



PROYECTO GENERAL DE ORDENACION DE MELILLA

GEOGRAFÍA Y ACTIVIDADES

La ciudad de Melilla constituye la capital de una extensa comarca que alberga una población aproximada de unos 100.000 habitantes, dedicados casi exclusivamente a las actividades agrícolas y ganaderas. El porvenir de esta comarca está subordinado a una serie de obras hidráulicas, con vistas, principalmente, a la puesta en regadío de las vegas y a la electrificación de toda la zona, problema que llevará consigo un programa de comunicaciones y de creación o ampliación de algunos de los poblados más importantes.

No se deben olvidar tampoco las consecuencias que para el porvenir de Melilla pueden tener el plan de comunicaciones que cabría establecer con la zona francesa, buscando principalmente la comunicación con Fez.

Las actividades más importantes que se puedan destacar en la ciudad serán las derivadas de la influencia que la comarca ejerza sobre la misma.

Las actividades militares constituyen, desde luego, un factor importantísimo, hasta ahora el principal, que ha contribuido al desarrollo de la ciudad, y es de esperar que estas actividades, lejos de menguar, se incrementen en el porvenir.

El desarrollo industrial iniciado en estos últimos años con gran ímpetu puede ser una de las causas que contribuyan al mayor desarrollo futuro, especialmente por las industrias derivadas de la pesquería y las de transformación agrícola.

El puerto, con su declaración de franco, contribuirá al desarrollo de las actividades industriales, y por último, la gran riqueza que constituye el mineral de hierro, mas otros existentes y embrionariamente explotados dentro de la zona, constituyen una destacada actividad con posibilidades de industrialización.

CRECIMIENTO

Como consecuencia de las consideraciones expuestas, se puede prever una teoría de crecimiento de la población de Melilla hasta fin de siglo, que constituye la base del plan de reforma y extensión proyectado. Hasta el momento presente, el crecimiento de la población ha oscilado entre el 2 y el 3 por 100 anual durante un periodo de treinta años, cifra totalmente anormal, pues el índice de crecimiento normal que se estima para una ciudad del tipo de Melilla es entre el 1,4 y el 1,6 por 100.

Las causas de este crecimiento anormal han sido debidas al contingente de fuerzas militares destacadas y la población que tras ellas se ha desplazado procedente del litoral meridional español. Al mismo tiempo se ha producido un fenómeno de inmigración de población musulmana y hebrea de diferentes lugares de la zona.

En el futuro no se puede estimar una teoría de creci-

miento de tal volumen, que nos llevaría a unos límites desproporcionados; por ello hemos de considerar que el coeficiente de crecimiento anual vaya reduciéndose hasta alcanzar los límites normales del 1,5 por 100 anual.

Con esta teoría, y durante un periodo máximo de cuarenta años, se puede llegar a una población de 140 a 150.000 habitantes, doble, aproximadamente, de la población actual, y a base de esta cifra se ha estudiado el plan de reforma y extensión para que sea capaz de albergarla.

PROBLEMAS

Observando el estado actual de Melilla, se señalan una serie de graves problemas, si no debidos a imprevisión, si al extraordinario incremento y desarrollo de la ciudad, que no ha permitido un auténtico control sobre edificaciones, y muy principalmente a la falta de un plan de ordenación con aneaciones y rasantes.

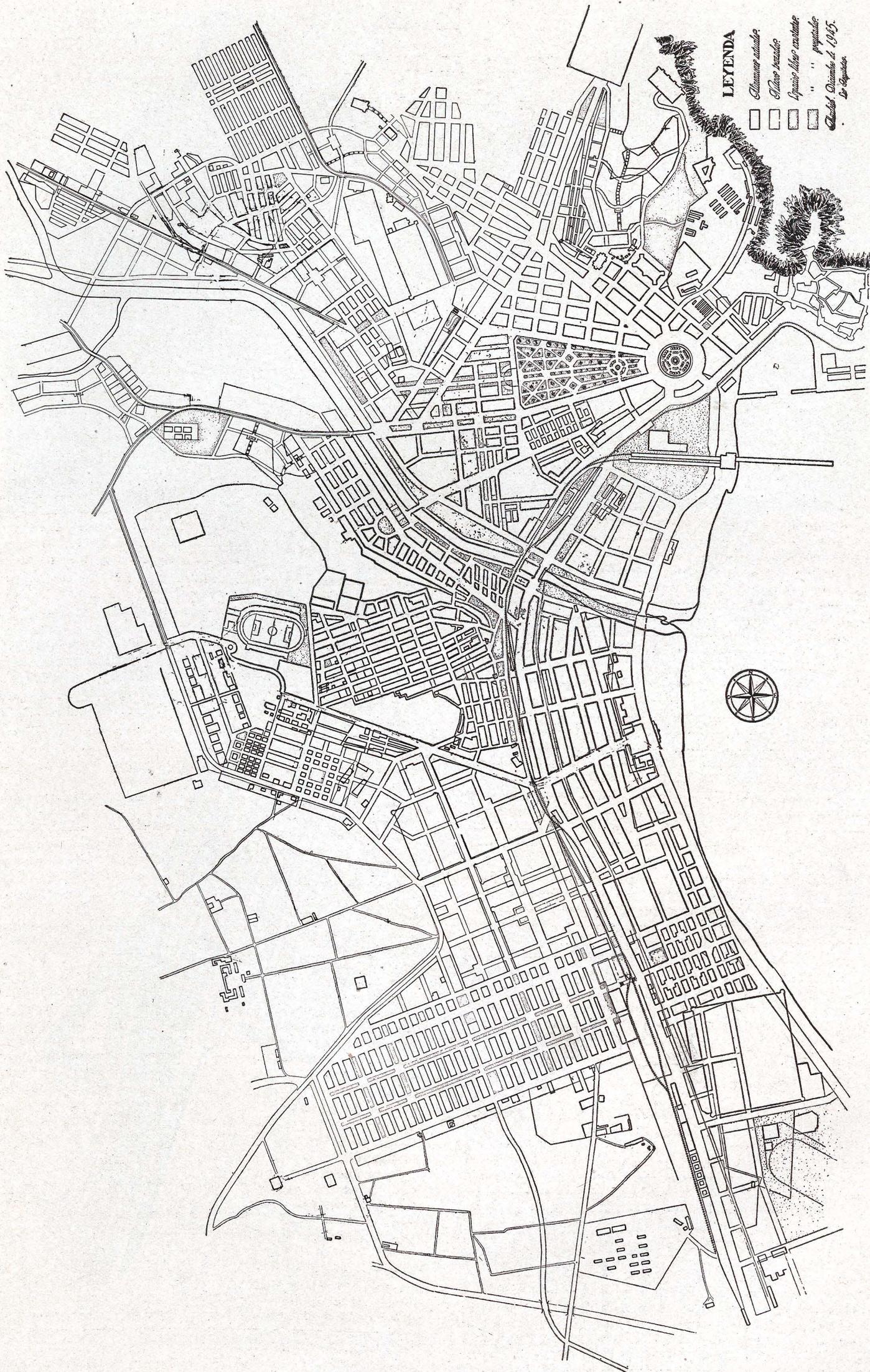
En primer lugar, destaca la excesiva extensión que actualmente tiene Melilla, debido a la abundancia de edificaciones de una planta en barrios donde por la anchura de calles y condiciones del terreno deberían haberse proyectado mayores alturas. Como consecuencia de este problema no existe una red de calles convenientes que ungen entre sí los diferentes barrios, que quedan, en cierto modo, desconectados y, desde luego, ratos de servicios, pues es imposible, económicamente, establecer los servicios de suelo y subsuelo en debidas condiciones para zonas tan alejadas.

En segundo lugar, existe una serie de edificios públicos y privados, especialmente cuarteles e industrias, en terrenos que si en un momento dado fueron propicios para los respectivos fines, hoy, y sobre todo pensando en el porvenir, resultan inapropiados, siendo convenientísimo prever para el futuro los emplazamientos de cuarteles que den lugar a extinción de algunos de los existentes, y las reservas de algunas zonas para emplazamiento de industrias relacionadas con las vías de comunicación y al margen de los barrios residenciales, para evitar la grave incomodidad de la mezcla de industria y vivienda.

El problema de comunicaciones no es de suma gravedad, pues la vía de mayor importancia, que es la de la carretera de Nador, no resulta, por hoy, congestionada, aunque si conviene prever en un futuro un desdoblamiento de la misma, ya que una ampliación sería difícil.

Si en cambio resulta incómodo e inapropiado el actual sistema de ferrocarriles, pues se da el caso de desarrollarse paralelamente tres líneas ferroviarias a ambos lados de la carretera de Nador, produciendo un obstáculo y peligro para el desenvolvimiento normal de los barrios residenciales.

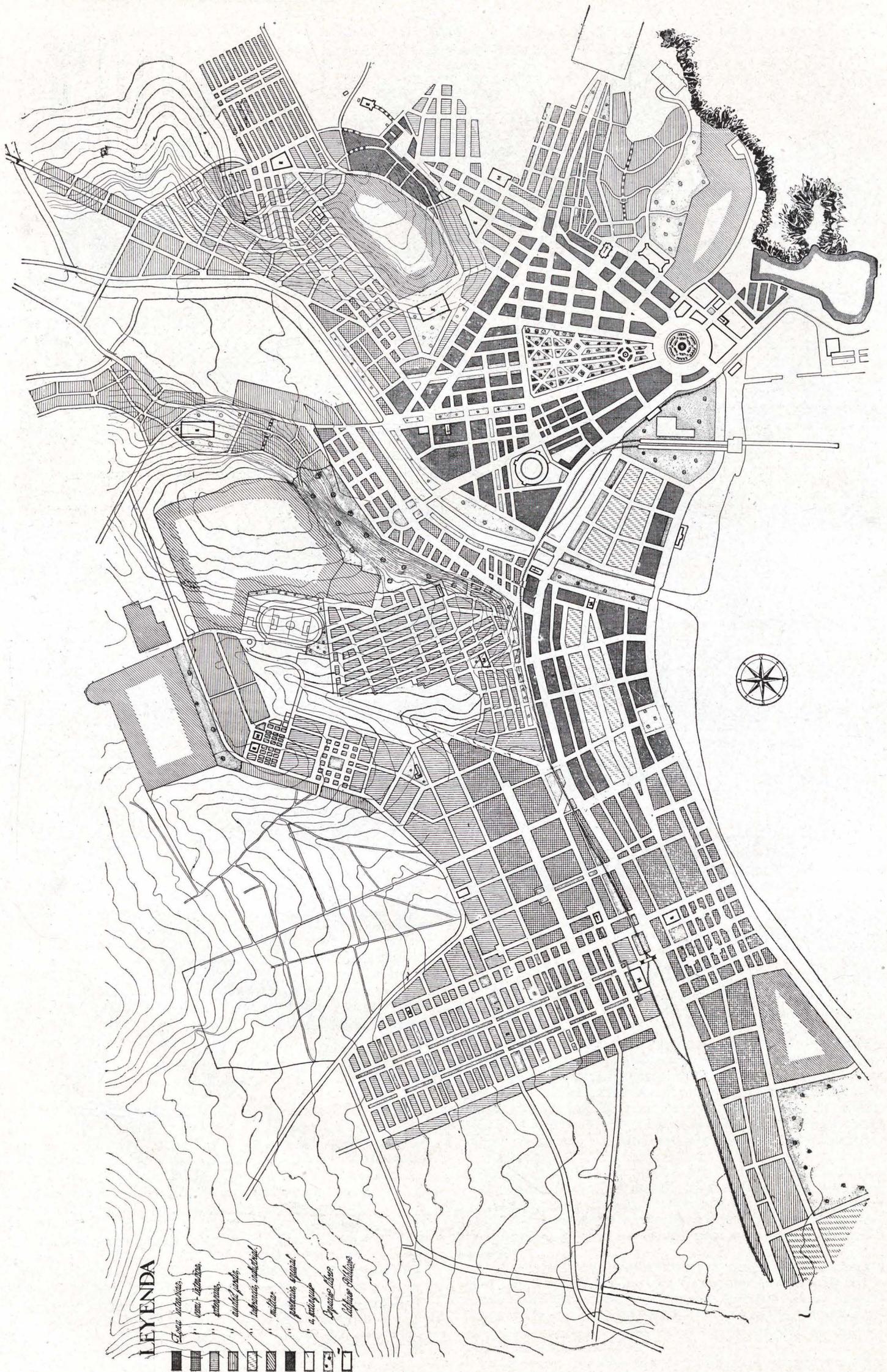
Destacados los más graves problemas, causa principal



LEYENDA

- Alameda actual
- Alameda trazada
- Espacios libres reservados
- Espacios libres proyectados
- Cercado
- Orizaba 1915
- La Esperanza

Plano de trazado.



Plano de zonificación.



Bloques de viviendas en el puerto.

de la actual desorganización de la ciudad; expuesta la teoría del incremento de población y las principales actividades futuras, pasamos a continuación a exponer el proyecto estudiado, en sus diferentes aspectos:

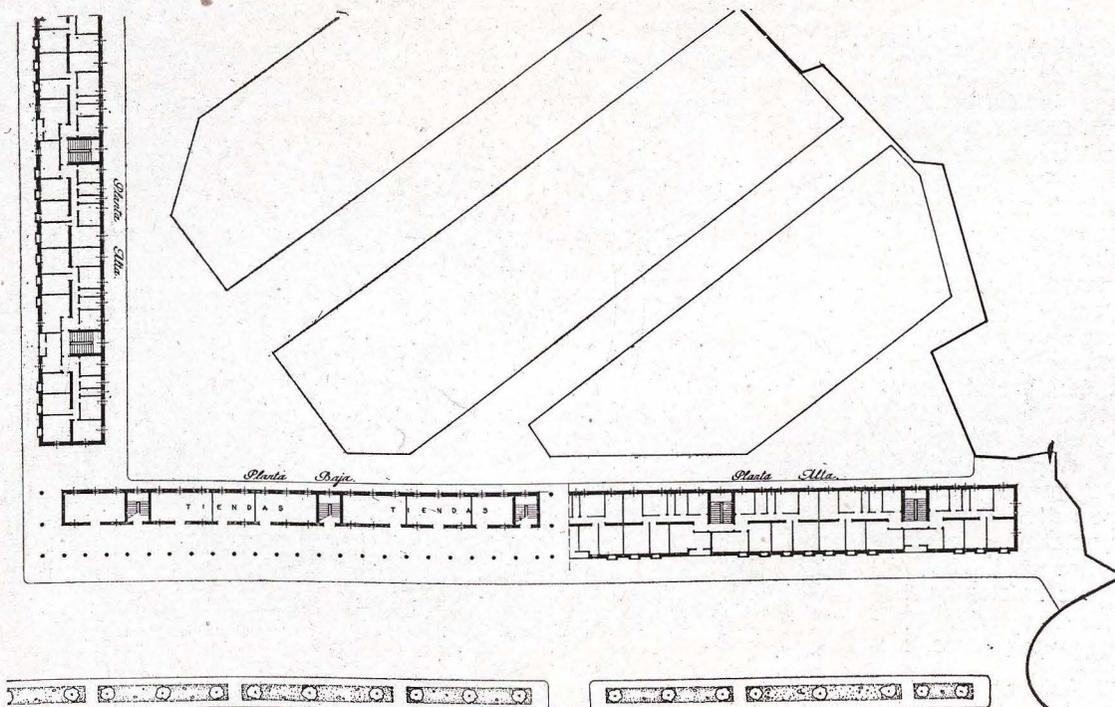
Extensión. Comunicaciones. Ferrocarriles, Zonificación. Barrios y centros. Ciudad antigua. Representación. Barrios musulmán y hebreo. Edificios públicos. Etapas y realización.

EXTENSIÓN

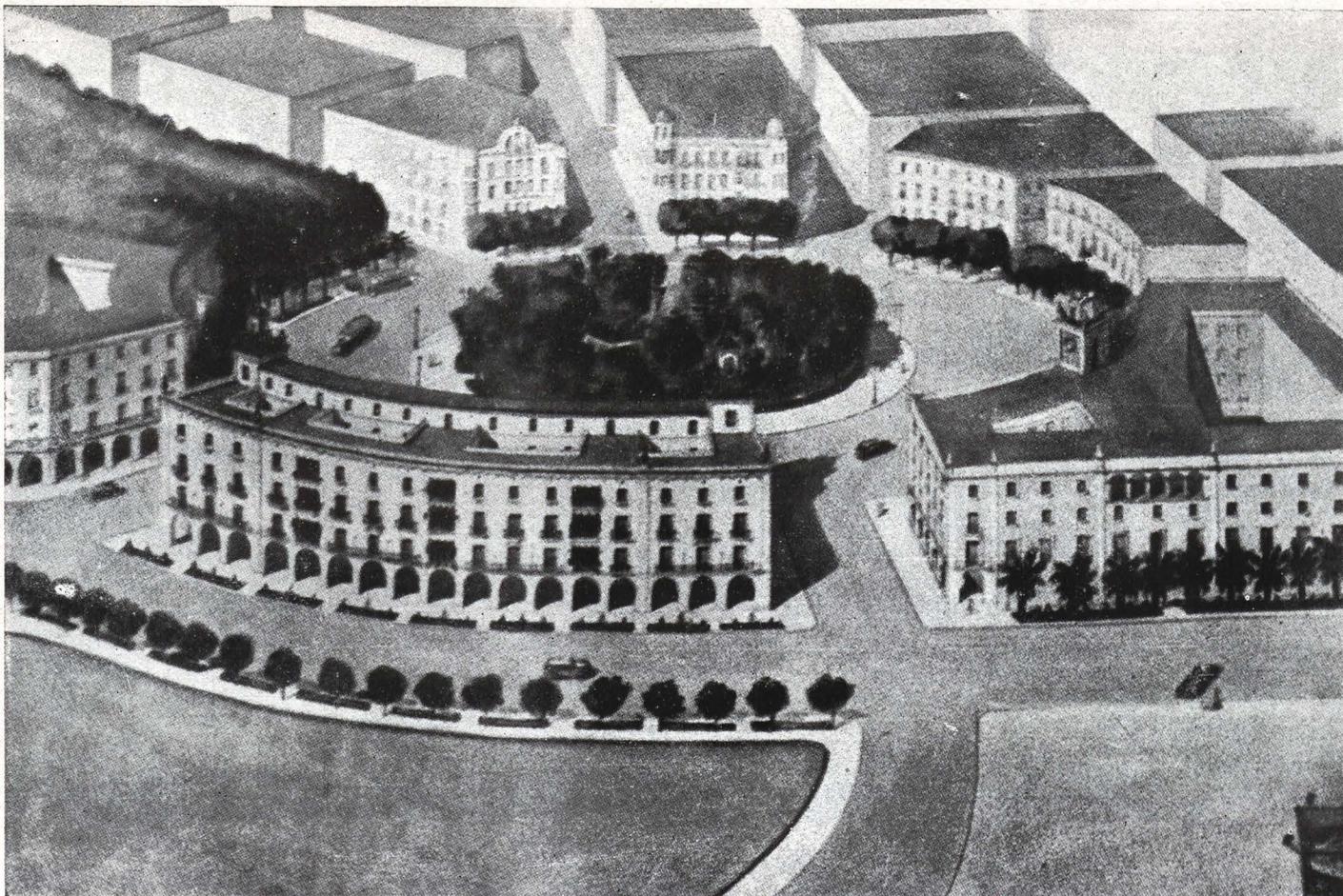
Ya hemos expuesto la falta de densidad de población existente, que da lugar a una extensión en desacuerdo

con la población actual; una primera preocupación es la de lograr la intensificación de la densidad de habitantes por hectárea, creando unas nuevas ordenanzas municipales que permitan y fomenten el desarrollo en altura de las edificaciones de muchos de los barrios actuales.

Sin embargo, no será bastante tal previsión, siendo necesario señalar algunas zonas donde se puedan edificar nuevos barrios, habiéndose determinado principalmente para tal finalidad los terrenos de la playa y los que ocupan los cuarteles de Artillería e Intendencia y Hospital Militar, apropiados ambos para desarrollar unos barrios con edificación alta que a su vez permitan lograr la debida conexión del centro con los barrios



Bloques de viviendas en el puerto.



Perspectiva de la Plaza de España.

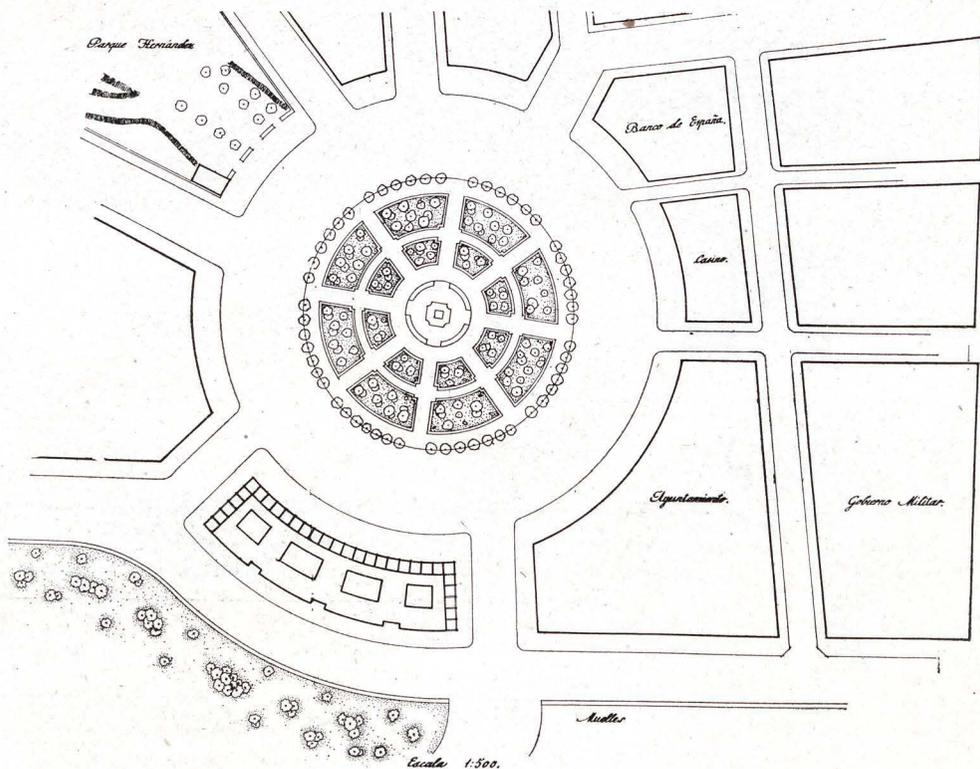


COMUNICACIONES

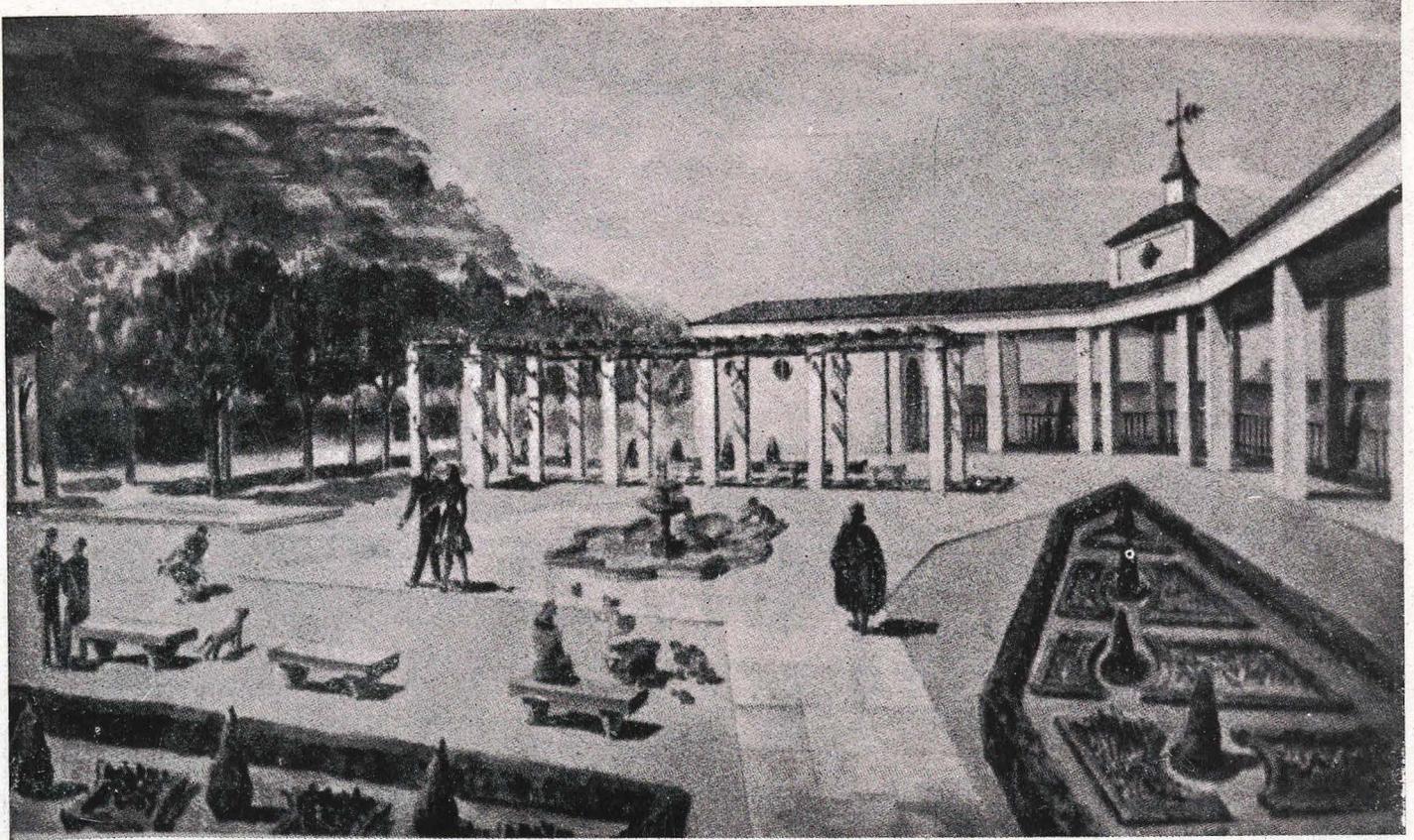
Actualmente la única comunicación con Nador se realiza por una vía, que si de suficiente anchura en el momento, puede en el futuro quedar congestionada, habiéndose proyectado con esta finalidad un desdoblamiento de la misma hacia el borde del mar, constituyendo el paseo marítimo, que, sin solución de continuidad y a pesar de la dificultad técnica y económica que pueda suponer el paso inferior por el muelle de carga del mineral de hierro, debe desembocar en la propia Plaza de España, lateralmente, a la derecha del nuevo Ayuntamiento en construcción.

del Real y General Sanjurjo.

En el proyecto se ha determinado una *línea limitativa*, fuera de la cual no deberá permitirse otra edificación que la meramente agrícola, pues es preciso, aunque ello exija tomar enérgicas medidas, que se evite en el futuro la extensión sin orden ni límites hasta que se hayan agotado las posibilidades dentro de las zonas existentes. Fuera de esta línea límite han quedado algunos barrios, como el de Hernán Cortés, Ataque Seco, etc., etc., que deberán extinguirse en el futuro, por su inadecuado emplazamiento y alejamiento, sin querer decir que esta extinción no deba llevarse de una manera paulatina y graduada, para no dañar en lo más mínimo los intereses existentes, habiéndose redactado a estos efectos unas ordenanzas especiales para estas zonas.



Ordenación de la Plaza de España.



Proyecto de balcón al Mediterráneo.

Aparte de esta vía de desdoblamiento, que por su situación ha de contribuir extraordinariamente al embellecimiento de una zona, dando lugar a la creación de una serie de solares perfectamente aptos para edificar, se ha proyectado otra vía circunvalatoria al Oeste, que sirve para lograr la desviación de las comunicaciones desde Zoco del Had y Sidi-Guarinach a la carretera de Nador, al margen de la ciudad. Esta vía parte del mismo punto de la carretera de Nador de donde arranca el Paseo Marítimo, y ascendiendo suavemente atraviesa el barrio del Real, continúa por encima de los cuarteles actuales de Artillería, pasa delante del de Alfonso XIII, desciende hasta el río, atravesándolo en puente, ascendiendo nuevamente hasta el barrio de Cabrerizas, bordeando el cuartel de Africa, para desembocar, por último, por la plaza del Comandante Benitez, en la avenida del Generalísimo, constituyendo una vía circunvalatoria y limitativa en algunos puntos de la futura extensión y que auxiliará extraordinariamente las comunicaciones interiores y de conexión de barrios periféricos, constituyendo, con el Paseo Marítimo, un auténtico anillo envolvente.

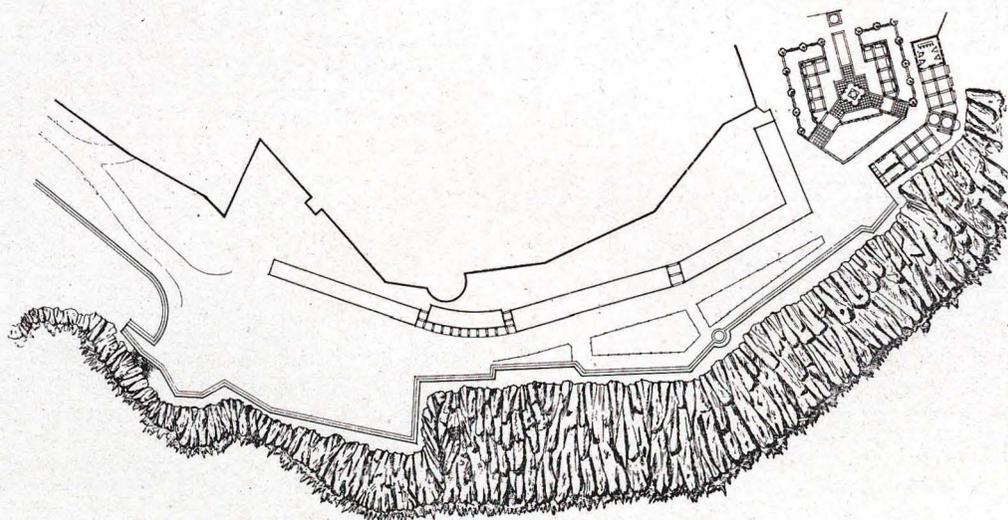
FERROCARRILES

El problema ferroviario tiene dos aspectos: Uno, el

que se deriva de los transportes de viajeros desde Nador, y otro, el de carga del mineral de hierro, que se realiza por dos vías de las Compañías de Minas del Rif y Setolazar, teniendo ambas sus correspondientes instalaciones y servicios, que ocupan bastantes extensiones.

Aparte de las dificultades económicas que ello origine, la solución auténtica para el mejor desenvolvimiento de estas actividades ferroviarias de tan gran importancia es la unificación, suprimiendo la línea que circula al este de la carretera de Nador, llevándola por el mismo lugar de situación de la línea de Minas del Rif, ya que existen reservas de terrenos suficientes, y unificando al mismo tiempo las instalaciones ferroviarias complementarias, continuando de esta manera todas las líneas ferroviarias por el mismo recorrido hasta el punto donde, atravesado el río de Oro, se origine la bifurcación de las que montan al cargadero de mineral y las que continúan a nivel por el puerto, al borde de los muelles. El ferrocarril de viajeros deberá continuar el mismo recorrido, estableciendo un apeadero pasado el puente del muelle del mineral, muy cerca de la Plaza de España, y pudiendo continuar, si se desea, esta línea hasta el borde de los muelles para facilitación y enlace con las líneas marítimas.

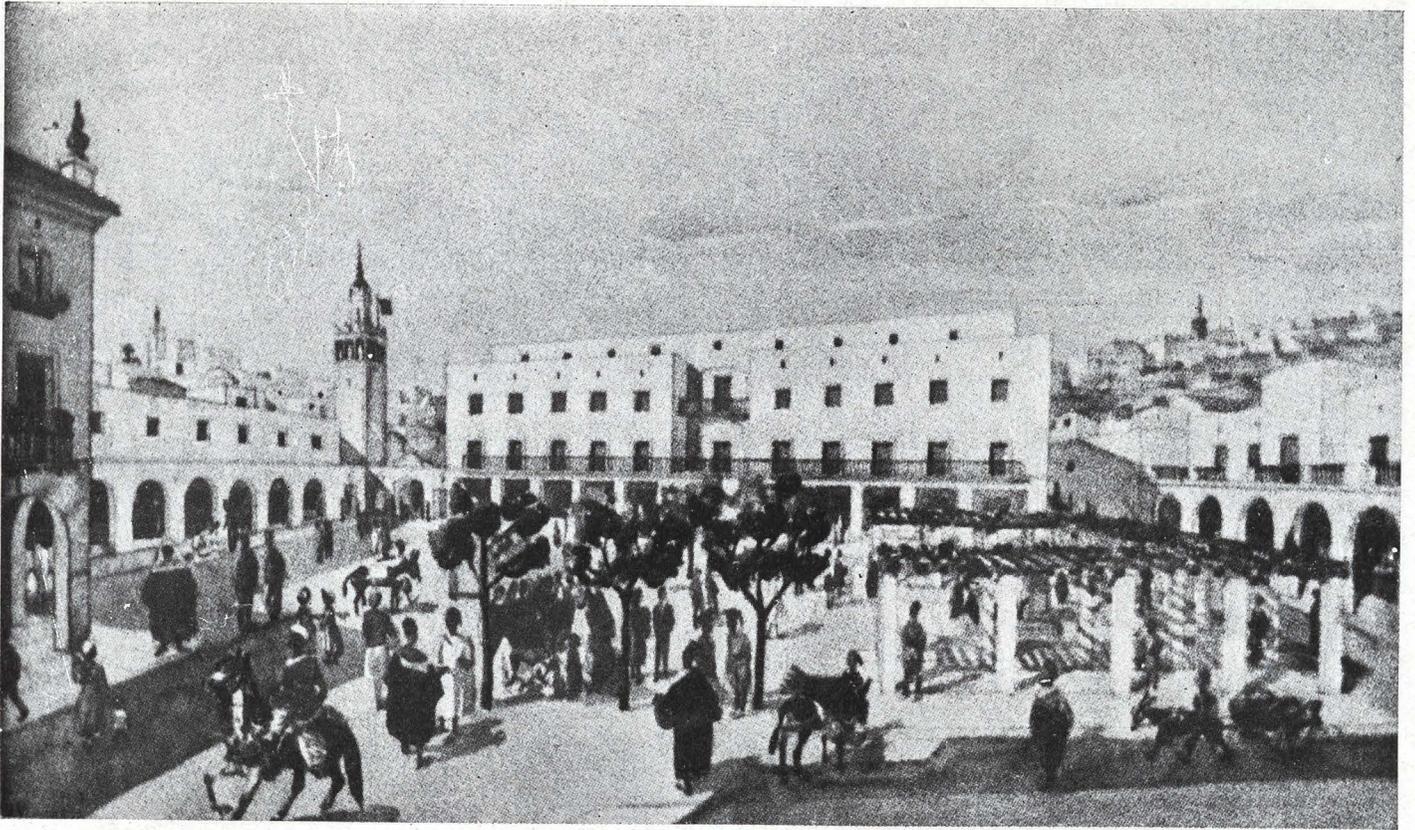
El único problema que queda sin resolver, aunque muy aminorado, es el de los pasos a nivel y la desconexión



Mar

Mediterráneo

Balcón al Mediterráneo.



Zoco musulmán.



Aspecto del zoco actual.

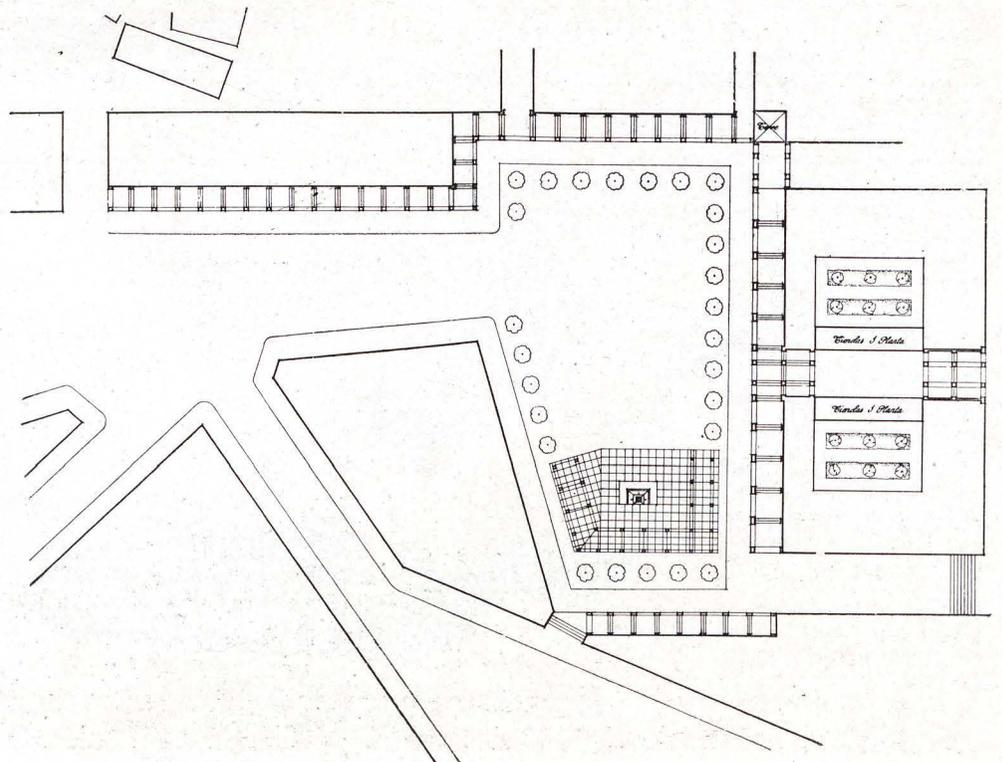
ZONIFICACIÓN

En el plan de urbanización se han destacado dos sistemas de zonificación: Uno, pensando en la aplicación de las nuevas ordenanzas municipales dentro de la clasificación en zonas intensivas, semiintensivas, extensivas y de ciudad-jardín, que permitirán regular la edificación de las mismas según normas distintas, para lograr la unidad necesaria dentro de cada barrio.

El otro sistema de zonificación se refiere a la situación en el plano de las zonas más aptas para emplazamiento de industrias, espacios libres, zonas de tolerancia industrial (mezcla de viviendas e industrias) y zonas militares.

En las ordenanzas municipales quedan aclarados los conceptos y las normas reguladoras de cada una de las zonas señaladas, siendo las intensivas las que permiten un mayor aprovechamiento de terreno, en cuanto a

que la solución ferroviaria crea entre los barrios del Real y Calvo Sotelo con los situados al este de la carretera de Nador, a lo largo de la playa. Con objeto de aminorar este problema, no se da continuidad a todas las calles entre ambos barrios, sino a unas cuantas principales, que deberán, forzosamente, pasar a nivel las líneas ferroviarias y donde sea posible establecer las barreras necesarias, y otra serie de calles de tipo secundario que con pasarelas y pasos interiores, y principalmente para peatones, salvarán el obstáculo ferroviario, pues se considera que la existencia actual del muelle del mineral y la necesidad del acceso al puerto no permiten otra más brillante solución, pues una a base de zanja abierta tendría los inconvenientes del paso a nivel del lecho del río de Oro, que a su vez plantearía otro problema costosísimo, que es el de la desviación del río en túnel bajo la ciudad, fuera del recinto portuario.



Planta del zoco musulmán.

superficie y alturas, con posibilidad de emplazamiento para edificios públicos, oficiales o privados, y de comercio intensivo. Se aplicarán a los barrios de Reina Victoria, Puerto y al actualmente llamado Industrial.

La zona semiintensiva permite un mayor aprovechamiento en superficie, pero con menores alturas, y se aplicará a los barrios de Tesorillo, Carmen, General Sanjurjo y barrio futuro en la zona que ocupan los cuarteles de Artillería e Intendencia y Hospital Militar.

Las zonas extensivas son principalmente de edificación baja y comprenden gran parte del parrio del Real, General Valiño, Primo de Rivera, Calvo Sotelo, Cabrerizas y Polígono.

Las zonas de ciudad-jardín, a base de edificación en fila, pareada o aislada, pero con reserva para jardín propio, se sitúan principalmente a lo largo de las carreteras de penetración: carretera de Nador, carretera a Zoco el Had, carretera Sidi-Guariach, frente al cuartel Alfonso XIII, y en la zona de Ataque Seco, donde, previa la extinción de la edificación existente, deberá realizarse una transformación en ciudad-jardín, aprovechando el escalonamiento natural y la situación privilegiada.

Se proyecta extinguir los barrios de Hernán Cortés y, en general, los existentes fuera de la línea limitativa proyectada, que quedarán sometidos a ordenanzas restrictivas y a un sistema graduado de expropiaciones parciales, que siempre será menos costoso de llevar los servicios de urbanización a barrios tan alejados y de carácter insalubre por sus tipos de viviendas.

El segundo sistema de zonificación ha permitido definir las zonas de carácter industrial, tolerancia industrial, espacios libres y zonas militares.

Se determina la zona industrial en un extremo de la ciudad y a lo largo de la carretera de Nador, pasados los terrenos de la Hípica. Se considera esta zona como la más apropiada para instalaciones industriales que, por su carácter de peligrosas, insalubres o incómodas, no sean compatibles con los barrios residenciales, y aunque situada en un extremo, permite una fácil comunicación con el puerto y barrios obreros, que principalmente se establecerían en el actual del Real y el del General Sanjurjo. Esta zona tendría también la ventaja de una comunicación marítima, en el caso de construirse el canal de enlace entre el puerto y la Mar Chica.

No puede quedar la ciudad servida en su aspecto industrial con sólo el señalamiento de esta zona; por esta razón se delimitan otras cuatro zonas, llamadas de tolerancia industrial, donde se puede hacer compatible la industria con los almacenes, garajes y viviendas, siempre que aquéllos no ofrezcan ningún peligro ni incomodidad para éstas, y deberán ajustarse, como consecuencia, a las normas que determina la ordenanza municipal en estas zonas.

Las cuatro zonas señaladas son: Una, lindando con la zona industrial, situada entre éstas y los terrenos de la Hípica; otra segunda, situada en el llamado barrio Industrial, comprendiendo cuatro manzanas, donde en la actualidad predominan una serie de edificaciones destinadas a industrias y almacenes, quedando delimitada dentro del núcleo residencial. Otra tercera, en los terrenos ocupados por Obras Públicas entre la playa, la carretera de Nador y el muelle del mineral, y que principalmente deberán destinarse a emplazamiento de almacenes, con vistas al servicio del puerto; y la última, emplazada junto a la carretera a Zoco el Had, en el extremo noroeste de la ciudad. De esta forma las cinco zonas permitirán satisfacer las necesidades futuras de la pequeña y gran industria que pueda establecerse en Melilla.

Los espacios libres se establecen en los lugares apropiados por sus condiciones naturales, constituyendo entre sí un sistema que permita garantizar las condiciones de salubridad y las necesidades de esparcimiento de los habitantes. El río, con sus laderas, constituye el principal elemento, ya que en su continuación se desarrollan las zonas de huerta con abundante vegetación. Las laderas más pronunciadas y menos aptas para edificación deben quedar dispuestas para su repoblación apropiada a las condiciones del terreno y topografía.

Por último, el Parque, el Estadio y la Hípica constituirán tres espacios de destacada importancia y estratégicamente situados.

Además de todos estos elementos, se reservan en cada uno de los barrios pequeñas zonas para establecimiento de plazas ajardinadas y parques infantiles, en cuyas proximidades deberán emplazarse los grupos escolares y guarderías infantiles.

Las zonas militares se han de determinar como consecuencia del plan general de acuartelamientos en estudio por el Alto Mando, pero con la tendencia, ya iniciada, de extinguir algunos de los cuarteles existentes que, por condiciones de emplazamiento o por necesidades de ampliación, resultan inapropiados y han quedado rebasados por el crecimiento de la ciudad y envueltos por ella. De este modo se satisfacen, por un lado, las necesidades militares, compatibilizándolas con las urbanas, ya que la extinción de algunos cuarteles crea zonas urbanizables relativamente céntricas, donde se constituirán reservas de importancia para el desarrollo futuro de Melilla.

BARRIOS Y CENTROS

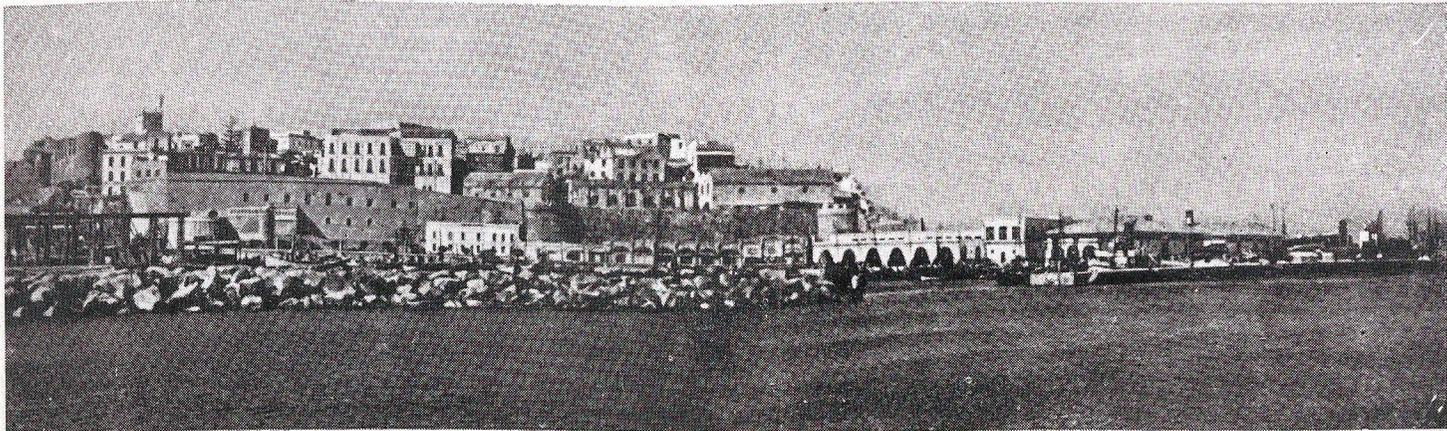
Uno de los aspectos del plan redactado es el de definir los diferentes barrios de la ciudad con un complemento de edificios públicos necesarios para su desenvolvimiento. En los actuales barrios, en general, se ha abusado de trazados lineales sin adaptación topográfica, dando excesiva anchura a las calles, con ausencia de plazas y emplazamientos de edificios públicos (parroquia, mercados, grupos escolares, baños públicos, Casas de Socorro, etc.).

En el proyecto redactado, respetando lo más posible los trabajos existentes, se introducen, sin embargo, algunas modificaciones y sobre todo se crea en cada barrio una plaza como centro del mismo, donde deberá emplazarse alguno de los edificios de que carezcan, bien sea parroquia, mercado o grupo escolar.

Se distinguen en la ciudad, los siguientes barrios: Reina Victoria, como barrio típicamente comercial y de situación de edificios públicos de importancia. El llamado Industrial, como ampliación del primero, que constituye una importante reserva para edificaciones residenciales con fachada al futuro Paseo Marítimo. El del Tesorillo, como barrio residencial, de clase media. El del Carmen. El del Polígono. El nuevo barrio Moro, en los alrededores del Zoco. Barrios de Cabrerizas, Calvo Sotelo y Primo de Rivera, como barrios obreros. Barrio del Real, General Sanjurjo y la ciudad antigua, y los nuevos que se crean como consecuencia de la extinción de los cuarteles.

CIUDAD ANTIGUA

Melilla la Vieja es en la actualidad un recinto amurallado dentro del cual se desarrolla un núcleo limitado donde existen un sinnúmero de construcciones de carácter militar. Si las necesidades del Alto Mando permitieran la extinción de algunos servicios, cabría hacer algunas reformas locales, creando un núcleo residencial dentro de su trazado irregular y primitivo, bus-



La ciudad antigua.



Fotoplano de Melilla.

cando la nota pintoresca y al que habría que mejorarle los accesos actuales con nuevas rampas y escalinatas o elementos mecánicos.

Este sector debe estar sometido a una ordenanza especial que permita conservar en él todo aquello que tenga un valor histórico o representativo, destacando, principalmente, la muralla y sus accesos.

En el tercer recinto se proyecta una vía de cornisa que terminará en un mirador con jardines, para valorizar las vistas al mar.

REPRESENTACIÓN

Se proyecta a lo largo del paseo del puerto, desde el recinto antiguo hasta la plaza de España inclusive, la creación de una zona oficial de carácter representativo donde se concentran la mayor parte de los edificios de carácter público, con cuidado muy especial de las fachadas que miran al puerto, para conseguir un conjunto que tenga unidad y armonía y constituya la fachada portuaria, causando, con el conjunto del recinto amurallado, una visión agradable entrando desde el mar.

Este conjunto de edificios deberá tener su complemento en la zona de las playas, frente al Paseo Marítimo, donde, con un predominio de construcciones destinadas a viviendas, algunas plazas abiertas y algún edificio público, se constituya también otro conjunto de gran efecto, sujeto, igualmente, a una unidad de arquitectura.

BARRIOS MUSULMÁN Y HEBREO

Embrionariamente existen dos barrios: el Polígono y el del Zoco, en las laderas de Cabrerizas, de carácter principalmente hebreo y musulmán. Interesa no sólo conservarlos, sino revalorizarlos, creando dentro de ellos un programa de edificios religiosos, mercados, baños, etc. Con esta finalidad se ha proyectado la transformación del barrio de Latas, en el que, por razones topográficas, deberá crearse un barrio moro con sus características especiales de trazado y arquitectura.

Entre ambos barrios quedará un amplio parque natural,

en el que queda emplazada la Escuela de Artes y Oficios.

EDIFICIOS PÚBLICOS

En el plan redactado quedan definidos los emplazamientos de un amplio programa de edificios públicos, de acuerdo con las necesidades de la ciudad. Unos, los de más alta representación, en las proximidades de la plaza de España, dentro de la zona oficial de concentración de edificios públicos, y otros se emplazan en los centros de los barrios, como complemento de los edificios necesarios, bien sean de carácter religioso, mercados o enseñanza.

ETAPAS Y REALIZACIÓN

El primer punto a tratar es el de la aprobación del plan con sus ordenanzas correspondientes, obligándose, tanto a las entidades oficiales como a las particulares, a respetar trazados, alineaciones y emplazamientos, para lograr el conjunto orgánico que debe constituir la base de la urbanización de Melilla.

Simultáneamente con la aprobación, cabe iniciar una política de suelo y expropiaciones parciales que permita la realización de parte de los proyectos, evitando, al mismo tiempo, la especulación abusiva en las zonas revalorizadas y reservando los espacios necesarios para parques y jardines.

Por último, cabe llevar adelante una serie de proyectos parciales, unos, como los de accesos y reforma ferroviaria, por iniciativa de la Jefatura de Obras Públicas; otras, como las de desplazamientos de cuarteles y urbanización de solares resultantes, por el Alto Mando militar, y otras de carácter local, como las plazas de barrio con su programa de edificios (escuelas, mercados, etc.), por el Ayuntamiento de la ciudad, quien a su vez deberá ejercer la máxima vigilancia en el cumplimiento de los trazados y ordenanzas municipales.

La iniciativa privada, por su parte, puede colaborar no solamente observando el cumplimiento de las ordenanzas, sino llevando a cabo determinados proyectos que pueden ser objeto de concesión por parte del Ayuntamiento.



Visra general.