos hay que añadir los empresarios peninsulares que se acercaban a Melilla en busca de oportunidades de negocio, respondiendo a las continuas llamadas de la prensa nacional a tenor del espectacular crecimiento de la ciudad y su rápido desarrollo, con largos artículos que contaban de forma detallada el crecimiento urbano, las inversiones públicas, el auge comercial y, sobre todo, su capacidad para ser la base del desarrollo del Protectorado de España en Marruecos[144].

En esta burguesía destacaban los comerciantes hebreos que empezaron a llegar a la ciudad entre 1865 y 1870, procedentes de Marruecos (Tánger y Tetuán). Este grupo, con fuertes y variados intereses comerciales, tenía un dominio muy elevado de los mercados suministradores (franceses e ingleses), de los transportes, fletes y gustos del mercado marroquí, lo que le puso en una posición de ventaja frente a otros competidores, de forma que duran-

Pasajeros de un tren-tranvía. CJDS.

te muchísimos años la mayor parte del comercio de la ciudad pasó por sus negocios. Parte de los beneficios obtenidos en su actividad comercial fueron destinados e invertidos en el negocio inmobiliario, siendo los principales compradores de solares y los mayores promotores de viviendas en el ensanche burgués del barrio de Reina Victoria. Sin embargo, su importancia e influencia económica en la ciudad nunca fue proporcional a su representación ni en las instituciones (Junta de Arbitrios) ni en corporaciones privadas como las Cámaras de Comercio o de la Propiedad, quedando casi siempre en un discreto segundo plano. Es más, su incorporación a la Junta de Arbitrios no fue posible hasta julio de 1911 cuando mediante Real Orden se autorizó la posibilidad de que *hebreos y moros* fueran elegidos vocales y no se concretó hasta el 3 de diciembre de 1911 cuando fue nombrado vocal Isaac Benarroch.

El reducidísimo número de comerciantes rifeños que residían en Melilla o los pocos y *ricos comerciantes de etnia árabe* que se dedicaban al comercio, tenían escasa influencia en la vida económica y absolutamente ninguna en la vida política, siendo mirados con desconfianza por una gran parte de la ciudad. [145]

En un sentido económico no se puede considerar como parte de la burguesía local a los jefes y oficiales del Ejército que desempeñaban funciones administrativas (Comandancia General, Comandancia de Ingenieros, Junta de Fomento y Junta de Arbitrios), pero no se puede dejar de significar la importancia de sus decisiones en cualquier parcela de la

esfera económica o su omnipresencia en la vida política y social. Esta "singular burguesía uniformada", que habitaba en la cúspide del poder local y tenía hábitos sociales propios de una alta clase, siempre contó con la pleitesía de la sociedad civil que le estuvo subordinada en lo político, en lo social e incluso en lo económico, pues el cliente más importante del comercio melillense era el Ejercito.

La gran burguesía interesada en Melilla no era propiamente melillense, ya que estaba representada por los miembros de los Consejos de Administración de la CNA y CEMR, compañías que no se interesaron por el tranvía, pero aprovecharon desde muy pronto parte de su infraestructura ferroviaria para trasladar pasajeros, precisamente en la línea del tranvía que podía ser más rentable, la trazada desde el puerto a los límites que pasaba por los barrios Hipódromo y Real.

Tampoco mostró mucho interés por la red de tranvías la burguesía hebrea, cuando era la única que disponía en conjunto de los capitales necesarios para hacer frente a la inversión. Sólo David J. Melul y David M. Levy intentaron en 1910 invertir en una línea de tranvías eléctricos que comunicaría Melilla y sus arrabales hasta Nador, interés que no renovaron años más tarde cuando salió a subasta el tranvía.[146]

El resto de la "burguesía melillense" también mostró escasa atención al establecimiento del tranvía, salvo la antigua petición de Francisco Orozco Granados realizada en 1899, y la escasísima burguesía árabe ni se pudo plantear la posibilidad de participar en una idea con tantas implicaciones económicas, políticas y sociales. Con este panorama sólo le quedaban a Melilla dos opciones: por un lado, los altos funcionarios en activo y los militares retirados con propiedades y negocios, que desde luego contaban con el suficiente respaldo político y administrativo para adquirir un derecho con el que posteriormente intentar negociar; y, por otro, los empresarios peninsulares que se acercaban en busca de nuevos yacimientos de negocios. Entre los primeros estaba la petición de Manuel Becerra Fernández, que como se ha visto no contaba con recursos personales o familiares suficientes para abordar unas inversiones tan costosas, si bien era un gran conocedor de la ciudad, hasta el punto que su visión del negocio del tranvía y sus estudios sobre el transporte influyeron en los trabajos preeliminares que realizó su amigo José de Huidobro y Ortiz de la Torre, director de la Compañía Transatlántica, que a su vez sirvieron para que se acercara a la ciudad Felipe Ezquerro y Cordón con su propuesta de tranvía.

Las propuestas de Pablo Vallescá Érra y Juan Balbás y Vela no tenían ninguna credibilidad. Ambas se limitaron a una simple instancia manuscrita que tenía como intención negociar con los derechos de la concesión o

bien, ante la avalancha de peticiones, provocar que la Comandancia General y la Junta de Arbitrios se vieran obligadas a convocar un concurso. En cualquier caso, desde una u otra perspectiva, tampoco este sector de la burguesía local creyó que el tranvía fuera un negocio lo suficientemente rentable como para invertir en él.

La primera conclusión aparece de forma cristalina: la peculiar burguesía melillense no creyó nunca que el tranvía fuera un negocio. La historia demuestra que los empresarios melillenses de la época tenían intereses tan contrapuestos que rara vez formaban alianzas económicas para plantearse objetivos más allá de sus "minifundios comerciales". Las excepciones eran los negocios inmobiliarios, donde solían confluir algunos de ellos y en el plano reivindicativo con demandas constantes al Estado exigiendo inversiones, "intervenciones" o el desarme tributario.

La segunda conclusión es ciertamente desoladora: las peticiones más numerosas, serias y solventes las realizaron empresarios españoles que residían en la Península y buscaban en Melilla nuevos negocios. En este grupo se incluyen las peticiones de Cayetano Carro García, los proyectos de Felipe Ezquerro, Pedro Cobos Roa y José Pérez García e incluso las ofertas de Ramón Prendes Rodríguez y Juan O´Donnell, duque de Tetuán. Todos ellos eran empresarios que tenían el grueso de sus sociedades en la Península, lo que no les impidió vislumbrar una posibilidad de negocio en el tranvía de Melilla. Dos de estas peticiones alcanzaron el grado de proyecto y estaban respaldadas por personas que contaban aparentemente con recursos suficientes para su explotación. Ahora bien, en un sentido estricto, ninguno de ellos formaba parte de la burguesía melillense, simplemente creyeron que existía en la ciudad una oportunidad de negocio y apostaron por ella de forma abierta y decidida. Desgraciadamente Pedro Cobos Roa murió antes de la subasta y Felipe Ezquerro no ejerció su derecho de tanteo ante la inviabilidad económica de una oferta que rebajaba a la mitad el tiempo y los recursos necesarios para su financiación.

La tercera conclusión exige una pregunta: ¿tuvo Melilla alguna oportunidad real de tener un tranvía? Sí, pero muy remota. En primer lugar, el proyecto de Felipe Ezquerro y Cordón estaba redactado en 1912, pero salió a subasta en 1916, cuando hacía dos años que había comenzado la Primera Guerra Mundial y la escasez de materias primas y la consiguiente elevación de los precios convertían su estudio económico financiero en papel mojado e incrementaban el coste de la red de tranvía muy por encima de lo inicialmente presupuestado.

Segundo, un tranvía eléctrico exigía mano de obra altamente especializada y una tecnología punta y escasa a la que no era fácil acceder y de la que Melilla carecía.

Tercero, la ciudad estaba "despavimentada", tenía una infraestructura eléctrica muy deficiente y gravísimos problemas de suministro de combustibles (gas, carbón, etc.), elementos esenciales para el correcto funcionamiento de un tranvía eléctrico.

Cuarto, la rebaja en la duración de la explotación y en las tarifas hizo inviable económicamente el tranvía, hasta el punto que no se cubrían ni los gastos de explotación.

Quinto, el tranvía no se pudo aprovechar de los beneficios extraíbles de la especulación inmobiliaria dado que aquellos eran muy limitados debido al férreo control militar de la propiedad y a la escasa edificabilidad.

Sexto, la inversión del tranvía exigía una gran concentración de capital y sólo era recuperable a largo plazo lo que chocaba con la filosofía empresarial de la burguesía melillense que desde el principio apostó por un modelo comercial marcado por el minifundio con el mínimo riesgo, máximo beneficio y en el menor tiempo posible.

Finalmente, la pérdida de la competencia por parte del Ministerio de la Guerra a favor de Fomento impuso un trecho demasiado grande entre los problemas de la ciudad y sus soluciones.

La campaña que durante años protagonizó la burguesía melillense, a través de las Cámaras de la Propiedad y de Comercio, puso de manifiesto su debilidad y la de nuestras autoridades en el complicado juego de las influencias políticas, sobre todo cuando éstas se jugaban en el plano civil, donde quedaba muy diluida la militar.

No hay certeza absoluta de que Ramón Prendes Rodríguez fuera un oportunista que se presentó a la subasta con ánimo de especular con los derechos de la concesión, si bien su temeraria oferta, sus maniobras y las pocas obras ejecutadas refuerzan esta idea. Ahora bien, no se le puede culpar ni a él la Compañía de Tranvías de Melilla de que la ciudad no contara con una red de tranvías, pues en la subasta realizada en Madrid -que era el lugar donde se medía "la confianza en el futuro económico de Melilla"-, no hubo ningún miembro de la delicada burguesía local. Por otra parte, el negocio no le salió bien, perdiendo en la operación una respetable cantidad de dinero para la época, sin que los empresarios le realizaran una oferta económica seria por los derechos del tranvía, limitándose a exigirle la cesión gratuita.

Capítulo X

LOS TRENES-TRANVÍAS

Esta expresión alude a los trenes de las compañías mineras que operaban en el Protectorado y utilizaban las vías del ferrocarril de su propiedad, o de la Junta de Fomento, para trasladar pasajeros dentro del territorio de Melilla y desde esta ciudad a la zona del Protectorado.

Los trenes tranvías de la Compañía de Norte Africano

El 25 de septiembre de 1913 la Junta de Fomento formalizó un contrato con la CNA, en virtud del cual se autorizó a dicha compañía a la explotación, por un plazo de diez años, de un ramal de ferrocarril de 0,60 metros de ancho que había sido construido por la Junta desde el Hipódromo hasta el puerto. Por la utilización y explotación de este ramal se fijaron las siguientes tarifas:[147]

Pasajeros

Coches	Peaje Ptas.	Tarifa/Persona/Km./Ptas.
1ª Clase	0,030	0,030
2ª Clase	0,025	0,020
3ª Clase	0,016	0,018

La distinción entre primera, segunda y tercera clase era puramente formal, puesto que la CNA sólo disponía de coches de segunda y tercera. Las tarifas se aplicaban con una bonificación del 50 por ciento a los jefes, oficiales y tropas que viajaban por sus líneas.

Ganado

Tipo de ganado	Peaje Ptas.	Tarifa/cabeza/Km./Ptas.
Bueyes, vacas, toros, caballos y mulas	0,035	0,030
Carneros, cabreas y ovejas	0,010	0,01

Existían igualmente unas tarifas para los distintos tipos de mercancías y paquetería.

Incluso antes de la aprobación formal del contrato de arrendamiento, utilizando las vías destinadas al

transporte de mineral, se inició por la CNA[148] una línea de tren-tranvía desde Melilla-Puerto hasta el Hipódromo (aunque el servicio se prestaba realmente desde la estación El Recreo hasta la de Hipódromo) y en la época estival hasta el recinto deportivo de la Hípica[149]. La CNA empezó a trabajar en esta línea con una locomotora a vapor de la casa Arthur Koppel de las siguientes características:

Peso en vacío	17,6 toneladas
Peso en servicio	20 "
Depósito de Carbón	2 "
Tanque de agua	1,5 "
Fuerza de tracción	3.5 "
Frenos	Automáticos
Diámetro de ruedas	700 m/m
Indicador de velocidad	Flaman
Presión del Vapor	13 atmósferas

Estos trenes tranvías tenían una función secundaria dentro del negocio de la empresa y el grueso de pasajeros se concentraba en los meses de verano y fines de semana, especialmente para desplazarse a la Hípica. El 11 de agosto de 1917, *El Telegrama del Rif* informaba bajo el título "Trenes Tranvía. Nuevo servicio", que el 13 siguiente empezaban a circular los nuevos tranvías entre Melilla y la Hípica, saliendo desde la Estación el Recreo a las 7 de la mañana y el último a las 0'15 de la madrugada y desde la Hípica a las 7'25 de la mañana y el último a las 20'35 de la noche, hasta un total de 40 trenes.

Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento, explotado por la CNA

Años	Mercancía Toneladas	Mineral Toneladas	Viajeros	Ganado Cabezas
1911	3.228.343	*	50.184	109
1912	10.261.625	*	95.933	298
1913	15.535.750	*	72.351	367
1914	4.861.540	*	30.964	46
1915	1.300.967	23.737.000	7.312	18
1916	76.718	79.825.000	*	*
1917	371.302	73844746	43.768	*
1918	286.896	71.428.284	*	*
1919	270.081	100.930.290	4.480	*

Fuente: Memoria de la Junta de Fomento 1919.

Billete y ticket de un tren de la CEMR. ACOMEL.

Este ramal de ferrocarril con su contrato de arrendamiento fue transferido de la CNA a la CEMR, por escritura pública otorgada el 28 de noviembre de 1918, quedando ésta subrogada en cuantos derechos se derivaban del citado contrato de arrendamiento. Esta trasferencia fue aprobada por Real Orden de 4 de octubre de 1921.[150]

Había cinco estaciones: Recreo, Paseo Gral. Macías, hospital del Docker,[151] estación de la CNA y campo de la Hípica.

Los trenes de la Compañía Española de Minas del Rif

La CEMR explotó, en virtud de acuerdo de la Junta de Fomento, adoptado en sesión celebrada el 10 de abril de 1911 - ratificado por Real Orden de 16 de septiembre de 1913, mediante contrato de arrendamiento, un ramal de ferrocarril de 1 metro de ancho y una longitud de aproximadamente 2.806 metros[152] (4.500 metros contando los apartaderos y vías secundarias) que enlazaba la Plaza de España (Hito A) y terminaba en la tajea del barranco (o Posada) del Cabo Moreno (Hito B), además de líneas auxiliares y terrenos destinados a estación y otros servicios.

Este ramal había sido construido por la Junta de Fomento entre los años 1908 y 1910.[153] Tenía dos estaciones (Melilla-Puerto e Hipódromo) y comprendía edificios, vías, material móvil y material diverso de talleres y mantenimiento. Este material, que previo inventario fue entregado formalmente a la CEMR el 31 de mayo de 1911, incluía los siguientes elementos:

- Material móvil: 1 maquina locomotora *Euskal-Erría,* 1 máquina locomotora *Nador,* 1 grúa montada sobre carriles, 17 vagones cunas (16 en circulación y 1 en reparación), 17 plataformas (13 en circulación y 4 en reparación), 1 coche y 5 furgones (3 en circulación y 2 en reparación).
- Edificios: 1 edificio para viajeros, 1 cocherón para locomotoras, 1 cochera para carruajes, 1 almacén, 1 depósito de agua, 1 molino de viento, 1 bomba centrífuga para el depósito de agua, 1flotador y escala para el depósito de agua, y 1 casilla para el guardia.

A todo lo anterior hay que sumar las vías, obras de explanación, de fábrica, efectos de taller, etc., hasta alcanzar una tasación inicial de 348.572,34 pesetas. La CEMR debía comprar a su cargo un vagón para los viajeros de primera clase, otro para los de segunda y tres para los de tercera; sin embargo, en los años siguientes la CEMR sólo contaba con siete coches de primera y tercera clase

El contrato, aprobado por Real Orden de 19 de septiembre de 1913, venía a ratificar la autorización en agosto de 1910 para la apertura provisional de esta vía al servicio público, para mercancías y viajeros. En su cláusula sexta establecía unas tarifas a semejanza del contrato firmado entre la Junta de Fomento y la CNA para la explotación de la vía de 0,60 metros, hasta que en 1919 dicho contrato fue modificado y se estableció un precio fijo anual por el arriendo de 48.476 pesetas. Se simplificó la gestión y recaudación de los ingresos por peaje que obligaba a la Junta de Fomento y a la propia compañía a dedicar parte de sus recursos humanos a documentar, pesar, verificar e inspeccionar el flujo de pasajeros como el de mercancías.

Igual que en el caso de la CNA había unas tarifas para los distintos tipos de mercancías y paquetería y otras para los minerales de hierro.

Las tarifas eran bonificadas un 50 por ciento cuado se trataba de mercancías o pasajeros militares y un 75 por ciento cuando estos militares iban *formando cuerpo.*

En 1917 por estas vías corría la locomotora a vapor J. A. Guell, propiedad de la CEMR, número de registro 4.830, construida por la Casa Orenstein y Koppel A. G. de Berlín en 1911; y seis nuevos vagones de construcción americana: dos de primera clase (AF-8 y AF-9), tres de tercera clase (BF-10, BF-11 y BF 12) y uno mixto de furgón y tercera clase (B.DF-13). Los primeros con 30 asientos, los segundos con 48 y el vagón mixto con 32.

Pasajeros

Coches	Peaje Ptas.	Tarifa/Persona/Km./Ptas.
1ª Clase[154]	0,060	0,030
2ª Clase	0,050	0,020
3ª Clase	0,035	0,018

Ganado

Tipo de ganado	Peaje Ptas.	Tarifa/Cabeza/Km./Ptas.
Bueyes, vacas, toros, caballos y mulas	0,050	0,030
Carneros, cabreas y ovejas	0,010	0,01

Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento explotado por la CEMR

Años	Mercancía --- Toneladas	Mineral Toneladas	Billetes Militares Número	Billetes Ordinarios Número	Total Número
1911	20.662.684	*	60.229	50.606	110.835
1912	41.346.515	*	143.386	114.324	257.710
1913	34.429.338	*	134.715	112.698	247.413
1914	44.705.605	4.160.000	155.329	140.872	296.201
1915	39.366.254	71.522.000	194.965	170.154	365.119
1916	38.494.751	125.346.500	178.759	214.792	393.551
1917	29.670.204	140.246.000	198.175	227.865	426.040
1918	43.702.543	203.392.000	173.954	255.439	429.393
1919	34.045.813	211.193.000	175.349	277.202	452.551

Fuente: Memoria de la Junta de Fomento 1919.

La explotación de este ramal para el tráfico de pasajeros estuvo fuertemente ligada a la línea Melilla - Nador - Tiztutín, muy usada por la población melillense, los militares y los civiles y residentes en la zona del Protectorado.

En 1918 –año en el que la CEMR adquirió las instalaciones de la CNA– existía la línea Plaza de España-Hipódromo con dos coches y una frecuencia de media hora.[155] El 19 de agosto de 1921, *El Telegrama del Rif* informaba de la mejora introducida por la CEMR al recibir tres locomotoras de *gasolina* para el arrastre de los trenes-tranvías que hacían el trayecto desde la Plaza de España a los barrios exteriores, que venían a sustituir a las alimentadas por leña. Al día siguiente se informaba que se esperaba en breve una próxima mejora de los coches. Estas locomotoras eran de explosión tipo "Montaña" de la Casa Orenstein y Koppel y fueron adquiridas por la CEMR para utilizarlas en la vía de 0,60 metros de la CNA.

Características técnicas

Potencia en HP	*4*
Nº de cilindros del motor	*50*
Diámetro de los cilindros	*150 mm*
Carrera del émbolo	*220 mm*
Revoluciones por minuto	*750*
Peso en vacío (toneladas)	*11*
Peso en servicio (toneladas)	*11,3*
Fuerza de tracción	*2.045 kgs*

Según José Vidal Pérez y Joan Alberic González en su obra *Los ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África,* este servicio fue prestado por la CEMR entre 1919 y 1923. En efecto, *El Telegrama del Rif* de 4 de octubre de 1923 publicaba una nota de la CEMR en la que informaba al público que a partir del día 6 quedaba suspendido en su totalidad el servicio de trenes tranvías entre Melilla y el Hipódromo. En esas mismas fechas José María Barreiro insertaba en sus Postales Melillenses, "La Maquinilla" (*La Hormiga de Oro,* 6 de octubre de 1923). En ella escribía la última crónica sobre el tren-tranvía que hacía el trayecto Hipódromo-Melilla y que era tan minúsculo que *parece un juguete: algo así como un regalo que los Reyes quisieron otorgar a la ciudad* que sobrevivió al "perrero" *para seguir hermanando la almas de los barrios viejos con el alma de la urbe nueva*, por el módico precio de 15 céntimos.

El tren- tranvía al que popularmente llamaban la "Maquinilla" era utilizado, especialmente los domingos, por la población para ir *unos a los baños Las Delicias; otros al Real, el sitio clásico de las verbenas, y la mayor parte a la Hípica, con el fin de presenciar un partido de fútbol.*

Otros trenes tranvías

También la línea Puerto–Polígono, utilizando las vías de 0,75 metros del ferrocarril Puerto–Canteras de Horcas Coloradas, de 4.030,61 metros y dos puentes metálicos, pudo ser utilizada, si acaso ocasionalmente, como servicio de trenes-tranvías para transporte militar, pues así parece desprenderse de la noticia que publica el diario católico en "Nuevo Servicio de Tranvías" (*El Siglo Futuro*, 31 de enero de 1910, p.2), cuando informa que en la mañana del día anterior se había inaugurado el servicio de tranvía desde la

Puerta del Campo al Polígono, y *que los coches iban llenos de soldados que, con alegre algazara y dichos graciosos, manifestaban su satisfacción por esta <novedad>, dando prueba de los animosos que son y de los dispuestos que a todas horas están a aprovechar futilezas para divertirse. Detrás corrían nubes de moritos y hebreitos que con aguda chillería contestaban a las bromas de los soldados.*

Uno de los primeros vehículos militares que circuló por las calles de Melilla. ACML.

Uno de los autobuses de la línea Plaza de España a barrio del Real. ACML.

Capítulo XI

AUTOBUSES, CAMIONETAS Y TAXIS

El último tranvía y la OAMSA

Caducada la concesión de Ramón Prendes, la Junta de Arbitrios, que no había abandonado la idea de tener una red de tranvía, acordó el 18 de enero de 1926, solicitar al Gobierno una disposición que le permitiera municipalizar este servicio. La petición fue respondida favorablemente con una Orden de la Dirección General de Marruecos y Colonias, pero condicionada a que su explotación se realizara mediante un concurso público y no se explotara directamente.

Ante la previsible caducidad de Ramón Prendes, la Junta había encargado un proyecto de red de tranvías a su ingeniero Jorge Palanca y Martínez Fortún que era el que iba a servir de base para efectuar la contratación mediante concurso. Lamentablemente no se han encontrado los datos técnicos de este proyecto, salvo los referidos a las cocheras y talleres, de modo que no ha sido posible conocer el trazado que proponía ni el resto de las condiciones técnicas y administrativas.

A pesar que con fecha 30 de septiembre de 1926 la Junta de Arbitrios acordó que se redactara el pliego de condiciones, lo cierto es que el concurso no llegó a convocarse.

Un año más tarde (1927) la Junta de Municipal encargaba el Plan de General de Urbanización al ingeniero Francisco de las Cuevas, aprobado el 23 de noviembre de 1929, que también contemplaba una red de tranvías para la ciudad, que debía ser ejecutado mediante concesión, sin que se tengan noticias de que se convocara el correspondiente concurso para su establecimiento.

La creación de la Junta Municipal y la llegada a su presidencia de Cándido Lobera seguramente influyó en el futuro del tranvía, pues aquél vivió en primera línea la decepción del tranvía, conocía perfectamente la dificultad que entrañaba la ejecución de una obra que superaba las posibilidades económicas municipales y, además, no interesaba a la burguesía local. Quizá por eso apostó desde el principio por un transporte público basado en ómnibus motorizados y trabajó para que los pequeños propietarios de camionetas concentraran sus recursos y formaran empresas más competitivas.

El Plan de General de Urbanización, en una lacónica "letanía" que desde el plan de José de la Gándara se repetirá en todo los planes has-

ta la actualidad, diagnosticaba como problemas principales de Melilla la desarticulación de sus barrios, la construcción de la ciudad de espaldas al mar y la extensión excesiva de la población. Obviamente, el Plan trataba de dar respuesta a estos problemas proponiendo diversas medidas que tenían como objetivos el enlace de los barrios, la *conversión de la ciudad hacia el mar*, la higienización y saneamiento, vialidad, ornato y embellecimiento y un conjunto de ordenanzas y reglamentos. De estas ideas principales se derivaban propuestas concretas de obras que había que ejecutar en cada uno de los ocho sectores en los que se dividía la ciudad.

Las propuestas para enlazar y articular los barrios, eran muy modestas y contemplaban: rectificación de vías férreas para poder aumentar la edificación, en la calle Polavieja; prolongación de las calles Cataluña y Aragón, del barrio del Real, en dirección norte hasta el barrio del general Arizón, convirtiéndose en la ronda exterior de la ciudad; desviación del río de Oro o su encauzamiento desde el puente de Camellos hasta el mar; urbanización general de los barrios de Reina Regente, Batería Jota y Cabrerizas; construcción del parque de Ataque Seco (hoy parque Lobera) y urbanización del Mantelete. A estas medidas hay que añadir las que proponía para la *conversión de la ciudad hacia el mar* que incluía la construcción de un paseo de ronda por lo alto de Ataque Seco y sobre el cantil del mar; construcción de un paseo de ronda sobre las murallas; la urbanización del Mantelete, Alcazaba, fuertes San Carlos y San Miguel; el derribo del Muro X y la construcción de un paseo marítimo.

Pero sobre todo, desde el punto de vista del transporte, la medida más importantes de este plan era la comentada red de tranvías y la propuesta recogida en el apartado *Vialidad*, relativa a la pavimentación con firmes especiales de las vías principales de comunicación entre los barrios, formando circuitos, que debían ser atendidos preferentemente. Estos circuitos, que sigue funcionando hoy en día, eran los siguientes:

- Línea A.- Puerto, Paseo general Macías y calles Actor Tallaví, general Polavieja y general Astilleros hasta los límites.
- Línea B.- Calle del general Margallo, Plaza de África, Isabel la Católica, Puente de Camellos, Fernández Cuervas, y general Pintos, hasta desembocar en la calle general Polavieja.
- Línea C.- Plaza de España, general Jordana, Duquesa de la Victoria y puente de Camellos.
- Línea D.- Plaza de España, general Marina, Pedro Segura, Rampa de Santiago, calle Nueva, entre las escuelas de los Hermanos de la Doctrina Cristiana y cuartel de Santiago y empalme con las carreteras de Horcas Coloradas e Hidum.

La tardanza del tranvía había dejado la comunicación de los barrios exteriores a los coches de punto o coches *perreros*, que monopolizarían el transporte hasta 1921, prolongando la tortura de los melillenses pues los escasos intentos de motorizar la ciudad con autobuses y vehículos no habían tenido mucho éxito. Con la llegada de los años veinte empezó a proliferar la camioneta automóvil, más segura, rápida y económica, pero con unos servicios todavía muy deficientes dado que el negocio estaba fuertemente atomizado y no existía ninguna empresa que agrupara una oferta en la que sobraba competencia y faltaba orden, regularidad y calidad. José María Barreiro en sus "Postales Melillenses", "El perrero" (*La Hormiga de Oro*, núm. 30, 28 de julio de 1923), narra de forma amena y graciosa cómo era en esos años el coche de caballo típico de Melilla, que enlazaba la Plaza de España con el Hipódromo, su especial fragilidad e incomodidad, su lentitud, el ruido de las fustas, el constante bamboleo, su decadencia y el contraste con la hilera de "Benz" que aturdía a la caballería y pasajeros con *el estrépito de sus bocinazos*.[156]

Poco a poco, en un proceso que duró años, los pequeños propietarios de camionetas empezaron a agruparse, aportando sus camionetas y vehículos, hasta constituir el 24 de mayo de 1927 la Sociedad Anónima Ómnibus Automóviles de Melilla (OAMSA) con un capital de 240.000 pesetas, completamente desembolsadas y dividido en 480 acciones de quinientas pesetas cada una.

Su primer Consejo de Administración tuvo la siguiente composición: Eugenio Padilla Pinell (presidente), Francisco Martínez González (interventor), Miguel Gómez Diez (tesorero), Julio Rodríguez García (secretario), Agustín Silva Delgado (gerente) y –vocales- Francisco Rodríguez Fernández y Antonio Rodríguez Company. Poco después, con su primera ampliación de capital y la llegada de socios capitalistas, se renovaría este Consejo.

Con la OAMSA nació la posibilidad de establecer una red urbana de servicios combinados que enlazara todos los barrios entre sí y unos servicios especiales que comunicara a Melilla con los poblados del Protectorado. Se produjo igualmente una mejora de la calidad del servicio producto de la sustitución de las viejas camionetas por nuevos vehículos y el establecimiento de unos trayectos predeterminados, paradas fijas y optativas, horarios regulares y precios económicos.

En julio de 1927 la Junta Municipal aprobaba un nuevo Reglamento de Tracción Urbana, realizando una clasificación que da una idea de la variedad los distintos tipos de vehículos que circulaban entonces por la ciudad:[157]

a) Vehículos de pasajeros tracción animal

1. Coches de plaza[158]

2. Coches de lujo de alquiler[159]
3. Coches de lujo de uso particular
4. Coches de estaciones de estaciones y muelles
5. Carruajes urbanos

b) Vehículos de pasajeros de tracción mecánica

1. Automóviles de plaza
2. Automóviles de alquiler
3. Coches de lujo particular
4. Ómnibus-automóviles urbanos e interurbanos
5. Motocicletas

c) Vehículos de mercancías de tracción animal

1. Carros de eje fijo
2. Carruajes de muelles
3. Carretones

d) Vehículos de mercancías de tracción mecánica

1. Automóviles de industria o de reparto.
2. Camiones automóviles.

A mediados de julio de 1927 la Junta Municipal aprobaba el Reglamento del Servicio de Autobuses con normas que regulaban las paradas, velocidad, inspección, tarifas, itinerarios, derechos y deberes de los pasajeros, etc. En esas fechas, todo este esfuerzo se vio recompensado con la presentación al público del nuevo modelo de ómnibus de la OAMSA que estaba montado sobre un chasis Ford de una tonelada, exteriormente pintado de verde y con aspecto de tranvía. Tenía ocho asientos tapizados y estaba dotado de una plataforma en la que podían instalarse 6 pasajeros, contaba con un conductor y un cobrador uniformados con traje gris, bocamangas y cuellos azules. En diciembre ya circulaban en la línea Plaza de España-Hípica seis nuevos autobuses mejorados y algo diferentes al presentado anteriormente, eso sí sus elegantes asientos tapizados habían sido suprimidos por razones de higiene.

El tranvía, como medio de locomoción, empezaba a pasar al olvido y en su lugar, con la incipiente motorización, seducían los nuevos automóviles, las poderosas camionetas y los presuntuosos autobuses. En 1928 la mercantil OAMSA anunciaba de forma regular en prensa sus servicios que se dividían en las líneas de la ciudad y las del Protectorado. Entre las líneas de la ciudad destacaban los servicios a la Hípica, Real, Sanjurjo, Tesorillo, Alfonso XIII, Reina Regente, Cabrerizas y Farhana. Los servicios del Protectorado se prestaban a Segangan, Nador, Tauima, Zeluan, Monte Arruit y, además, un servicio diario a la zona francesa de Uxda.

Contaba en el año 1928 con treinta cuatro coches nuevos destinados a los servicios dentro de la ciudad y diez en los servicios a la zona del Protectorado.

La OAMSA se dedicó al transporte urbano e interurbano de pasajeros, con su flota de autobuses, hasta finales del año 1932 y con su desaparición se volvió al modelo superado de pequeños empresarios agrupados en varias firmas envueltas en una guerra empresarial que deterioró gravemente

el servicio, hasta que en 1933 se constituyó la Cooperativa Obrera Automovilística (COA) que reunió a la mayor parte de los transportistas de la ciudad y que, años más tarde, con la denominación de Cooperativa Ómnibus Automóviles (constituida en 1935) se convirtió en la única concesionaria de la explotación de la red de autobuses público de Melilla. En 1940, la COA se transforma en Compañía Ómnibus y Automóviles de Melilla, SCP, para volver más tarde a constituirse nuevamente en Cooperativa Ómnibus de Automóviles de Melilla.[160]

En 1928 la ciudad contaba con unos servicios integrados que llegaban a todos los barrios, con trayectos predeterminados, horarios regulares, paradas fijas y optativas y dos grandes empresas del sector, la OAMSA y La Unión que pugnaban, no siempre con buenas armas por hacerse con el grueso de los servicios. Estos servicios de automóviles rápidos y autobuses eran los siguientes:

SERVICIOS DE AUTOMÓVILES RÁPIDOS

AUTOMÓVILES CON TAXIMETRO

PARADA	NÚM. COCHES	TARIFAS				HORA PARADA
		BANDERA AZUL	BANDERA ROJA	BANDERA AMARILLA	BANDERA VERDE	
Granada	8	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
Chacel	8	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
Menéndez Pelayo	8	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
Cervantes	10	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
Pareja	10	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
O' Donnell	20	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas
Arturo Reyes	20	0,80	0,60	0,50	0,40	3 pesetas

AUTOMÓVILES SIN TAXÍMETRO

Los de recorrido fijo aplicaban una tarifa de 20 céntimos por personas y tenían sus paradas en: Plaza de España, general Villalba y general Astilleros.

Los de la misma clase de la calle Jordana podían hacer el servicio:

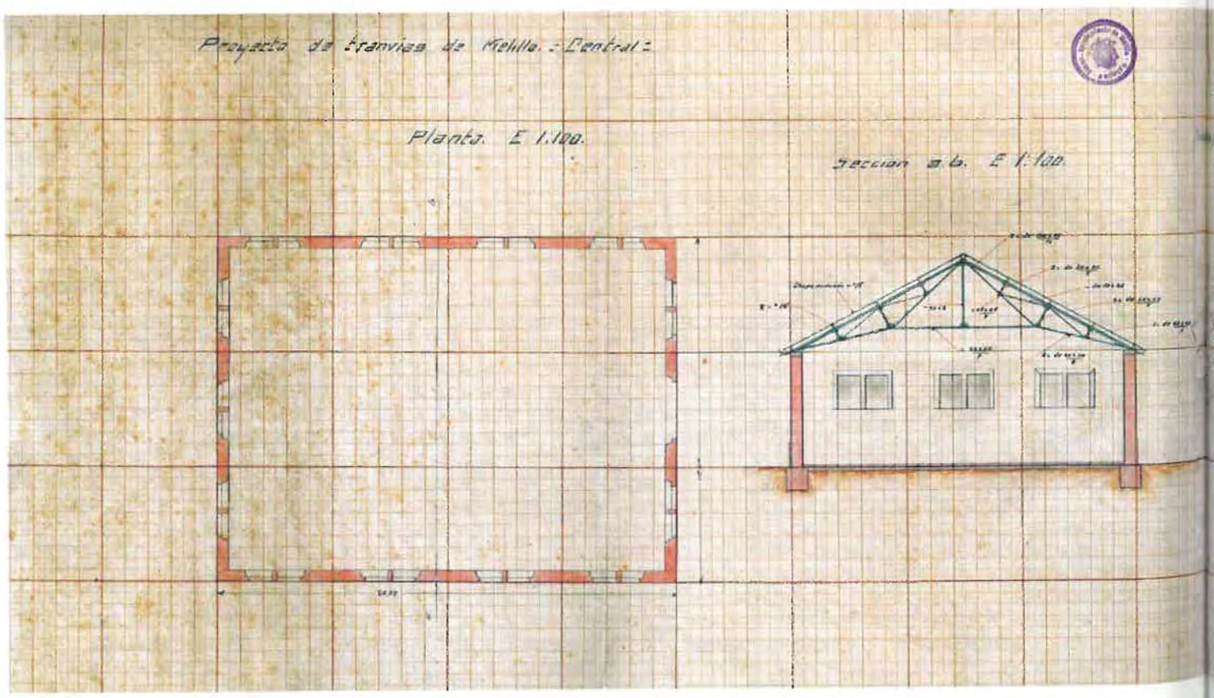
– Por carreras: de 1 a 3 personas: 1,50 pesetas, primera zona y 2,00 pesetas, segunda zona; por cada persona más: 0,25 pesetas, primera zona y 0,40, segunda zona.

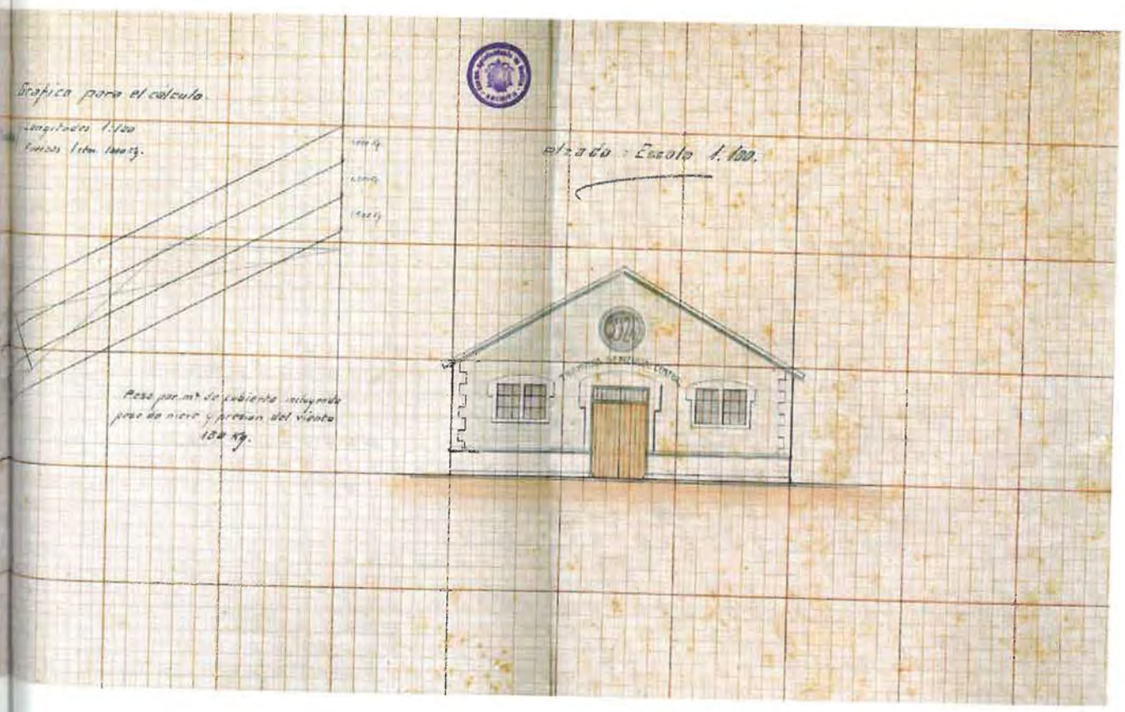
– Por horas: de 1 a 3 personas: 7 pesetas; por cada persona más: 1 peseta.

La primera zona *comprendía todo el casco de la población hasta Cabrerizas Bajas, Fábrica de cerillas, Carretera de Alfonso XIII, puente sobre la carretera al final del barrio del Real, calle de Mar Chica, pabellones del General Astilleros e Hípica.*

La segunda zona *comprendía desde los límites de la primera hasta los de soberanía.*

Este auge del servicio de pasajeros por el sistema de ómnibus motorizados, a principios de la década de los años treinta, trajo consigo la decadencia y el olvido de la idea de un tranvía. La mayor velocidad de los autobuses, su comodidad y máxima flexibilidad permitían un modelo de ciudad más razonable, como se puso de manifiesto a partir de los años cuarenta con el desmantelamiento paulatino de las redes de tranvías españoles, para después volver a ser reintroducidos en algunas ciudades a finales del siglo pasado.





Detalles de cocheras de tranvías proyectadas por el ingeniero de la Junta de Arbitrios Jorge Palanca. ACML

ITINERARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE ÓMNIBUS AUTOMÓVILES (*El Telegrama del Rif*, 23 de julio de 1927)

ITINERARIO	ORIGEN	DESTINO	NÚM. DE COCHES	PARADAS FIJAS	PARADAS DISCRECIONALES	SALIDA	PRECIO	HORARIO
General Sanjurjo	Plaza de España	General Astilleros	10	Exposición y Hospital Pagés	Pescadería, Músico Granados, Gurrea y fuente Yassinen	5-10 minutos	0,15 pesetas	De 7:00 a 2:00 horas
Real	Plaza de España	18 de Julio y Castilla	4	Exposición, Hospital Pagés y Maestranza	Pescadería, Músico Granados, Gurrea, Zoco, Aragón, 18 de Julio, general Villalba y fuente Yassinen	10-15 minutos	0,15 pesetas	De 7:00 a 21:00 horas
Reina Regente	Comandancia de Ingenieros	Zoco Reina Regente	3	Centro Electrotécnico	Arellano y Casas Puyol	10 minutos	0,15 pesetas	De 7:00 a 21:00 horas
Alfonso XIII	Buen Acuerdo	Hospital de Alfonso XIII	2	Hospital Jordana	Puente de Camellos y Radio, Cuartel Artillería	10 minutos	0,15 pesetas	De 7:00 a 21:00 horas
General Sanjurjo	Jordana	Plaza del Callao	4	Hospital de la Cruz Roja y Plaza del General Arizón	Pajarera, Puente de Camellos, Gurrea y Grupo Escolar Primo de Rivera	10 minutos	0,15 pesetas	De 7:00 a 21:00 horas
Polígono y Puerto	Plaza de Martínez Campos	Florentina	2	Plaza Benítez, Menéndez Pelayo y Plaza de España	Junta Municipal y Aforos	15 minutos	0,15 pesetas	De 6:00 a 20:00 horas
Pueblo y Cementerio	Plaza Constitución	Cementerio	2	Plaza de España, Comandancia de Ingenieros y Plaza del Comandante Benítez	Florentina, general Marina, Castillejos, Padre Lerchundi, Castelar, López Moreno y Plaza Menéndez Pelayo	20 minutos	0,15 pesetas	De 19:00 a 7:00 horas
Cabrerizas Altas	Plaza del Comandante Benítez	Cabrerizas	2	Cuartel Santiago	Escuela Técnica y Cabrerizas	20 minutos	0,25 pesetas	De 7:00 a 21:00 horas
Farhana	Bombillo	Alcazaba de Farhana	2	Comandancia Ingenieros-Hospital Jordana	Plaza Comandante Benítez-Puente de Camellos- Aduanilla	20 minutos	0,30 pesetas	De 7:00 a 17:00

NOTA FINAL

En una constante que no ha cambiado durante siglos, la cuestión que más ha preocupado a los habitantes de Melilla ha sido la comunicación con el resto del Estado, fraguando a lo largo del tiempo una conciencia colectiva de aislamiento que ha determinado su personalidad como pueblo. El devenir de las comunicaciones, desde finales del siglo XV hasta inicios del XXI, aún está por escribir y alguien debería hacer el esfuerzo de bucear en esta parte de la historia, tan arraigada en el subconsciente colectivo y tan marcada en la personalidad de las generaciones de melillenses.

Durante el primer tercio del siglo veinte, los melillenses experimentaron la idea de estar aislados de ellos mismos, a pesar de la escasa extensión territorial de la ciudad. La desarticulación de los barrios, el mal estado de calles y carreteras, la climatología y la falta de un trasporte público moderno, multiplicaban las distancias reales, distorsionaba el tiempo y aumentaba la sensación de aislamiento. Por ello, la idea de un tranvía apareció como la alternativa moderna y salvadora que permitiría articular la ciudad y enlazar todos los barrios. Sin embargo, el tranvía se fue agotando y con los años se convirtió en una vieja idea que no pudo competir con la rapidez, flexibilidad, independencia y accesibilidad de los automóviles.

Pero la idea del tranvía no es sólo la historia de una ilusión sino que también lo es de una frustración colectiva, de un deseo que sedujo y unió a la toda la ciudad en torno a un proyecto que se consideraba esencial para su desarrollo, en el que se invirtió mucho tiempo, más ilusión y ningún recurso.

El tranvía, que ocupó titulares en la prensa local durante muchísimos años, acabó borrándose de la memoria y desapareció de la historia reciente de Melilla. Los problemas que trataba de resolver, siguen presentes y reaparecen cada vez que se estudia el urbanismo de la ciudad en profundidad y sus alternativas. Eso sí, ya sin el asentimiento de todos los melillenses, consenso que seguramente se llevó el tranvía.

NOTAS

1. BRAVO NIETO, Antonio. *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano*. Melilla: Ciudad Autónoma, 1996. MOGA ROMERO, Vicente. *De fortaleza a ciudad*. Melilla: UNED, Centro de Melilla, 2006. SARO GANDARILLAS, Francisco. *Estudios Melillenses. Notas sobre urbanismo, historia y sociedad en Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma y UNED, Centro de Melilla, 1996.
2. Compromiso ratificado en el artículo V del Tratado de Paz y Amistad entre España y Marruecos firmado en Tetuán, 26 de abril de 1860, cuyo canje de ratificaciones se realizó en la misma ciudad el 26 de mayo.
3. RODRIGUEZ PUGET, Joaquín. *Crónicas de una fortificación. Siglos XVI-XVII*. Melilla, 2007, pp. 199-211.
4. Entre paréntesis se indica el año probable de la construcción y el de su pérdida.
5. BRAVO NIETO, Antonio y SAEZ CAZORLA, Jesús Miguel. "Melilla en los siglos XVI y XVII. El primer esplendor del Renacimiento y la grave crisis del Barroco", en: *Historia de Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma, 2006 y SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996,* p.75.
6. MORALES Y MENDICUTÍA, Gabriel de. *Efemérides de la Historia de Melilla* (1497-1913). Melilla: Ciudad Autónoma, 1995, p. 88.
7. MOGA ROMERO, Vicente. *2006*, p. 111.
8. Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas. *Memoria. Año 1906*. Melilla: Tipografía El Telegrama de Melilla, 1907.
9. BRAVO NIETO, Antonio y SAEZ CAZORLA, Jesús Miguel. "El setecientos como siglo de oro de Melilla y la crisis del XIX", en: *Historia de Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma, 2006, p.429.
10. Entre paréntesis se indican las fechas probables de inicio y final de las obras según DE MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel. *1995*, pp. 276-296.
11. La ocupación material de estos nuevos espacios contó con la oposición de los rifeños, hasta el punto que durante años no se tuvo la plena posesión del territorio reconocido a Melilla en el Tratado de Tetuán.
12. "De actualidad", *El Telegrama del Rif*, 23 de diciembre de 1903.
13. "Casi un río: el río de Oro" en: SARO GANDARILLAS, Francisco *1996.,* pp. 224-228.
14. MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel de. *1995*, pp. 236, 240 y 261.
15. DONNET PAREJA, Baldomero. "Los puertos de España en África: el puerto de Melilla", *Revista de Obras Públicas*, 1913.

16. Así ocurrió en distintas fechas: 2 de febrero y 10 de noviembre de 1886, 3 de junio de 1899, 28 de septiembre de 1906, 23 de enero de 1909 y 12 de octubre de 1912. MORALES Y MENDICUTÍA de, Gabriel. *1995*, pp. 276, 278, 306, 331, 337 y 370.
17. Por Real Orden (RO) de febrero de 1864 fueron derogadas las disposiciones que prohibían la llegada a Melilla y por Decreto de 1870 quedó confirmada la posibilidad de residir en la plaza a cuantos quisieran hacerlo. DE MORALES Y MENDICUTÍA, Gabriel. *Datos para la Historia de Melilla (1497-1907)*. Melilla: UNED, Centro de Melilla, 1992.
18. SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996*, p.105.
19. Autorizado por RO de 29 de noviembre de 1888.
20. CARCAÑO, Francisco. *La Hija de Marte*. Melilla: Ciudad Autónoma, 1997, p. 235.
21 El musulmán Sidi Uariach está enterrado en el morabo de este cementerio situado en la cábila de Farhana, fronteriza a Melilla.
22. En diciembre de 1893, el *Ejército de África* estaba formado por *dos cuerpos, cada uno con dos divisiones de tres brigadas: había en total 31 batallones, 6 escuadras, 8 baterías y 11 unidades auxiliares con un total de 24.000 hombres. Los cuarteles generales se componían de 31 generales, 86 jefes y 149 oficiales.* MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel de. *1995,* p. 294.
23. Durante la Guerra de Margallo se perdió un gran número de tablones de maderas que acabaron en la playa y los barcos que venían a dotar de provisiones a la tropa tuvieron que refugiarse en Chafarinas, ante el fuerte levante que azotaba nuestras costas, según relata SÁNCHEZ VALENZUELA, Manuel. *Una idea del Puerto de Melilla*. Málaga, 1904.
24. MOGA ROMERO, Vicente. *2006*, p.79.
25. Sobre esta aduana, instalada en 1867 y reestablecida en 1894, hubo división de opiniones entre los melillenses, pues mientras para unos era un elemento clave para el desarrollo de la actividad comercial con Marruecos, para otros no era más que un anacronismo y un obstáculo para el libre comercio entre ambos paises.
26. Convenio entre España y Marruecos para el establecimiento de una Aduana en la frontera de Melilla, firmado en Fez el 31 de julio de 1866.
27. Esta nueva ubicación, se autorizó por RO de 30 de octubre de 1866.
28. MORALES Y MENDICUTÍA, Gabriel de. *1995*, p. 316.
29. Majzen o Majzén -*almacén* en árabe- designa en este periodo al Estado marroquí y, en la actualidad, a su Gobierno en la sombra.
30. SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996,* pp. 209-210.
31. CARCAÑO MÁS. Francisco. *1991*, p. 67. FERNANDEZ CUEVAS, Teodoro. *Melilla. Recuerdos de mi estancia (1902-1906)*. Melilla: Ayuntamiento, 1992.

32. Expediente de OROZCO GRANADOS, Francisco. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de obras de Melilla. Instalación de un tranvía y casa para cochera en el Polígono. Concedida por RO comunicada de 20 de enero de 1920
33. También se abordó la cuestión en la sesión de la Junta de Arbitrios de 13 de diciembre de 1898.
34. Sesión de la Junta de Arbitrios de 13 de diciembre de 1899.
35. Esta RO autorizaba el ensanche del Polígono y la urbanización de los terrenos comprendidos entre la falda del cerro de San Lorenzo y el barranco del Polígono.
36. Esta autorización se publicó en la *Correspondencia de España* el 21 de enero 1900 y en el diario *El Globo*, el 22 de enero de 1900, p. 3.
37. El trazado discurría enteramente por las carreteras entonces construidas y por las calles del Proyecto de Urbanización aprobado por RO de 26 de septiembre de 1896.
38. MORALES Y MENDICUTÍA, Gabriel de. *1995*, p. 305.
39. Estos pabellones fueron adquiridos por la Junta de Arbitrios para casas de los jefes y oficiales del Ejército y luego convertidos en Comandancia General. SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996,* pp. 156 y 713.
40. FERNANDEZ CUEVAS, Teodoro. *1992*, p. 74.
41. Acta de la Junta de Arbitrios de 14 de enero de 1903, p. 16. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
42. A estos coches de caballos se les llamaba popularmente "perreros", debido a que el coste del trayecto era de una perra gorda (unos diez céntimos).
43. Antes, en 1904, se ordenó que cesaran los cultivos en los huertos que los Cuerpos tenían en este terreno y se les señaló en su sustitución terrenos a la orilla derecha del río de Oro.
44. BRAVO NIETO, Antonio. *1996,* pp. 88-100.
45. Una nota sobre el proyecto de esta plaza se publicó en *El Telegrama del Rif*, 24 de abril de 1910.
46. Dado que las fuentes que analizan este crecimiento no son coincidentes, a partir de ellas se ha elaborado este cuadro.
47. Para un acercamiento a Manuel Becerra véase: JIMENEZ ABELLÁN, Guillermo. *Los puertos de Melilla y Chafarinas. Manuel Becerra Fernández: Notas para su estudio.* Melilla: Autoridad Portuaria, 2003.
48. Por RO de 17 de noviembre de 1906 se le concedió una prórroga de un año para la terminación de las obras y el cambio de la tracción de vapor por la eléctrica.
49. En la RO que concede la explotación del tranvía se menciona expresamente su condición de director de la Junta de Obras del Puerto.
50. Esta petición concedida por RO de 30 de septiembre de 1908, fue parcialmente (50.000 m^2) renunciada por el propio Becerra mediante escrito de fecha 14 de diciembre y aceptada por el Gobierno en enero de 1909.

51. Ello a pesar de las condiciones ventajosas de la concesión: un plazo de treinta años, sin pago de impuesto alguno y *aprovechamiento de la vía pública por las carreteras y calles*.
52. VALLESCÁ ERRA, Pablo."Ayer y hoy", *El Telegrama del Rif*, 3 de marzo de 1907.
53. BRAVO NIETO, Antonio.*1996, p*p. 61-65.
54. Hospitales: Docker, Alcazaba, Alfonso XIII, Gómez Jordana y la Enfermería Indígena; carreteras: Melilla-Nador, cuyas obras se inician en junio de 1909; teatros: el 26 de octubre de 1912 se inaugura el teatro Alfonso XIII; hoteles: Hotel Madrid (1910), Hotel Melilla, Hotel Parque, etc. "Recorrido histórico por los antiguos hospitales de Melilla" y "La añoranza de los viejos hoteles de Melilla" en: SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996,* pp. 385-392 y 741-750.
55. BRAVO NIETO, Antonio. *1996*, p. 66.
56. Puede leerse una pequeña biografía de este ingeniero en: BRAVO NIETO, Antonio. *La Ciudad de Melilla y sus autores*. Melilla: Ciudad Autónoma, 1997, p. 163.
57. "Nuevos barrios", *El Telegrama del Rif*, 15 abril de 1910.
58. "Nuevo barrio", *El Telegrama del Rif*, 20 de diciembre de 1910.
59. "Municipalidad y administración local. Antecedentes a la constitución del Ayuntamiento de Melilla" en: SARO GANDARILLAS, Francisco. *1996,* p. 329.
60. Evidentemente estas circunstancias son las que explican en parte la actividad que desarrollará la Cámara Oficial de la Propiedad de Melilla para que se ejecuten las obras del tranvía. A la vez, algunos de los solicitantes del tranvía en Melilla mencionan en sus peticiones, entre las razones para su otorgamiento, el gran valor que con el paso del tranvía pueden adquirir los terrenos por los que discurriera.
61. Para ilustrar el patrimonio inmobiliario anexo a un ferrocarril es interesante ver la escritura de compraventa de los inmuebles de la Compañía del Norte Africano a la Compañía Española de Minas del Rif en: Expediente relativo a la cesión por la Compañía del Norte Africano a la Compañía Española de Minas del Rif de las concesiones otorgadas por el Ministerio de Fomento. Expediente núm. 1.065 del Registro General de la Dirección Facultativa. Legajo Ferrocarriles. Archivo de la Autoridad Portuaria.
62. BRAVO NIETO, Antonio. *1996,* pp. 143-144.
63. "Estado de la Propiedad", *El Telegrama del Rif,* 24 de diciembre de 1903.
64. DEL POZO, Mariano. "Colonización africana. Los solares de Melilla", *El Telegrama del Rif*, 17 de septiembre 1920.
65. Expediente de VALLESCÁ ERRA, Pablo. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de Obras de Melilla. Instalación de un tranvía de sangre.
66. VALLESCÁ ERRA, Pablo. "Ayer y hoy", *El Telegrama del Rif*, 3 de marzo de 1907; *Historia de Melilla a través de sus calles*. Melilla: Ciudad Autónoma y Asociación

de Estudios Melillenses, 1997, p. 81. En *El Telegrama del Rif* de 1 de agosto de 1918 se pueden encontrar detalladas referencias a su vida, carácter y compromiso con la ciudad de Melilla. Pablo Vallescá Erra murió en Málaga, el día 31 de julio de 1918, a la edad de 70 años.

67. También fueron elegidos por dicho gremio José Ferrer, Joaquín López y Serapio Pérez, por el de comerciantes, Rafael Navarrete, Francisco Carcaño y Francisco Serrano; y, por el de industriales, Juan Barciela y Emilio Sánchez.
68. Expediente de BALBÁS VELA, Juan. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de Obras de Melilla. Instalar un servicio de automóvil y tranvías.
69. El general Balbás murió en Melilla el 4 de mayo de 1912. A su entierro asistió una numerosa comitiva que presidía el Capitán General, los generales Juan López Palomo (Gobernador Militar interino), Francisco Gómez Jordana (jefe de Estado Mayor de la Capitanía General), el Vicario eclesiástico Miguel Acosta, y el capitán del Regimiento de Ceriñola y su hijo político Enrique López Pérez, así como numerosos jefes y oficiales de la guarnición y muchos amigos. Se le tributaron los honores de ordenanza con un batallón con escuadra y música, mandado por el teniente coronel del Regimiento de San Fernando, Fernández Getino, cuya unidad la componían una compañía de cada uno de los regimientos de San Fernando, Ceriñola, Melilla y África. En la esquela publicada el 5 de mayor de 1912 en *El Telegrama del Rif*, se hace una mención detallada de las numerosas distinciones que tuvo en su vida militar.
70. Expediente de PEREZ GARCÍA, José. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de Obras de Melilla. Instalar un tranvía de vapor.
71. Los trenes de la CEMR y CNA, con máquinas de vapor, fueron objetos de numerosas denuncias y quejas por parte de la población.
72. "El Proyecto de Urbanización", *El Telegrama del Rif*, 8 de marzo de 1910.
73. Expediente de BECERRA, Manuel. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de Obras. Tranvía Urbano Eléctrico. Legajo núm. 12.
74. Entre otras representó a la Gran Fábrica de Billar, de la Vda. e Hijas de Alejo Amorós. Fue vocal de la Junta de Obras del Puerto casi desde su constitución, participando en la reunión que la misma tuvo para elegir a su primer presidente el 22 de febrero de 1903.
75. Expediente de David J. Melul y David M. Levy. Archivo Intermedio Militar. Comandancia de Obras de Melilla
76. "El Gobierno concede la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo a Pilar García Alonso", en: www.abc.es/, 6 de diciembre de 2008.
77. MORALES Y MENDICUTIA, Gabriel de. *1995,* p. 304.
78. Acta de la Junta de Arbitrios de 10 de julio de 1898. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
79. *Ibídem*, 27 de noviembre de 1899.

80. Por escritura otorgada en Melilla el 7 de diciembre de 1899, ante el teniente auditor, en funciones de notario, Víctor Ábside Rodríguez.
81. La fábrica estaba situada a la izquierda de la calle Cándido Lobera, junto a la iglesia del Sagrado Corazón, en lo que hoy es la calle Ejército Español.
82. "Melilla Industrial", *El Telegrama del Rif*, 13 octubre 1911.
83. "Comunicado. El Alumbrado Eléctrico", *El Telegrama del Rif*, 11 de julio de 1911.
84. INGOLD, Juan. "Compañía Hispano Marroquí de Gas y Electricidad", *La Esfera*, núm. 154, 9 de diciembre de 1916, pp. 12-13.
85. Para una biografía de éste y otros ingenieros véase: BRAVO NIETO, Antonio. *La Ciudad de Melilla y sus autores.* Melilla: Ciudad Autónoma, 1997.
86. Acta de la Junta de Arbitrios, 19 de enero de 1911. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
87. "El proyecto de urbanización", *El Telegrama del Rif*, 8 de marzo de 1910.
88. Se refiere al muro pequeño o barandilla que se colocaba en un muelle para evitar caídas.
89. BRAVO NIETO, Antonio. *1997,* p. 157.
90. Expediente num. 163. Archivo de la Autoridad Portuaria.
91. Si bien el Ministerio de Defensa informa favorablemente la instalación de la línea solicitada, se dicta la RO de 18 de noviembre de 1912, por la que se comunica al Ministro de Fomento que la instalación del tranvía no puede lesionar los intereses de la Defensa Nacional.
92. *Gaceta de Madrid,* 24 de septiembre de 1912. Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras Públicas. Anunciando haber sido solicitada por Felipe Ezquerro y Pedro Cobos la concesión de un tranvía eléctrico en Melilla. En la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6 de diciembre de 1912, se hace referencia a que *el representante de la empresa de Tarragona que ha de establecer la línea de tranvía eléctrico de Melilla ha recibido autorización para empezar las obras, que se proponía llevar a cabo en breve plazo.*
93. Es posible que este ingeniero fuera familia de Manuel Becerra Fernández y Huidobro.
94. "Tranvías eléctricos. Una mejora para Melilla", *El Telegrama del Rif*, 14 julio de 1914.
95. Senado. Archivo Histórico del Senado. Signatura: HIS-0120-03. Expediente personal del senador por la provincia de Tarragona Pedro Cobos Roa.
96. *Gaceta de Madrid*, 26 de febrero de 1913.
97. Este ferrocarril de 0,60 metros era propiedad de la Junta de Fomento. Construido por contrata por la CNA, tenía una longitud de 1.320,12 metros; además de 80 metros de vía de la estación de El Recreo, 55 metros de la segunda vía de la estación y 80 metros en la vía apartadero de la misma estación.

98. Cajas núm. 9.189 y 11.276: Proyecto de tranvía eléctrico en Melilla. Felipe Ezquerro y Cordón. Archivo General de la Administración del Estado. Según *EL Telegrama del Rif*, 17 de febrero de 1918, este ingeniero fue el primero que estudió el proyecto en enero de 1912.
99. Según Gabriel de Morales, en *Efemérides de la historia de Melilla (1497-1913),* p. 323, esta posada era propiedad del conocido como *el cabo, moro notable, cabo de kábila, Moreno; el Cheij Ahmed Aas de Mazuza, gran amigo de España, muerto en las luchas civiles el 8 de marzo de 1904. Construyó la Posada en los mismos límites en 1897, con autorización de la autoridad española.*
100. Eran múltiples las quejas de los vecinos colindantes con la central eléctrica de la calle Canalejas, por el ruido, privaciones y olores que generaba.
101. Cajas núm. 11.384 y 13.701. Proyecto de red de tranvías eléctricos en Melilla. Pedro Cobos Roa. Archivo General de la Administración del Estado.
102. Expediente num. 163. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla.
103. Realiza inicialmente un único informe analizando los dos proyectos para posteriormente, a petición del Gobernador Civil de Málaga, emitir el 28 de mayo de 1913 los informes por separado, aunque sustancialmente idénticos al primero.
104. La Comandancia de Ingenieros emitió el informe el 29 de mayo de 1912 y el Negociado de Tráfico el 21 de marzo de 1914. RO de 14 de febrero de 1914.
105. Expediente Tranvías. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
106. Este ingeniero parece ser que estuvo destinado en esa época en la dirección facultativa de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras y posteriormente en el Negociado de Aguas del Ministerio de Fomento.
107. *Gaceta de Madrid*, 15 abril de 1915. Ministerio de Fomento. Concediendo a Felipe Ezquerro y Cordón el plazo de quince días para que remita al Ministerio, aceptado o con las observaciones que creyera oportunas, el pliego de condiciones particulares que debía regular la concesión del tranvía eléctrico en Melilla.
108. *El Telegrama del Rif*, 31 de agosto de 1913 y 14 de julio de 1914.
109. *Gaceta de Madrid,* 27 de marzo de 1916. RO de 20 de marzo de 1916 con las condiciones bajo las cuales ha de otorgarse en pública subasta la concesión de un tranvía eléctrico en Melilla. También se publica en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, núm. 3.068. Madrid, 1 de abril de 1916.
110. Felipe Ezquerro tenía derecho si no ejercía el tanteo a que el rematante le indemnizara con 3.500 pesetas en las que se valoró el proyecto, más los gastos de confrontación, otros debidamente justificados y sus intereses al 5% anual.
111. *Gaceta de Madrid*, 5 de mayo de 1916. RO de 10 de julio de 1916.
112. En esa fecha habían fallecido Pedro Cobos Roa y Juan Balbás y Vela. Además, Pablo Vallescá Erra ya se encontraba enfermo.
113. Juan O'Donnell y Vargas, tercer duque de Tetuán. Nacido en Madrid en 1864 y fallecido en 1928. Fue coronel de Caballería, director de la Escuela de Equita-

ción militar, Gentilhombre de Cámara de Su Majestad, con ejercicio. Se casó en 1896 con María Díaz de Mendoza y Aguado, de los Condes de Lalain y Balazote, Marqueses de Fontanar. Era hijo de Carlos O'Donnell y Abréu, segundo duque de Tetuán, general procedente del arma de Caballería, desempeñó la cartera de Guerra en el Gobierno presidido por Primo de Rivera, desde la constitución de ese Gabinete (1925) hasta su fallecimiento. Fue también consejero de la Compañía del Norte Africano, de la sociedad Ferrocarriles Secundarios de Castilla y presidió la Sociedad de los Ferrocarriles Eléctricos para acometer varias líneas con tracción eléctrica: Calahorra-Arnedillo, Arnedillo-Las Ruedas, Coruña-Corcubión, Marcilla-Estella, Mondoñedo-Ribadeo, Belmonte-Cangas-Pravia, Lugo-Mondoñedo y Villalba-El Ferrol, etc.

114. Según información contenida en http://www.gaselec.es/, el primer Consejo de Administración estuvo compuesto por José Sánchez Guerra, Julián González Parrado, Alfredo Massenet Cabanes y Juan O' Donnell y Vargas, duque de Tetuán.
115. Así lo reconoce en su informe el Consejo de Obras Públicas con motivo del expediente de caducidad. *Gaceta de Madrid*, 17 de diciembre de 1925.
116. CARCAÑO MÁS, Francisco. "A bordo de un perrero", en: *Melilla Rifeñerías, Las plazas menores de África*. Melilla: Ayuntamiento, 1991, pp. 111-113. Véase también *El Telegrama del Rif*, 26 de noviembre de 1914.
117. HERNÁNDEZ GONZALEZ, José y otros. *Melilla y el automóvil en el siglo XX*. Melilla: Ciudad Autónoma, 2007, pp. 177-179.
118. También se presentó ante la Junta de Arbitrios el 4 de noviembre de 1916. Registro de Entrada núm. 16.677.
119. El primer representante del concesionario fue Manuel Fernández de la Fuente por poder otorgado por Ramón Prendes Rodríguez, el 8 de marzo de 1917, ante el notario de Gijón Manuel López Rubio.
120. Escrito que contrasta con otro del concesionario enviado al Ministro de Fomento siete días antes, solicitando una nueva prórroga fundándolo en razones diferentes.
121. Acta de la Junta de Arbitrios, 4 de agosto de 1917. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
122. Esta prórroga contó con el informe favorable de la Jefatura de Obras Públicas de Málaga.
123. "La cuestión de los tranvías", *El Telegrama del Rif*, 27 de noviembre de 1916.
124. En los mismos términos se pronuncia el editorial de *El Telegrama del Rif*, titulado "El Tranvía de Melilla", de 17 de febrero de 1918, en el que se realiza un pormenorizado resumen de los antecedentes administrativos de la concesión.
125. "El Tranvía de Melilla", *El Telegrama del Rif*, 6 de febrero de 1918.
126. Una vez más *El Telegrama del Rif* apoyó la campaña y, tras afirmar que las influencias están en crisis, escribe *que el nuevo Gobierno y el Ministro Cambó podrán en modo alguno apadrinar tamaña conculcación de leyes y reglamentos.*

127. Ramón Prendes Rodríguez terminaría constituyendo la Compañía de Tranvías de Melilla, Sociedad Anónima, aportando a la misma su derecho sobre la concesión lo que fue aprobado por RO de 2 de marzo de 1920.
128. "El Tranvía de Melilla", *El Telegrama del Rif,* 2 de abril de 1918.
129. El Acta de Replanteo es un documento contractual que hay que realizar para comprobar el replanteo general de una obra. En este caso, haciendo constar las incidencias del trazado, longitud, curvas, rectas, rasantes, pendientes, perfiles, cotas, y la fecha que indica el comienzo oficial del inicio de las obras. Tras esta comprobación, hay que hacer constar en el acta que no existe incidencia alguna que pueda interferir en el comienzo y desarrollo de los trabajos o, si las incidencias existen, enumerándolas y su impacto en el inicio y ejecución de las obras. A continuación se marca el inicio de los trabajos y el plazo para su ejecución se empieza a contar desde de la firma del Acta de Replanteo.
130. No obstante, por RO 17 de mayo de 1917, dictada por el Ministerio de Fomento, se había acordado que la inspección de las obras se realizaría independientemente por ambos departamentos.
131. El error tenía su origen en un tecnicismo jurídico, pues la RO de 12 de septiembre de 1916 se refería a las resoluciones cuyo cumplimiento o conocimiento le correspondiera a la autoridad militar, pero la notificación de la Jefatura de Obras Públicas no se refería a ninguna orden o disposición, *sino únicamente al conocimiento de que por aquella Jefatura se había realizado el replanteo para que la Junta de Arbitrios pudiera dar, si era el caso, la correspondiente autorización para el comienzo de las obras.*
132. La información pública se publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia de Málaga*, pero no en Melilla.
133. "La cuestión del Tranvía de Melilla", *El Telegrama del Rif*, 30 de abril de 1918.
134. Véase *El Telegrama del Rif*, 7 de marzo de 1919, donde bajo el título "La cuestión de los Tranvías", Cándido Lobera hace un pequeño resumen de la tramitación administrativa. En él reseña la entrevista que la Cámara de la Propiedad mantuvo con Ramón Prendes, en la que se comprometió de palabra a ceder sus derechos gratuitamente a la Compañía Hispano Marroquí de Gas y Electricidad, aunque puso excusas cuando le exigieron que lo formalizara por escrito.
135. Estos contactos hicieron pensar en algún momento que Ramón Prendes estaba realmente interesado en ceder gratuitamente sus derechos, cuando el tiempo pondría de manifiesto que nada estaba más lejos de la realidad.
136. "Una solución al pleito de los tranvías de Melilla", *El Telegrama del Rif,* 3 de diciembre de 1920.
137. "El Tranvía de Melilla es una incógnita", *El Telegrama del Rif*, 2 de febrero de 1921.
138. "La cuestión de los Tranvías de Melilla", *El Telegrama del Rif*, 24 de noviembre de 1920.

139. "La cuestión de los Tranvías de Melilla", *El Telegrama del Rif*, 18 de febrero de 1921, En este artículo se cita como presidente del Consejo de Administración a Manuel Antonio González del Valle, ilustre apellido ligado a la Compañía de Tranvías de Gijón.
140. En ese momento: el Reglamento de 24 de mayo de 1878, las prescripciones a las que estaban sujetas las construcciones en Melilla, las Ordenanzas de Policía, aprobadas por RO de 10 de diciembre de 1906 y a las que en cada momento dictara la Junta de Arbitrios.
141. *Gaceta de Madrid*, de 7 de diciembre de 1925.
142. En enero de 1925 Manuel Becerra fue nombrado presidente de sección del Consejo de Obras Públicas, de modo que muchos años después, como un fantasma que reaparece, él que fue parte decisiva en su alumbramiento tuvo que ver de cerca como agonizaba la esperanza de un tranvía para Melilla.
143. Ramón Prendes era natural de Gijón, donde residía. Tenía la Cédula Personal de 16ª clase, núm. 12.759, de 11 de octubre de 1916. En sus visitas a Melilla se hospedaba en el Hotel Marina.
144. Un ejemplo se halla en la revista *La Construcción Moderna*, 30 de enero de 1914, con un extenso artículo sobre las obras y proyectos de Melilla.
145. Bravo Nieto, Antonio. *1996, p.*69.
146. Al parecer esta petición, realizada el 29 de agosto de 1910, fue acompañada de un proyecto técnico, con planos y presupuestos, cuya devolución fue solicitada por los propios interesados en 1915.
147. Expediente núm. 434, relativo al contrato de explotación (arriendo) del ferrocarril de la Junta, por la Compañía Norte Africano. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla. El ferrocarril de 0,60 metros, propiedad de la Junta de Fomento, fue construido por contrata por la CNA, tenía una longitud de 1.320,12 metros; además de 80 metros de vía de la estación de El Recreo, 55 metros de la segunda vía de la estación y 80 metros en la vía apartadero de la misma estación.
148. La CNA tuvo la concesión para la explotación de 28 kilómetros de vía de 0,60 metros de ancho que le permitía el transporte de viajeros y mercancías en la línea Melilla-Nador-Afra.
149. VIDAL PÉREZ, José Manuel y ALBERICH GONZÁLEZ, Joan. *Los ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África,* 2004, pp. 83 a 84.
150. Posteriormente la CEMR transfirió los derechos sobre este ramal a la Sociedad Anónima Minera SETOLAZAR. Aprobada la transferencia por RO de 5 de agosto de 1926, estuvo vigente el contrato de arrendamiento hasta que por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 8 de febrero de 1970 se autorizó a la Junta del Puerto de Melilla a rescindir el contrato.
151. El apeadero o estación de El Recreo estaba situado en la explanada de San Lorenzo; fue construido en virtud de autorizaciones otorgadas el 9 y 13 de enero de 1912

por el Capitán General de Melilla y la Junta de Fomento, respectivamente. El andén de la parada del Docker se autorizó en la vía de la CEMR en 1916.
152. No existe unanimidad en los diferentes documentos que se refieren a la extensión de la línea, variando esta en varias decenas de metros según las fuentes.
153. Los derechos de construcción y explotación de este ramal pertenecía a Manuel Becerra Fernández, director de la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas, y le habían sido otorgados por RO de 1 de julio de 1905. Posteriormente, el 11 de marzo de 1908, Manuel Becerra cedió sus derechos a la Junta del Obras del Puerto que fue la que lo construyó a sus expensas.
154. El servicio en sus inicios carecía de coches de 1ª clase.
155. "Los Trenes Tranvía". *El Telegrama del Rif*, 16 de junio de 1919.
156. Artículo recogido a su vez en el libro *Postales Melillenses, Crónicas periodísticas en* La Hormiga de Oro, *Barcelona 1922-1923.* Melilla: Ciudad Autónoma y Centro Asociado de la UNED, 2007, p. 67.
157. *Boletín Oficial de Melilla*, 30 de agosto de 1927. Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla.
158. Eran los que se colocaban permanentemente en los puntos o sitios públicos designados por la Junta Municipal, a disposición del primero que los alquilara.
159. No contaban con punto de parada, sino que permanecían en sus cocheras o establecimientos para ser alquilados.
160. HERNÁNDEZ GONZALEZ, José y otros. *2007,* pp. 181-183.

RELACIÓN CRONOLÓGICA DE ARTÍCULOS Y NOTICIAS PUBLICADAS SOBRE LOS TRANVÍAS EN *EL TELEGRAMA DEL RIF* (1910-1924)

1. 26 de octubre de 1910. Los tranvías urbanos.
2. 2 de diciembre de 1910. Tranvías y Ascensor.
3. 5 de marzo de 1912. La vida industrial.
4. 31 de agosto de 1913. Mejora necesaria. Los tranvías en Melilla.
5. 14 de julio de 1914. Tranvías eléctricos. Una mejora para Melilla.
6. 22 de marzo de 1916. Los tranvías de Melilla. Estado del asunto.
7. 31 de marzo de 1916. Los tranvías en Melilla. Concesión y construcción.
8. 1 de abril de 1916. Los tranvías en Melilla. Concesión y construcción.
9. 2 de abril de 1916. Los tranvías en Melilla. Concesión y construcción.
10. 1 de junio de 1916. Viene el tranvía.
11. 2 de junio de 1916. La red de tranvías. Principio de las obras.
12. 9 de junio de 1916. El tranvía eléctrico.
13. 27 de octubre de 1916. Qué hay de los tranvías.
14. 18 de noviembre de 1916. Los tranvías de Melilla.
15. 27 de noviembre de 1916. La cuestión del tranvía.
16. 11 de agosto de 1917. Trenes – Tranvías. Nuevo servicio.
17. 18 de agosto de 1917. Los trenes – Tranvías. Inauguración del servicio.
18. 21 de agosto de 1917. El tranvía de Melilla.
19. 25 de agosto de 1917. La cuestión del tranvía.
20. 30 de septiembre de 1917. El tranvía de Melilla. Carta.
21. 1 de diciembre de 1917. Los tranvías de Melilla. Próximo replanteo.
22. 6 de febrero de 1918. El tranvía de Melilla. Una exposición razonada de la Cámara de la Propiedad.
23. 17 de febrero de 1918. El tranvía de Melilla.
24. 1 de marzo de 1918. La cuestión del tranvía. Telegrama del Ministro de Fomento.
25. 27 de marzo de 1918. Los tranvías de Melilla. Confirmando nuestro propósitos.
26. 1 de abril de 1918. El tranvía de Melilla. ¿Comienzan las obras?
27. 2 de abril de 1918. Los tranvías de Melilla.
28. 4 de abril de 1918. La cuestión del tranvía. Persistencia en el propósito.
29. 19 de abril de 1918. Los tranvías de Melilla. Insistiendo.
30. 20 de abril de 1918. Los tranvías de Melilla. Insistiendo.
31. 21 de abril de 1918. Los tranvías de Melilla.
32. 22 de abril de 1918. Los tranvías de Melilla.

33. 30 de abril de 1918. La cuestión del tranvía.
34. 13 de mayo de 1918. Los tranvías de Melilla.
35. 15 de mayo de 1918. Los tranvías de Melilla.
36. 21 de mayo de 1918, La Cámara de la Propiedad y los tranvías.
37. 22 de mayo de 1918. Lo de los tranvías.
38. 28 de mayo de 1918. Lo de los tranvías.
39. 7 de marzo de 1919. La cuestión de los tranvías.
40. 16 de junio de 1919. Los trenes tranvías.
41. 30 de abril de 1920. El tranvía de Melilla.
42. 30 de mayo de 1920. Los tranvías de Melilla.
43. 1 de junio de 1920. Los tranvías de Melilla.
44. 12 de julio de 1920. El asunto de los tranvías.
45. 8 de octubre de 1920.En Nueva York hay un tranvía...
46. 17 de octubre de 1920. Lo de los tranvías.
47. 24 de octubre de 1920. La cuestión de los tranvías de Melilla.
48. 3 de diciembre de 1920. Una solución al pleito de los tranvías de Melilla.
49. 28 de enero de 1921. Han comenzado oficialmente las obras del tranvía.
50. 4 de febrero de 1921. El tranvía de Melilla es una incógnita.
51. 6 de febrero de 1921. La cuestión de los tranvías.
52. 17 de febrero de 1921. Lo de los tranvías. Hay para ratos.
53. 18 de febrero de 1921. La cuestión de los tranvías.
54. 2 de marzo de 1921. Las obras del tranvía.
55. 28 de junio de 1921. Melilla y empresa de los tranvías.
56. 19 de agosto de 1921. Mejora en el servicio de tranvías.
57. 20 de agosto de 1921. El servicio de tranvías.
58. 27 de enero de 1922. El olvidado tranvía de Melilla.
59. 28 de diciembre de 1922. Los tranvías.
60. 6 de junio de 1923. La concesión de los tranvías ha caducado.
61. 23 de enero de 1923. Lo de los tranvías.
62. 28 de abril de 1923. El escándalo de los tranvías de Melilla.
63. 14 de octubre de 1923. El escándalo de los tranvías.
64. 9 de febrero de 1924. El viejo pleito de los tranvías.

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

Bibliografía

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Ramón María. *Los tranvías de Gijón*. Gijón: Compañía de tranvías de Gijón, 1990.

BARREIRO, José María. Postales melillenses, *Crónicas periodísticas* en La Hormiga de Oro. Barcelona 1922-1923. Melilla: Ciudad Autónoma y UNED, Centro de Melilla, 2007.

BRAVO NIETO, Antonio. *La construcción de una ciudad europea en el contexto norte-africano*. Melilla: Ciudad Autónoma de Melilla, 1996.

——. *La Ciudad de Melilla y sus autores*. Melilla: Ciudad Autónoma, 1997.

——. *Modernismo y Art Déco en la arquitectura de Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma y UNED, Centro de Melilla, 2008.

BRAVO NIETO, Antonio y FERNÁNDEZ URIAL, Pilar (dir.). *Historia de Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma, 2006.

CARCAÑO MÁS, Francisco. *La Hija de Marte*. Melilla: Ciudad Autónoma, 1997.

——. *Melilla Rifeñerías. Las Plazas Menores de África*. Melilla: Ayuntamiento, 1991.

CASA DE MELILLA EN JERUSALEN. *Imágenes de Melilla y su Judaísmo*. Jerusalén: Casa de Melilla, 1996.

FERNANDEZ CUEVAS, Teodoro. *Melilla. Recuerdos de mi estancia (1902-1906)*. Melilla: Ayuntamiento, 1992.

HERNÁNDEZ GONZALEZ, José y otros. *Melilla y el automóvil en el siglo XX*. Melilla: Ciudad Autónoma, 2007.

Historia de Melilla a través de sus Calles. Melilla: Ciudad Autónoma y Asociación de Estudios Melillenses, 1997.

GALLEGO ARANDA, Salvador. *Enrique Nieto en Melilla: La ciudad proyectada*. Granada. 1996.

JIMENEZ ABELLÁN, Guillermo. *Los puertos de Melilla y Chafarinas. Manuel Becerra Fernández: Notas para su estudio*. Melilla: Autoridad Portuaria, 2003.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE MELILLA. Dirección Facultativa, *Memoria 1904*. Imprenta El Telegrama del Rif.1905.

JUNTA DE OBRAS DE LOS PUERTOS DE MELILLA Y CHAFARINAS. Dirección Facultativa, *Memoria 1906*. El Telegrama del Rif. 1907.

——, *Memoria 1908-1909*. El Telegrama del Rif. 1909.

——, *Memoria 1910*. El Telegrama del Rif. 1910.
——, *Memoria 1911.* El Telegrama del Rif. 1911.
JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA. Dirección Facultativa, *Memoria 1915*. El Telegrama del Rif. 1916.
——, *Memoria 1916.* El Telegrama del Rif. 1917.
——, *Memoria 1917*. El Telegrama del Rif. 1918.
JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA. Dirección Facultativa, *Memoria 1918*. El Telegrama del Rif. 1919.
——, *Memoria 1919*. Artes Gráficas. Postal Exprés.- Melilla.
——, *Memoria 1920-1921*. El Telegrama del Rif. 1921.
LOBERA GIRELA, Cándido. *Problemas de Melilla. Los derechos de arbitrios y las mercancías de tránsito*. Melilla: Tipografía El Telegrama del Rif, 1917.
MEGÍAS AZNAR, José (dir.). *Historia grafica de Melilla.* Melilla: Ciudad Autónoma, 1997.
MOGA ROMERO, Vicente. *De fortaleza a ciudad*. Melilla: UNED, Centro de Melilla, 2006.
MORALES Y MEDICUTIA, Gabriel de. *Datos para la Historia de Melilla (1497-1907).* Melilla: UNED, Centro de Melilla. 1992.
——. *Efemérides de la Historia de Melilla (1497-1913).*Melilla: Ciudad Autónoma y UNED, Centro de Melilla, 1995.
SANCHEZ VALENZUELA, Manuel. *Una idea sobre el puerto de Melilla*. Málaga, 1904.
SARO GANDARILLAS, Francisco. *Estudios Melillenses. Notas sobre urbanismo, historia y sociedad en Melilla*. Melilla: Ciudad Autónoma y UNED, Centro de Melilla, 1996.
ROFRIGUEZ PUGET, Joaquín. *Crónicas de una Fortificación. Siglos XVI-XVII*. Melilla, 2007.
VIDAL PÉREZ, José Manuel y ALBERICH GONZÁLEZ, Joan. *Los ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África*. Melilla, 2004.

Páginas web

http://www.telecable.es/personales/alfredov/gijonhistoria.html
http://personal.telefonica.terra.es/web/ferrocarriles/centeCNA.pdf
http://www.melillamonumental.org/
http://www.abc.es/.
http://www.bne.es
http://www.boe.es
http://es.wikipedia.org
http://www.elcomerciodigital.com

http://www.gaselec.es
http://museos.gijon.es
http://www.senado.es/historia/senadores/candidatos.html

Documentación

Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla (AAPML)
Archivo del Cronista Oficial de Melilla (ACOMEL)
Archivo Familia Manuel Becerra (AFMB)
Archivo Intermedio Militar (AIM)
Registro de la Propiedad de Melilla
Archivo General de la Administración del Estado (AGA)
Archivo Central de la Ciudad Autónoma de Melilla (ACML)
Biblioteca Nacional de Madrid
Biblioteca Pública del Estado en Melilla (BPEML)
Colección Juan Díez Sánchez (CJDS)

Colección
Historia de Melilla

1.A. Bravo Nieto y J.M. Sáez Cazorla, *Melilla en el siglo XVI a través de sus fortificaciones*, 1988.
2.E. Gozalbes Cravioto, *La ciudad antigua de Rusadir. Aportaciones a la historia de Melilla en la antigüedad*, 1991.
3.S. Fontenla Ballesta, *Tesorillo de dirhems de tradición almohade procedente de Melilla*, 1993.
4.J.A. de Estrada y Paredes, *Población general de España y presidios de África*, 1995 (coedición con la Biblioteca Nacional de Madrid).
5.A. Bravo Nieto, *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla contemporánea*, 1996 (coedición con la Universidad de Málaga).
6.A. Bravo Nieto, *La ciudad de Melilla y sus autores. Diccionario biográfico de arquitectos e ingenieros (finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX)*, 1997.
7.J. Díez Sánchez, *Melilla y el mundo de la imagen. Aproximación a la fotografía, el cine y la televisión*, 1997.
8. R. Gutiérrez Cruz, *Los presidios españoles del norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*, 1998.
9. A.Planet Contreras, *Melilla y Ceuta. Espacios-frontera hispano-marroquíes*, 1998.
10. D. García Florez, *Ceuta y Melilla. Cuestión de Estado*, 1999.
11. J. Boada y Romeu, *Allende el Estrecho. Viajes por Marruecos. La campaña de Melilla. La Embajada del general Martínez Campos a Marrakech. Impresiones y recuerdos (1889-1894)*, 1999. (2ª ed., 2009).
12. L. Morote Creus, *Sagasta, Melilla, Cuba*, 1999.
13. N. Delgado Luque, *Memorias del cine. Melilla, Ceuta y el norte de Marruecos*, 1999.
14. S. Moreno Peralta, A. Bravo Nieto, J.M. Sáez Cazorla, *Melilla la Vieja. Plan especial de los cuatro recintos fortificados*, 1999.
15. F. Saro Gandarillas, *Melilla en el cambio de siglo. Población y sociedad en el Padrón de Vecindario de Melilla de 1887*, 2000.
16. J. Cañellas Romero, *Juan Luque, corresponsal de Diario de Barcelona en Melilla. Selección de crónicas (1921-1927)*, 2004.
17. A. Bravo Nieto y P. Fernández Uriel (dir.), *Historia de Melilla*, 2005.
18. J. Cañellas Romero, *El desembarco de Alhucemas. Crónicas periodísticas de Juan Luque en el Diario de Barcelona, 1925*, 2007.
19. J. Nieto Egea, *Policía local de Melilla. Sus orígenes y evolución*, 2007.
20. J. Hernández González, *Melilla y el automóvil en el siglo XX*, 2007.
21. A. Pelluz de la Granja, *El correo militar en la guerra de Melilla, 1893-1894*, 2007.
22. J. de Ossorno, *Padrón y estado general de Melilla en 1753*, 2008.
23. A. Vicente Navarrete, *Potestad normativa reglamentaria y Ciudad Autónoma de Melilla*, 2009.
24. A. Carmona Portillo, *Análisis demográfico de Melilla, 1630-1900*, 2009.
25. M. Becerra Fernández, *Zona de influencia española en el Rif. El ferrocarril de Melilla a Beni Bu Ifrur*, 2010.

Como recoge el autor, la <lluvia> de propuestas de tranvías expuestas en las primeras décadas del siglo XX para articular en superficie los distintos nudos demográficos y económicos de Melilla, no tuvo presencia más que en la dimensión de papel de los proyectos y la propaganda. Sin embargo, su estudio depara aspectos novedosos de la intrahistoria del vertiginoso cambio urbanístico que experimentó Melilla entre 1899 y 1924. En muchos aspectos, la <ilusión> suscitada por el tranvía no es más que la trasposición de los anhelos de una ciudad marcada por una de sus constantes –en palabras del autor-, <que no ha cambiado durante siglos, la cuestión que más ha preocupado a los habitantes de Melilla ha sido el tema de la comunicación con el resto de España, fraguando a lo largo del tiempo una conciencia colectiva de aislamiento que ha determinado nuestra personalidad como pueblo>. La obra se complementa con un importante aparato gráfico que la enriquece sobremanera.

ISBN 978-84-95110-88-6

CIUDAD AUTONOMA DE MELILLA
CONSEJERÍA DE CULTURA

HOSPITAL DEL REY
SERVICIO DE PUBLICACIONES

UNED
CENTRO ASOCIADO DE MELILLA

Puerto de Melilla
Autoridad Portuaria de Melilla