

MELILLA: SU PASADO INDUSTRIAL

FERNANDO SARUEL HERNÁNDEZ

HISTORIADOR Y PROFESOR DE GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EDUCACIÓN SECUNDARIA. DOCTORANDO EN FACULTA DE TURISMO DE LA UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

RESUMEN

La ciudad de Melilla, durante cerca de ochenta años del siglo XX, tuvo un importante papel industrializador de la zona debido a diferentes causas. Además este período podemos diferenciarlos en tres etapas fundamentales: la primera de ella relacionada con la declaración en 1863 de puerto franco, la construcción del puerto y las prospecciones mineras en el Marruecos cercano. La segunda etapa abarcaría desde la implantación del Protectorado español en Marruecos hasta su cese (1912-1956) y la tercera y última la desmantelación de esas pequeñas y medianas industrias que dieron origen a un importante proletariado.

Palabras Clave: Melilla, industrialización, economía, Protectorado, Marruecos

ABSTRACT

The city of Melilla, for about eighty years of the twentieth century, had an important industrializing role in the area due to different causes. Besides this period we can differentiate them into three fundamental stages: the first of them related to the declaration in 1863 of the free port, the construction of the port and the mining prospections in nearby Morocco. The second stage would cover from the implantation of the Spanish Protectorate in Morocco until its cessation (1912-1956) and the third and last one the dismantling of those small and medium industries that gave rise to an important proletariat.

Keywords: Melilla, industrialization, economy, Protectorate, Morocco

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Melilla, española desde el 17 de septiembre de 1497, ha pasado durante casi cuatrocientos años recluida dentro de las murallas o recintos defensivos que a lo largo de esos siglos han ido conformando lo que se denomina la ciudad antigua o Melilla la Vieja.

Durante esas centurias, Melilla no tuvo ningún tipo de industrias, ya sea artesanal o fabril, debido en parte a ser una “plaza fuerte” y presidio. En efecto, la ciudad se convirtió desde el comienzo de su etapa española en un reducto donde lo militar y la poliorcética lo dominaba todo.

Más aún, cuando a partir sobre todo de finales del siglo XVI se convierte en un presidio, si bien en un principio utilizando la acepción de esta palabra como plaza fuerte que está junto a territorio hostil, para después pasar a ser un presidio con presidiarios y reos que cumplían sus culpas alejados del lugar donde habían cometido sus faltas.

A esto hay que añadir la política de asedio y sitio impuesto por los fronterizos que hizo que la ciudad estuviera siempre en “estado constante de guerra”.

Añadir además que durante este tiempo, la monarquía hispana en muchas ocasiones dejó a un lado o le importó bastante poco los diferentes enclaves que tenía en el Norte de África como en este caso, Melilla.

Puesto que al no tener campo exterior donde extenderse y poder cultivar y tener ganado para la alimentación de la plaza, todo debía ser enviado desde la Península (casi siempre desde la ciudad de Málaga) lo que llevó que cuando existían crisis financieras, de subsistencias, por guerra continua, etc., la ciudad se veía abandonada a su suerte.

Cuando tras el conflicto denominado “Guerra de África” de 1859-60, se firmó el llamado Convenio de Tetuán, uno de los puntos era la ampliación de los límites de Melilla, lo que llevaba aparejado una aspiración que durante muchos años se venía esperando por parte de los que residían en la ciudad.

Esto llevó al replanteamiento de una nueva zona o hinterland para Melilla, donde poder ampliar sus terrenos y por ende, poder cultivar muchas zonas y empezar a crear lugares de nueva industrialización.

Sin embargo, todo fue muy lento, hubo que esperar al disparo del cañón denominado “el Caminante” desde un punto alto del fuerte de Victoria Grande para que a sus disparos pudieran establecerse los tan deseados límites.

A partir de entonces, y después de muchos contratiempos, Melilla empieza a salir del atenazamiento de sus propias murallas, si bien en un principio muy poco a poco, para a primeros del siglo XX hacerlo de modo definitivo.

FASES DE INDUSTRIALIZACIÓN

En esta situación es donde podemos centrar las diferentes fases que dio lugar al proceso industrializador de la ciudad, que podemos dividir teniendo en cuenta los distintos avatares que jalónaron estos años su propia historia.

En efecto, son tres las etapas en las que hemos dividido la industrialización.

La primera de ellas estaría relacionada muy directamente con la aprobación del Real Decreto de declaración de Melilla y las Islas Chafarinas como “puerto franco” lo que supuso un gran alivio y una apertura definitiva del despegue económico y comercial de la zona que llevó aparejado empezar a crear un tejido industrial de diversa consideración.

Asimismo, otro factor importante en esta etapa que podemos datar entre 1863 y 1912, es el inicio de la construcción del puerto de Melilla y su homólogo en las Islas Chafarinas, para concluir con los inicios de las prospecciones mineras en zonas limítrofes dentro de Marruecos.

La segunda fase estaría marcada por la implantación del Protectorado español en la zona de Marruecos que abarcaría desde 1912 hasta el cese del mismo acaecido en 1956, donde el desarrollo de la industria media y pequeña va a ser un gran motor para la economía y desarrollo de la ciudad.

Por último, la tercera etapa estaría enmarcada entre el fin del protectorado español en Marruecos en 1956 y los años ochenta del pasado siglo, en el que se produce la casi desmantelación y desaparición de todo esa industrialización que supuso un hito importante en la ciudad,

Todo ello provocará una grave crisis no solamente económica sino incluso de identidad.

1ªFASE: 1863-1912 INICIOS DEL PROCESO INDUSTRIALIZADOR

Hasta ese momento, los habitantes de Melilla se encontraban confinados en los cuatro recintos fortificados de la plaza y no tenían ninguna relación con el exterior de la misma.

A esto hay que añadir el continuo “estado de guerra” en que era denominada desde el gobierno de la nación, que en muchas ocasiones prohibían cualquier tipo de comercio o intercambio con los fronterizos aunque en la práctica, estos intercambios existirían en tanto en cuanto la ciudad se abastecía de aquellos productos de primera necesidad que tan tardíamente eran enviados desde la Península.

Por ello no era extraño el trasiego de comerciantes marroquíes entrando y saliendo a las horas estipuladas para el intercambio y venta de sus productos.

A pesar de todo esto, en Melilla no se podía establecer una industria ni unos comercios importantes, tan solo algunas cantinas y comercios de comestibles.

Sería a partir de la ampliación de los límites de Melilla, a raíz del Convenio firmado entre España y Marruecos tras el conflicto de 1859-60, cuando se pudo tener en consideración una zona mucho más amplia y segura que daría lugar al desarrollo urbano de la ciudad, lo que llevó paulatinamente al principio y a raíz de los diferentes conflictos con los fronterizos después, a la llegada de abundante población en su mayoría buscando trabajo o instalándose como comerciantes e industriales.

Esta llegada de industriales y comerciantes, entre ellos una considerable colonia hebrea llegada desde 1864, vieron la imperiosa necesidad de dotar a Melilla de una legislación que pudiera permitir la agilización y el más barato coste de las mercancías para así poder desarrollarse económicamente.

Estas reclamaciones tuvieron su fruto con la firma del decreto de 18 de mayo de 1863 en el que sería declarada la ciudad como “puerto franco”, esto es, la “importación, en las mejores condiciones de precio, de productos hasta entonces desconocidos o poco habituales y el incremento de los ya tradicionales”

Todo ello llevaría a la ampliación de un mercado que hasta entonces era muy exiguo: los productos serían en su mayoría franceses y británicos con precios muy asequibles que sin embargo, chocaban con los españoles, lo cual llevó a tener más de un problema por esa cuestión.

Lo que estaba claro es que a partir de este momento en la propia ciudad se empezó a respirar un ambiente mucho más comercial y productivo diferente a todo lo que había sido hasta ese momento.

Además para este desarrollo se pedía al Estado “la rebaja de fletes, el establecimiento de líneas de vapores más amplias, etc., y a los industriales, precios más competitivos y adaptación de la producción”

La implantación de nuevas líneas marítimas procedentes de puertos franceses sobre todo, hizo que recalaran en Melilla toda esa mercancía que de otra manera no hubiera podido hacerse.

La presencia, como hemos dicho anteriormente, de una importante colonia de comerciantes judíos también fue un factor importante a la hora sobre todo de la exportación de productos marroquíes por Melilla, asimismo eran prácticamente los únicos que comerciaban con mercancías de países extranjeros, auspiciados por Inglaterra quien en aquella época tenía apetencias por ese lado de Marruecos.

Una vez comenzado el trasiego comercial, pronto se topó el desarrollo comercial e industrial de la ciudad con un problema bastante importante: la falta de un puerto adecuado a las necesidades que demandaba la nueva situación de la ciudad.

En efecto, fueron muchos los prohombres de la ciudad y las sociedades geográficas españolas que enviaron e incluso viajaron para hablar con los representantes gubernamentales para la construcción más pronto que tarde de un establecimiento portuario capaz de absorber el flujo comercial e industrial que ya se estaba desarrollando en Melilla.

Habría que hablar del impulso que dio a la economía melillense el conflicto armado de 1893-94, conocida como la “guerra de Margallo” al ser éste el Comandante General que perecería en dicho conflicto.

A la par, esta confrontación hizo ver claramente la necesidad de un verdadero puerto, pues tan sólo existía un pequeño muelle militar, pero que no cubría las verdaderas necesidades de la nueva ciudad.

Añadir además que al calor del conflicto y de los más de 22000 militares que fueron enviados para sofocar este problema, fueron acompañados por una serie de personas, la mayoría obreros y jornaleros en paro y sin cualificación alguna que veían en Melilla, el lugar idóneo donde encontrar un medio digno de subsistencia.

Esto hizo que la población aumentara y se produjeran problemas anejos como sobre todo el alojamiento.

Por las presiones de importantes sectores, sobre todo económicos, se promulgó la Ley de 7 de mayo de 1902 donde se crearía la institución encargada de las obras y de las gestiones del futuro puerto melillense: la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas.

Dos años después, en mayo de 1904 el rey Alfonso XIII giraría la primera de las tres visitas oficiales a la ciudad.

En este caso, todavía soltero, fue el encargado de poner la primera piedra del futuro puerto de Melilla. Sin embargo, habría que esperar demasiados años sobre todo por cuestiones materiales y financieras para que el ansiado puerto fuera una realidad.

El ingeniero y director de las obras del Puerto en aquella época era Manuel Becerra, que dispuso una serie de diques para defender a la bahía melillense de los continuos desastres que los vientos reinantes tanto de Levante como de Poniente en sus temporales hacían cegar esa bahía con el consiguiente peligro que ello acontecía. Para ello se diseñó y construyó una serie de diques uno del NE y otro Sur.

Como decimos fueron muchos los inconvenientes sobre todo financieros y los materiales que habían de usarse, como la piedra que tenían que traerla de unas canteras algo lejanas y sin caminos o carreteras por donde traerlas en condiciones, por lo que se tuvo que construir un pequeño ferrocarril para traer ese material con lo que suponía de construcciones adyacentes como cuatro puentes, vías de ferrocarril, etc., lo que hicieron que las obras para la realización de estos diques duraran hasta cuatro décadas con todas las instalaciones necesarias para que fuera un puerto viable.

El conocimiento de importantes yacimientos metalíferos en zonas de Marruecos cercanas a Melilla, hizo que se disparara el interés por esta zona.

En un primer momento, serían las Sociedades Geográficas y Africanistas en las cuales estaban una serie de intelectuales y personas de la burguesía sobre todo catalana, que vieron un gran negocio en esos lugares, por lo que empezaron a fomentar el estudio y la investigación de esas zonas, enviando incluso a una serie de personas a investigar in situ los lugares más propicios.

Por otro lado, se alentó tras las diferentes reuniones que los estados europeos tuvieron con el propósito del reparto del único continente todavía sin repartir: el africano, la necesidad urgente de que España debía estar en primera línea, máxime cuando poseía en esa zona norte una serie de plazas de soberanía que podrían permitir a través de las mismas la penetración, siempre pacífica según comentaban, hacia el interior marroquí.

A esto hay que añadir el casi nulo control que el Sultán de Marruecos o Majzen tenía en su territorio de soberanía, pues la zona de las montañas del Rif, habitadas por los rifeños o beréberes, no eran susceptibles de estar bajo ninguna soberanía del Sultán,

ello llevó a que se intentara realizar una serie de incursiones europeas que en vez de tratar con el Majzen, lo ignoraban y trataban con los diferentes jefes reales de las tribus rifeñas para poder conseguir la propiedad a cambio de dinero de esos posibles ricos yacimientos metalíferos.

Estas acciones no estuvieron exentas de graves problemas, pues en la primera década del siglo XX, un personaje que se arrogaba ser el verdadero pretendiente a sultán o Majzen, denominado el Rogui Bu Hamara, se hizo el cabecilla y dueño efectivo de la zona oriental del sultanato y a cambio de importantes sumas de dinero, facilitó la entrada de europeos, sobre todo españoles y franceses otorgándoles las concesiones de los yacimientos mineros que encontraban.

Al final este cabecilla fue capturado por los soldados del Majzen y ejecutado. Pero ya se había dado un primer y necesario paso para la introducción en territorio marroquí.

Además y gracias a las conversaciones en 1904 entre España y Francia por la zona aludida y después consolidada en la Conferencia de Algeciras de 1906, se permitía la entrada en territorio del Majzen por motivos económicos arguyendo que ello facilitaría la prosperidad del entorno marroquí, cosa que al final solo fue un vil pretexto para sacar y apurar la riqueza minera de las zonas.

Al calor de todo esto, importantes hombres de negocios y políticos españoles como el Conde de Romanones, vieron una forma de enriquecerse rápidamente a través de las explotaciones mineras y crearon una serie de empresas con tal fin. Ahora siempre velado por el bienestar del marroquí.

En 1908 se fundó la Compañía Española Minas del Rif que un año antes se denominaba Sindicato de Minas del Rif y cuyos propietarios eran importantes hombres de negocios y políticos como el nombrado Conde de Romanones.

A partir de ese año, y sobre todo en 1909 se produce la internación, “siempre pacífica”, de la empresa junto a otra de capital francés y español denominada Compañía minera del Norte Africano.

En este año de 1909 fue dramático para España en general y para Melilla y su zona de influencia en particular, puesto que en julio las obras de construcción del ferrocarril que llevaría materiales y hombres a las minas y en su regreso los minerales extraídos hasta el puerto de Melilla, fueron asesinados unos obreros por algunos rifeños, los que pudieron huir al estar cercana Melilla, se pudieron resguardar tras su frontera y explicar lo sucedido.

De inmediato el General Gobernador de Melilla, Marina, puso en alerta toda la guarnición saliendo esa misma tarde a intentar sofocar lo que había ocurrido.

Sin embargo, no fue tan simple, ya que se necesitaron varios meses para poder tener pacificado y asegurada la zona para seguir trabajando, con un coste muy superior en vidas humanas de soldados que cayeron en aquel luctuoso día de julio del Barranco del Lobo.

Lo que hizo que la nación enviara un cuerpo expedicionario para controlar la situación pero al llamar a los reservistas catalanes, sus familias y ellos mismos se negaron a embarcar lo que ocasionó desordenes públicos hasta llegar a la llamada “Semana

Trágica” donde fue decretado el estado de guerra y sofocado por el control militar. También hubo otras reacciones en contra en Madrid.

A partir de la pacificación y control de la zona, también sirvió de pretexto para establecer unos puestos militares avanzados en territorio marroquí con el consiguiente inicio de la penetración hispana.

Ya lo había iniciado Francia en el otro lado del río Muluya a lo que España reaccionó estableciéndose en esa misma zona en la Restinga en 1908.

Consecuencias para la industrialización de Melilla, fueron importantes puesto que se partía de cero en cuanto a tejido industrial se refiere.

Por un lado, la construcción del Puerto ocasionó la existencia de industrias de materiales de construcción, así como la existencia de las compañías mineras pusieron en marcha toda una pequeña red de ferrocarriles con lo que conllevaba de infraestructuras como vías férreas, lugares de estacionamiento, fabricación y arreglo de todo aquello necesario para el buen funcionamiento de los instrumentos y herramientas, las diferentes grúas que en el puerto servían no solo para las actividades de construcción de los muelles, sino también para la construcción del Depósito y Cargadero de Minerales de la Compañía Española Minas del Rif, inaugurado en 1926.

Como vemos, la introducción en suelo marroquí para arrancar su mineral sobre todo de hierro y plomo hizo que se empezara a configurar una Melilla desconocida hasta entonces.

Fueron urbanizados nuevos barrios y construidas numerosas viviendas para dar cobijo a los obreros. Fueron construidas las mejores viviendas en un desarrollo del centro urbano marcado por su génesis en la Plaza de España a partir de la cual se desarrollaría el resto de la ciudad.

Las viviendas de los industriales y comerciantes fueron realizadas con gran decoración y lujo externo dando lugar al legado modernista y art decó que hoy impera en Melilla, etc.

2ª FASE: 1912-1956. PROTECTORADO ESPAÑOL EN MARRUECOS

A partir de la implantación del Protectorado Español en Marruecos, cesión hecha por Francia para evitar tener problemas con Inglaterra por el control de la zona, España asumirá este encargo precisamente en la parte más difícil y complicada de la región marroquí desde varios puntos de vista.

Por un lado, era la región más pobre en aquel momento, montañosa en exceso con poco espacio para cultivos y sí para practicar una ganadería más bien trashumante.

Por otro lado, el carácter de sus habitantes, los cuales estaban divididos en tribus que se aglutinaban a su vez en una entidad mayor denominada “kabila”, los hacían ser

independientes y en cierta forma más libres de sus actos y por supuesto no se sentían dependientes del poder del Majzen, lo que los hacía más reacios a aceptar estar bajo la presión en este caso de otro país como España, la cual intentaba seguir las normas impuestas en la Conferencia de Algeciras como potencia que tenía que ayudar a esa parte de Marruecos a conseguir entrar en la “civilización” de los grandes pueblos del mundo”.

Esta cuestión le fue casi imposible durante los primeros 25 años de protectorado, ya que las revueltas rifeñas contra el Majzen y la obligación de pacificar esa zona por parte española, llevó a desembocar tremendos y negativos resultados por los diferentes conflictos armados de subversión por parte rifeña ante la autoridad marroquí y española.

Los hechos belicosos más impresionantes tuvieron lugar en julio de 1921, cuando se produjo lo que se ha denominado en historiografía el “Desastre de Annual” donde cerca de 12000 soldados españoles fueron asesinados por las harkas rifeñas del rebelde Abdelkrim y la traición de los indígenas mercenarios que estaban adscritos al ejército español en las denominadas Fuerzas Regulares Indígenas y en la Policía Indígena y la Mehal-la.

España tuvo que afrontar estos hechos como bien pudo, volcando en ellos abundantes recursos no solo económicos y materiales sino también humanos.

Al fin con el Desembarco de Alhucemas en septiembre de 1925, (primer desembarco aeronaval de la historia y que después fue el origen del Desembarco en Normandía en la Segunda Guerra Mundial) se consiguió frenar a los rebeldes aunque seguiría el conflicto hasta su total pacificación en 1927.

Esta página de la historia española relacionada con Marruecos quizá sea una de la más negra y que mayores problemas trajeron al desarrollo económico e industrial de la ciudad, sin embargo, conforme se fueron pacificando las zonas mineras, se continuó el auge que hizo en parte salir adelante.

En estos años de protectorado, España intervino para poder mantener en esa zona una importancia que de otra manera le hubiera sido imposible hacerlo.

Para ello, no solamente se encargaban de sacar las riquezas mineras de la zona, sino que además se pretendió la enseñanza a cultivar por sí mismos a los rifeños para que no dependieran del exterior, además se crearon toda una red de infraestructuras de carreteras y puentes que hoy en día siguen existiendo con lo que conllevaba de abundante mano de obra y de aporte de material que normalmente era traído de Melilla.

Por otro lado, y gracias a la instauración del Protectorado español en Marruecos, se logró que los importantes caladeros de pesca que había alrededor de la zona española fueran trabajados por los pescadores españoles en un primer momento aunque progresivamente fueron introduciendo marineros marroquíes.

Es por ello que podemos hablar sin ningún tipo de ambages de esta época como la más importante de la pesca en Melilla, ocupando por capturas la tercera plaza en toda España.

Los caladeros marroquíes estaban prácticamente vírgenes, lo que hizo que se creara en la ciudad melillense todo un gran colectivo de familias dedicadas a la pesca de manera directa o indirecta.

A partir de este importante factor económico como era el de la pesca, en Melilla surgirían importantes industrias de pequeño y mediano tamaño que se dedicaban sobre todo a las conservas y al salazón de todo ese abundante pescado que se cogía.

Al calor de estas industrias surgieron otras subsidiarias como empresas de distribución e incluso aunque incipientes de marketing.

Además eran importantes los negocios dedicados precisamente a todo lo relacionado con los instrumentos de la pesca: redes, cuerdas, etc., que hizo que en muchas ocasiones se fabricasen en la propia ciudad.

Así también se creó un pequeño astillero donde se calafeteaban las embarcaciones e incluso se llegaron a construir algunas nuevas.

Todo ello conllevó a una abundante mano de obra que provenía sobre todo del levante y sur peninsular que al no poder trabajar en sus lugares de origen, emigraron a la ciudad donde sí pudieron desarrollar sus labores.

Otra consecuencia importante del establecimiento del protectorado fue el aumento de la población, que en algunos casos rozó los cien mil habitantes, si bien hay que decir que una tercera parte iba y venía de las cabilas vecinas casi a diario.

Esto hizo que hubiera en Melilla una serie de empresas dedicadas al transporte de pasajeros, con la consiguiente pequeña industria sobre todo relacionado con la mecánica de los autobuses y coches que hacían esos traslados y que las piezas muchas de ellas artesanas, eran fabricadas en la propia ciudad. Numerosos serán los talleres que se abrirían para este fin.

Además en estos años de protectorado tuvo una gran importancia la que sería la empresa “estrella” de la ciudad, incluso “su buque insignia” de su industrialización: la Compañía Española Minas del Rif, quién desde que se ubicó en la zona, no hizo sino aumentar sus beneficios en orden también a la implantación de numerosas infraestructuras que aún hoy en día perviven en la ciudad.

La Compañía minera necesitaba trasladar los minerales hasta el mejor puerto de la zona que era el de Melilla, por ello, apostó por su mejora y acondicionamiento. Primeramente, se encargó de que el Ministerio de la Guerra, propietario de la casi totalidad del territorio melillense, les cediera los terrenos suficientes para poder desarrollar su labor.

Es por eso, que en un principio para poder traer los minerales y llevar a los trabajadores, se lanzó a la construcción de un ferrocarril.

Evidentemente, para ello necesitó crear una serie de instalaciones anexas al mismo: cocheras para las locomotoras, talleres mecánicos, almacenes de piezas, residencia para los trabajadores y para los jefes, así como instalaciones administrativas y burocráticas. Todos estos se realizaron en Melilla, lo que supuso un gran desarrollo en la ciudad e incluso parte de su modernización.

Como vemos, la implantación del protectorado trajo grandes ventajas a la ciudad de Melilla, las cuales fueron cambiando cuando se produjo el definitivo fin del mismo.

3ª FASE: 1956-1985. FIN DEL DESARROLLO INDUSTRIAL

En 1956, Marruecos firmó con España su independencia y el fin por lo tanto, del Protectorado español.

Esto supuso un duro revés para la zona de Melilla, puesto que se había volcado como capital oriental del protectorado en su desarrollo.

A pesar de que el proceso no fue radical, sino más bien progresivo, pero en algunos lugares tomaron tintes muy violentos con lo que la población española allí asentada en muchos casos tuvo que huir de la zona y refugiarse en Melilla, pero al no disponer de trabajo en ella, se tuvieron que marchar a otros lugares: bien a la zona de Argelia, sobre todo a Orán y Argel, o hacia otras capitales de provincia españolas como Barcelona, Málaga o el Levante.

Por otro lado, la empresa más importante como habíamos dicho que era la Compañía Española Minas del Rif, tuvo para que no fuera nacionalizada de manera inminente que aceptar la introducción no solo de capital marroquí, sino también de socios a partes iguales a los españoles, como un proceso de progresiva compra de la empresa para ser nacionalizada y así disfrutar de los yacimientos mineros ubicados en su territorio, sin embargo, no tenían por donde sacar el mineral al exterior por lo que tuvieron que mantener la parte española para poder sacarlo por el Cargadero y Embarcadero de la antigua Compañía Minera.

Esto fue posible hasta el agotamiento de los yacimientos, siendo el último embarque por el puerto melillense en 1980.

Este fin de las prospecciones mineras fue el detonante del cierre de numerosas industrias que se dedicaban a suministrar todo aquello necesario para el mantenimiento de la Compañía como ya dijimos antes.

Asimismo, debido al control efectivo de sus caladeros pesqueros, Marruecos impuso que en los barcos de pesca fueran más marineros marroquíes por lo que se redujo la flota pesquera de Melilla, teniendo que emigrar a otros lugares de la península como el levante o el sur andaluz ya que no tenía sentido quedarse en un lugar donde no podían desarrollar sus labores.

Consecuencia de lo anterior, todo ese entramado de pequeñas y medianas industrias relacionadas con la actividad pesquera fueron desapareciendo, lo que hizo que muchas personas tomaran el rumbo contrario a cuando vinieron a la ciudad.

Como vemos, poco a poco la ciudad de Melilla no sólo iba perdiendo el tejido industrial que prácticamente abarcaba casi todos los barrios de la ciudad, en concreto, algunos particularmente como el denominado precisamente Industrial, Hipódromo, Reina Regente, etc., sino que mucha población no tuvo más remedio que replantearse su

futuro y emigrar a otros lugares con el consiguiente menoscabo de la misma en la ciudad de Melilla.

Todo esto no fue de golpe, aunque sí a partir de primeros de los sesenta, aumentando en los setenta.

De los tres motores económicos de la ciudad en el siglo XX, el de la minería, el de la pesca y el militar, tan sólo quedó el militar, sin embargo, a partir de la desaparición del servicio militar obligatorio, se acabaron las numerosas juras de banderas que atraían a tantos familiares a la ciudad lo que resultaba un gran beneficio para el comercio melillense.

Como vemos, Melilla en el siglo XX pasó de ser una ciudad potencialmente importante industrial y comercialmente hablando a caer en un sistema de funcionariado y de oficios varios como en la actualidad, sin ningún tejido industrial, sino dependiendo de los presupuestos generales de España y de los Fondos Europeos.

CONCLUSIONES

Para poder paliar estas circunstancias que van en detrimento de la ciudad de Melilla, estamos convencidos que con un buen planteamiento por parte de las autoridades locales y estatales, estimulando las inversiones privadas, además de las públicas, enfocado sobre todo al sector que puede salvar esta situación económica y que curiosamente crearía de nuevo un pequeño tejido industrial como sería el Turismo.

La ciudad de Melilla posee atractivos suficientes para ser un lugar importante en el turismo del Mediterráneo, por un lado el hecho de tener casi 300 días de sol y temperaturas suaves todo el año la hace atractiva para ese turismo de sol y playa, pero puede ir mucho más allá.

En efecto, la ciudad de Melilla presenta un importante conjunto histórico-artístico bastante bien conservado que se bifurcan en dos elementos esenciales: por un lado, sus recintos fortificados, bien conservados y testigos mudos de la historia viva de la ciudad en sus primeros siglos de existencia.

Por otro lado, conserva un legado modernista y Art Decó en más de 900 edificios en el centro y barrios de la ciudad, lo cual la sitúa segunda en importancia tras la ciudad de Barcelona.

Asimismo, creemos que el desarrollo de un importante *merchandising* referidos a *souvenirs* de la ciudad daría lugar a la creación de pequeñas empresas dedicadas a la fabricación casi artesanal de esos productos que conseguiría un doble objetivo: por un lado, relanzar la industria local que no existe y dar empleo que es muy necesario en estos momentos y por otro sería una forma de beneficios y exportación de la denominada "Marca Melilla"

Por otro lado, la ciudad puede muy fácilmente realizar diferentes rutas turísticas en ella misma. Una de ellas estaría íntimamente relacionada con su pasado industrial: se

realizaría una ruta turística visitando todos los elementos que aún se conservan en la ciudad de ese pasado industrializador, con el consiguiente beneficio que supone el mantenimiento de esos enclaves para evitar su deterioro y ruina.

Creemos que a partir de aquí sería importante el cambio que se le daría a la ciudad, además de los beneficios que supondrían para sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA

-Sanmartín Solano, G., Historia del Cargadero de Mineral de Melilla, Akros nº 5, pp. 33-42, Melilla, 2006

-Sanmartín Solano, G., Las minas de la zona norte de Marruecos, Ginés Sanmartín, Hijo Adoptivo de Melilla, Melilla, 2010

-Saro Gandarillas, Francisco: Estudios Melillenses, Consejería de Cultura, Melilla, 1999

- Saro Gandarillas, Francisco: Datos para una Historia Económica de Melilla (1860-1894) Rev. TRÁPANA nº 2, Asociación de Estudios Melillenses, Melilla, 1988.

-Saruel Hernández, Fernando: Cargadero de Minerales de Melilla: 90 años después. Actas del I Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública, FUPIA, Huelva, 2017

-VV.AA. Historia de Melilla, Consejería de Cultura, Melilla, 2008