

Planificación y obra civil española en el Protectorado de Marruecos

Planification and Spanish Civil Work in the Protectorate in Morocco

José Luis Salinas Rodríguez^{1*}

Resumen

La presencia de España en la franja norte del Imperio de Marruecos se consolidó con una encomienda de gestión, emanada del Tratado de Fez de 1912, que se prolongó hasta 1956. La labor colonizadora había comenzado antes, pero fue durante los años de Protectorado cuando se concretaron intervenciones. Además de las de funcionalidad estrictamente militar, conllevaron importantes trabajos en los ámbitos de las obras hidráulicas y portuarias, infraestructuras viales, ferrocarriles, aeropuertos, planes urbanísticos y arquitectura civil y religiosa, desarrollo agropecuario y pesquero y acciones administrativa, educacional, sanitaria y cultural. En este artículo analizamos las actuaciones vinculadas a infraestructuras del transporte y de edificación, situándolas en el espacio geológico que condicionó su planificación y desarrollo. Gran parte de ese legado material ha llegado hasta la actualidad, pero sus señas de identidad originales han sido muchas veces sustituidas. Con nuestro estudio pretendemos visualizar y reivindicar las huellas físicas españolas en el territorio marroquí, para contribuir a difundirlas y a que permanezcan vivas.

Palabras clave: Protectorado español de Marruecos, infraestructuras, obra civil, territorio geológico, legado colonial

Abstract

Spain's presence in the northern fringe of the Moroccan Empire was consolidated with a management mandate, emanating from the Treaty of Fez of 1912, which lasted until 1956. Colonising work had begun earlier, but it was during the Protectorate years that interventions were made. In addition to those of strictly military functionality, they entailed important works in the fields of hydraulic and port works, road infrastructures, railways, airports, urban planning and civil and religious architecture, agricultural and fishing development and administrative, educational, health and cultural actions. In this article we analyse the actions linked to transport and building infrastructures, placing them in the geological space that conditioned their planning and development. A large part of this material legacy has survived to the present day, but its original signs of identity have often been replaced. With our study we intend to visualize and vindicate the Spanish physical footprints in Moroccan territory, in order to contribute to their dissemination and to keep them alive.

Keywords: Spanish protectorate in Morocco, infrastructure, civil works, geological territory, colonial legacy

الله هو الدائم والى نسان هو جهاز
الساعة الذي تقيس الزمن

*Dios es la eternidad y el hombre
el reloj que mide el tiempo*

1. INTRODUCCIÓN

El estrecho de Gibraltar tiene, en su parte más estrecha, frente a Tarifa, menos de 15 km. La profundidad máxima es de 300 m. Es una corta distancia, y, sin embargo, suficiente para separar dos civilizaciones muy diferentes. Aleja dos formas distintas de entender la vida. Eso es lo que

hace Marruecos tan extraño y fascinante a cualquier español con un mínimo de curiosidad.

Sin remontarnos en los tiempos geológicos (tampoco habría que retroceder mucho), la mitología griega aporta una bella leyenda sobre el origen del estrecho de Gibraltar (más adecuado sería haberlo llamado de Tarifa). Tradicionalmente se han identificado las moles calizas del Jebel Musa (la “mujer muerta”) y del Peñón de Gibraltar como las columnas en que se apoyó Hércules. Con sus 850 m y 435 m, son los montes más altos a ambos lados del estrecho.

La figura 1 presenta un montaje fotográfico que visualiza el mito.

El protagonismo español se vinculó, en su momento, a la lucha contra los corsarios que asolaban el sur peninsular y las plazas africanas desde las costas de Berbería; pero también subyacía en esta decisión la necesidad de reforzar las posiciones de España en esta parte estratégica del Magreb, a las puertas del Mediterráneo, para rechazar el hostigamiento reiterativo de los nativos. En este contexto se desarrolla la Guerra de África (1859-1860), durante los meses de un invierno lluvioso que atascó el movimiento de la tropa española en los suelos pantanosos del bajo Martín.

* Autor de contacto: Jlpgumer@gmail.com

¹ Profesor del Máster en Mecánica del Suelo e Ingeniería Geotécnica del CEDEX.



Figura 1. La abertura del Estrecho de Gibraltar, según la mitología.



Figura 2. Antigua fortificación portuguesa en Alcázar Seguer.

Es precisamente a mediados del XIX cuando la sociedad civil comienza a interesarse por unos territorios hasta ese momento sujetos a la acción militar, en un conflicto de intereses geopolíticos que propugnaba argumentos para justificar las campañas bélicas. Como base del conocimiento del terreno, era preciso disponer de mapas topográficos adecuados. Desde las primeras campañas cartográficas los planos se acompañaron con croquis y descripciones que ayudaban a descifrar las claves físicas del territorio. En un principio, los planos aportaban itinerarios de penetración, siendo por consiguiente de interés esencialmente militar.

A los servicios cartográficos del ejército pronto se sumarían las aportaciones de entidades civiles. Esta actividad fue consecuencia del deseo de las potencias coloniales de Europa de acotar zonas de influencia en el continente africano, lo que impulsó expediciones para conocer mejor los territorios. Se pusieron en marcha, con este objetivo, sociedades geográficas. La de Madrid se estableció en 1876, y tomaría el timón del rumbo que habían de seguir otras agrupaciones de similar orientación. Con distintos nombres, la entidad ha llegado hasta la actualidad (Real Sociedad Geográfica de España).

En el ámbito del conocimiento de la naturaleza y de la exploración del país magrebí, las décadas de Protectorado dieron fértiles resultados. Ruidor (1999) detalla la labor de los estudiosos españoles, con frecuencia de la mano de instituciones prestigiosas, caso de la Real Sociedad Española de Historia Natural y del Instituto Geológico y Minero de España. Aunque de carácter científico, sus trabajos contribuyeron a divulgar la imagen de Marruecos, haciendo más visible la presencia internacional de España. Además, coadyuvaron a perfilar las posibilidades económicas y de desarrollo territorial.

Dejando a un lado Tánger, que durante el Protectorado tuvo un estatus de ciudad internacional, las ciudades que centraron la atención de España en la parte noroccidental del Magreb fueron Larache, Arcila, Alcazarquivir, Xauen (preservamos sus nombres españoles) y Tetuán. En el Rif central, Villa Sanjurjo (hoy Alhucemas) es una ciudad construida por españoles. La población más relevante del Rif oriental es Nador, relegada en importancia en tiempos pasados por la proximidad de Melilla.

En todos estos núcleos urbanos, España desplegó varios planes urbanísticos, que transformaron las ciudades. Al igual que sucedió en la zona del Protectorado francés, el gran acierto de esos Ensanches fue respetar los entornos tradicionales y habilitar villas de impronta europea, mejor adaptadas al desenvolvimiento de una comunidad actual. Esto implicaba disponer de espacios donde las calles fueran operativas

para las nuevas necesidades de transporte y salubridad, construir amplios y soleados edificios de utilidad pública y habilitar recintos para viviendas confortables.

Es evidente que el dédalo de callejas que arma las medinas, sólo actas para el paso de caballerías, y con casas que miran hacia el interior, no es adecuado para los requerimientos de una habitabilidad confortable, de acuerdo con los modernos estándares. Las nuevas construcciones permitieron diseños acordes con las tendencias urbanísticas del presente. Eclecticismo, racionalismo, elementos modernistas y un estilo neo-árabe que prolongaba la arquitectura andalusí o hispano-árabe, son señas de identidad fácilmente reconocibles. *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos* (Bravo, 2000) documenta la obra de España en este tema.

Entre otras infraestructuras, la red de comunicaciones inter y extraterritoriales recibió un fuerte impulso durante el periodo del Protectorado, concretándose en sucesivos planes de ordenación territorial, a partir de 1941.

Se construyeron nuevas carreteras y se mejoraron las existentes. Las líneas ferroviarias Ceuta -Tetuán, Larache - Alcazarquivir y Melilla - Dar Drius, hace tiempo desaparecidas, contribuyeron a vertebrar una parte del territorio. Antiguos aeródromos militares se clausuraron tras las contiendas bélicas de los años 20 (como el de Zeluán), pero el de Sania Ramel (1913), al este de Tetuán, continúa activo. Respecto a los recintos portuarios, además del de Alhucemas, hay que resaltar, junto a otras menores, las actuaciones en el embarcadero de Arcila y Puerto Capaz, y el desarrollo de infraestructuras en el puerto de Larache.

Por último, en relación a la estrategia de comunicaciones extraterritoriales, destacan el eje vial y la línea ferroviaria, que, partiendo de Tánger, atravesaban el Protectorado español y enlazaban con el francés, prolongándose hasta Fez y Rabat. El desarrollo natural de estas vías ha llevado a la construcción de la autopista Tánger - Rabat, que sigue el pasillo costero, manteniéndose en servicio el ferrocarril Tánger - Fez. Está, no obstante, a punto de inaugurarse el tren de alta velocidad Tánger - Casablanca, que dejará la actual línea férrea restringida a un uso más local.

De un trazado que ha cambiado poco es otro eje principal, la carretera Tetuán - Xauen - Ouzane - Fez. Esta ruta fue importante durante el Protectorado, ya que las comunicaciones con las comarcas del Rif central y oriental (hasta Nador) partían de Xauen (recientemente la ha desplazado la carretera que discurre por la accidentada franja costera). Además, en el tramo Xauen - Uizan, el río Lucus separaba el Protectorado español del francés. En este paso fronterizo subsiste el edificio de aduana (figura 3).



Figura 3. Antigua aduana en el puesto fronterizo entre protectorados en la carretera de Xauen a Ouzane.

Aunque el esfuerzo de modernización de país fue importante en todos los aspectos de la Obra Pública, cabe resaltar las numerosas infraestructuras hidráulicas, los planes de regadío y el importante impulso agropecuario. Estas actuaciones quedan fuera del ámbito en que centramos nuestro estudio.

Nos ocupamos aquí del núcleo de Obra Pública que hoy es competencia del Ministerio de Fomento, que incluye las infraestructuras de transporte y de edificación. Además de un compromiso intelectual, con nuestro trabajo nos une un vínculo emocional. Esta relación justificará que introduzcamos elementos subjetivos en un contexto en el que el rigor de la exposición es el faro que orienta e ilumina su desarrollo.

2. FISIOGRAFÍA DEL SOLAR DEL PROTECTORADO

El norte de Marruecos es un territorio que por cercanía geográfica y estructura geológica es especular con el del sur peninsular. La cadena montañosa alpina (movimiento orogénico del Terciario), que se dobla en arco en el estrecho de Gibraltar, lo recorre de oriente a poniente, y otros terrenos de distinta genealogía se adosan a esa dorsal.

De punta a punta, 350 km separan el Atlántico de la frontera argelina. La faja territorial tiene una anchura media de unos 70 km. En época del Protectorado, gran parte de los residentes en las ciudades era española. La red vial se orientaba a enlazar esos grandes núcleos urbanos, aportando una eficaz red de comunicaciones. También aseguraba el transporte de mercancías.

Además de las montañas del Rif, en su mayor parte calizas del Mesozoico superior (predominantemente jurásicas), la geología de esta parte de Marruecos incluye formaciones paleozoicas (metamórficas), *flyschs* (alternancia de capas de diferente naturaleza) permotriásicos y posteriores, edificios volcánicos neógenos, rellenos terrígenos y carbonatados de cuencas mayoritariamente miocenas y depósitos plio-cuaternarios. La geomorfología deja su impronta sobre este tejido geológico, con el resultado de una expresión topográfica que abarca desde relieves escarpados hasta planicies.

La figura 4 presenta un mapa de 1948 con las comunicaciones terrestres. Se esboza en ella, de forma muy

simplificada, la intensidad del relieve, asociándola con el sustrato geológico.

Como es sabido, el relieve incide en la pluviosidad, en este caso dentro de áreas climáticas con influencia mediterránea, y, en menor medida, atlántica. Estas circunstancias se reflejan en la vegetación, cultivos y ganadería, estableciendo pautas en la ubicación y distribución de los poblamientos, a los que a su vez se vincula la ordenación del territorio.

La parte occidental del norte marroquí comprende, básicamente, la región de Yebala, que adopta forma geográfica de península. Aunque en ella la orografía pueda ser hostil, los valles, vegas y franjas costeras acogen territorios fértiles. La faja más occidental de Marruecos la configuran extensas llanuras aluviales en las que se instalan lomas de terrenos geológicamente recientes. Las estribaciones montañosas del Rif quedan a la vista, pero a algunas decenas de km al este. Desde ellas discurren los ríos (*ueds*), que forman refrescantes marismas en su encuentro con el océano.

El área montañosa central de Yebala tiene cimas con alturas que superan los 2000 m (2450 m en el Jebel Tidirhin). Estas altas cumbres soportan nieve a lo largo del invierno, e introducen puntas de precipitación. Recuerdan, en este aspecto, a la gaditana sierra de Grazalema.

Con picos pluviales de más de 1000 mm/año, fuera de ese entorno montañoso las precipitaciones bajan a unos 800 mm/año, mientras que en el otro extremo del país apenas pasan de los 200 mm/año al sur de Nador (*La acción de España en Marruecos*). A este régimen de lluvias se une, en esta comarca, temperaturas extremas en verano, que superan ampliamente los 40 grados. Por el contrario, la franja atlántica está atemperada por la presencia del océano.

Encontramos simetría climática y paisajística con las comarcas litorales de Andalucía. La planicie del Gareb, al sur del macizo del Gurugú (próximo a Melilla), equivale a las áreas desérticas de Almería. El propio vulcanismo de la región tiene paralelismo con el del Cabo de Gata, aunque con singularidades propias. El parque natural del Alhucemas encuentra equivalente al norte del Estrecho; sobre todo, en el parque malagueño-granadino de las sierras de Tejera y Almijara. El foco sísmico de esta localidad

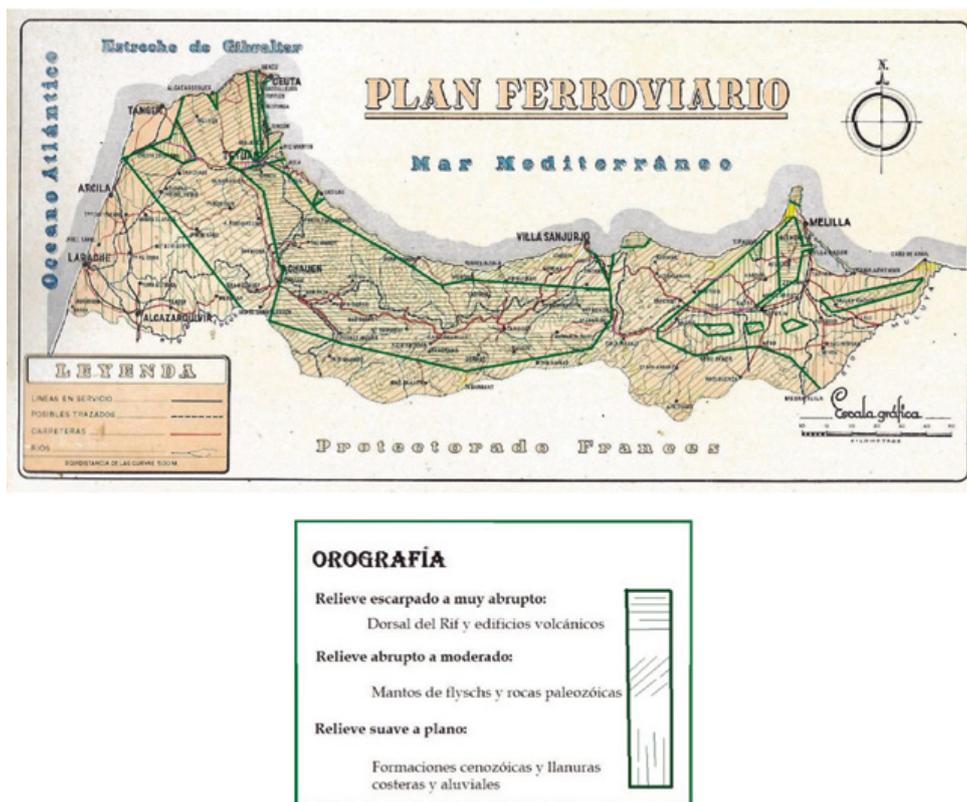


Figura 4. Mapa de comunicaciones terrestres del Protectorado español (1948), al que se ha superpuesto un esquema de la intensidad del relieve y su vinculación geológica (plano base tomado de *Acción de España en Marruecos*, y datos fisiográficos procedentes de la misma fuente, de Mastere et al. (2013), de Google Earth y de observaciones de campo de autor).

marroquí, aunque más amortiguado en la magnitud o con un mayor período de retorno, se reproduce en la provincia de Granada.

La cornisa marroquí que recorre los sectores central y oriental del Rif traslada al litoral la aspereza morfológica del roquedo. Entre la desembocadura del río Lau y la bahía de Alhucemas (unos 150 km), la presencia de España no ha dejado las profundas huellas que en otros lugares. No sucede así en la propia ciudad de Alhucemas. Antes del desembarco hispano - francés de 1925, que puso fin a la efímera República del Rif proclamada por los insurgentes rifeños, la localidad era sólo un pequeño pueblo de pescadores. Como anteriormente hemos destacado, España impulsó el desarrollo de la localidad, diseñando y construyendo una ciudad nueva.

La zona del Rif oriental comprende el territorio meridional de la plaza de soberanía española de Melilla. El centro administrativo marroquí, y actual polo de crecimiento, es Nador. Esta ciudad tiene la singularidad de desplegarse en la orilla de una albufera, la Mar Chica (conserva el nombre castellano) (figura 5).

Hemos visto que esta región tiene un clima de acusada aridez. Es aquí donde se desarrollaron las acciones bélicas más cruentas para España durante la llamada Guerra del Rif (1921 – 1926). De la incidencia de las características del terreno sobre su desarrollo nos hemos ocupado en un artículo reciente (*Escenarios geológicos...*).

En el territorio sucintamente descrito, las masas arbóreas encuentran ecosistemas adecuados para prosperar en las áreas montañosas, mientras que las cuencas bajas de los ríos conforman tierras para cultivo. Los pastizales pincelan de verde muchas laderas de la cadena occidental rifeña. En todo caso, las precipitaciones suelen ser irregulares y cambiantes de un año a otro, por lo que los ríos, abundantes pero de corta longitud, aportan caudales muy variables. Por consiguiente, los recursos hídricos, tan bien gestionados en su momento por España, siguen siendo hoy una necesidad imperiosa. El impulso de infraestructuras hidráulicas lo favorecen entornos orográficos adecuados y cursos de agua con caudales aprovechables. Como se viene señalando, su análisis queda fuera del ámbito de nuestro trabajo.



Figura 5. Nador y la Mar Chica, a la derecha de la imagen, junto a la plaza española de Melilla.



Figura 6. Las aguas de Ras El Maa, ya canalizadas, fuente de vida para Xauen.

Evidentemente, un aspecto sustancial en el emplazamiento y desarrollo de las poblaciones es la existencia de recursos hídricos. De hecho, fueron éstos los que decidieron la ubicación de las poblaciones. El río Lucus hizo posible Alcazarquivir y Larache, el Nekor aporta agua a Alhucemas y la surgencia kárstica de Ras El Maa facilitó la autosuficiencia de Xauen (figura 6). En Tetuán, a las aguas del río Martín se suman las procedentes de pozos y manaderos (el nombre original de la localidad significa “las fuentes”). La aridez de la región impuso el recurso a aguas subterráneas en Nador. Los recursos hidrogeológicos, por consiguiente, son relevantes en el ámbito del Protectorado.

La red vial se desplegó por un territorio de desigual contorno orográfico, con la incidencia sobre el trazado

que refleja el mapa de la figura 4. La necesidad operativa de adaptarse al terreno implicó carreteras sinuosas cuando atravesaban los relieves rifeños, orientando su brújula los encargados de proyectarlos hacia los fondos de los valles, para seguir su recorrido cuando era factible. Buscando pasillos menos complejos, las rutas dieron rodeos significativos (como se observa en la carretera Nador - Alhucemas). En la península de Yebala, las franjas litorales son corredores aprovechados para las comunicaciones. No obstante, la presencia en ellas de marjales, con suelos blandos, empujó la traza hacia otro tipo de terrenos. Así, el ferrocarril Ceuta - Tetuán siguió en parte el pie de la cadena litoral, evitando las zonas pantanosas (figura 7).



Figura 7. Proyecto de trazado del ferrocarril Ceuta-Tetuán y franja litoral por donde discurría (plano procedente de *Acción de España en Marruecos*, 1948).



Figura 8. Laguna somera, hoy con protección medioambiental, próxima a la antigua frontera interprotectorados.



Figura 9. Aeropuerto de Tetuán, sobre la llanura aluvial del Martín, en un entorno montañoso que restringe su operatividad.

Los trazados ferroviarios no tuvieron gran desarrollo real (muchos no pasaron de la fase de proyecto). El tren de Melilla a Dar Drius rodeaba el macizo del Gurugú, esquivando su potente orografía. Por el contrario, el enlace Larache – Alcazarquivir discurría por los aluviones, geotécnicamente favorables, del río Lucus.

Por Alcazarquivir transitaba (y continúa operativa) la línea Tánger - Fez. Era un ferrocarril compartido, en aquel momento, por los protectorados español y francés. Observando su trazado en la parte española, se aprecia que el ferrocarril evita parte de la franja litoral, previsiblemente por la presencia de los humedales, con suelos geotécnicamente desfavorables, a los que antes se ha aludido (figura 8).

En esta zona atlántica, los ríos abren con frecuencia marismas en sus desembocaduras. En el caso de Larache, el río Lucus se une al océano formando un estuario. Esta peculiaridad facilita un fondeadero resguardado del ímpetu de las aguas marinas. Distinto es el caso del puerto habilitado por España en Arcila, como más adelante se verá.

En la costa marroquí mediterránea, el pequeño Puerto Capaz dispuso de aduana. Más al norte, la desembocadura del Martín permitía el acceso de embarcaciones; era uno de los refugios preferidos por los corsarios (Cervantes habla de ello, según recoge una placa instalada en el fortín de La Torre, próximo al río).

En Nador, aún hubo que esperar a que al espacio portuario de Melilla se acoplara el de esa ciudad, limitada en las posibilidades de desarrollo portuario por su extensa albufera. Por último, en Villa Sanjurjo, España hizo de un fondeadero de pescadores un puerto comercial con aduana. En este caso, la barra de aluviones que deposita el río

Nekor se encaja entre promontorios que facilitan el anclaje de los diques portuarios.

Como es lógico, para la instalación de los aeródromos se aprovecharon zonas de terreno plano. Llanuras pliocenas o cuaternarias fueron lugares de elección. Se ha hecho antes referencia al aeródromo de Zeluán y al de Tetuán. El primero se ubicaba en la plataforma plio-cuaternaria que enlaza Nador con la plana del Gareb; el segundo, en la llanura aluvial del río Martín (figura 9).

3. LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El marco territorial anteriormente esbozado explica la distribución de la Obra Pública en el Protectorado. Sin dejar de lado otros territorios, en la península habitada por las cabilas de Yebala se concentró gran parte de la acción colonial. En esta región del Rif occidental (apuntamos que, aunque de población bereber, se nutrió en el pasado por flujos de moriscos y judíos procedentes de España), se desarrollaron ambiciosos planes urbanísticos. Ya hemos visto que conllevaron la construcción de nuevos barrios que incorporaron edificios y servicios propios de una ciudad europea.

Puede afirmarse que un momento álgido en la visualización de la planificación territorial y el desarrollo de la Obra Pública en la colonia fue la publicación, en 1948, del volumen *Acción de España en Marruecos. El legado material*. El Alto Comisariado patrocinó la edición de este voluminoso libro, que presenta el estado del arte de la actuación española. Cada capítulo está escrito por un especialista, y recoge los logros conseguidos y los planes previstos con un

detalle y un soporte visual que hacen de ese título una referencia insoslayable. Ciertamente, unos campos están más minuciosamente tratados que otros, y tiene carencias que se podrían haber cubierto (por ejemplo, el libro no se ocupa de los puentes y los viaductos). Pero el balance general es muy favorable.

La información gráfica que contiene el volumen incluye planos de numerosos proyectos, cuyo interés para el estudioso es evidente. Probablemente, el mapa que recoge la figura 10 sea el que mejor nos aproxima a la realidad de las intervenciones de España en el territorio del Protectorado. Al releerlo hoy, vemos que muchos de los proyectos previstos no llegarían a hacerse realidad. Pero, aún con ello, los ejecutados muestran que la labor colonizadora dio cuantiosos frutos.

Albet (1999), teniendo siempre como guía conductora de su estudio el documento antes citado, revisa las aportaciones de otros investigadores y aporta un cuadro del desarrollo de los planes territoriales.

Hubo que esperar a que finalizase la contienda civil española para que esos planes se pusieran en marcha.

La interesante *Guía turística de Marruecos* (1947), redactada por el entonces director de Prensa, Radio y Turismo del Protectorado y que va mucho más allá de lo que su cabecera sugiere, consagra un capítulo a la “Acción de España en Marruecos”. Es el título que tomaría el volumen al que antes se ha hecho referencia, editado poco después.

La guía de Onieva perfila lo que fue la organización del territorio, “según quedó definitiva en la Ley Orgánica de 8 de noviembre de 1941” (p. 91). Se fijan en ella los cometidos de un Alto Comisario, con funciones de gobernador general. Bajo su dirección se crean varias Delegaciones, entre otras la de Obras Públicas y Comunicaciones.

Ese fue el punto de arranque para un desarrollo más completo de los planes de actuación. El General Orgaz, la autoridad competente, propugnó llevarlo a cabo mediante un plan decenal (1946 - 1956), más tarde desglosado en planes quinquenales.

En el prólogo de *Acción...*, el general Valera, Alto Comisario en la fecha de la edición, afirma: “En este libro veréis desarrollado el Plan quinquenal iniciado”. Las sucesivas intervenciones que se detallan en el volumen siguen un orden de exposición (y se les dedica una extensión), que refleja las prioridades establecidas. Ya hemos señalado que sólo se cumplirían parcialmente.

Los capítulos maestros del índice son reveladores del criterio de los redactores:

- EL AGUA, PROBLEMA FUNDAMENTAL DE MARRUECOS: *Las obras hidráulicas, Los recursos hidráulicos de la Zona, Las cuencas principales,...*
- EL CAMPO MARROQUÍ: *Agricultura, Ganadería.*
- LA RIQUEZA NATURAL: *Montes, Pesca, Minas.*
- ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y SUS POSIBILIDADES: *Químicas, Textiles, Alimentación,...*
- LOS TRANSPORTES Y LAS ESTACIONES DE TRANSBORDO: *Puertos, Ferrocarriles, Caminos (no se describen aeropuertos).*
- LOS NÚCLEOS URBANOS: *Ordenación, arquitectura.*
- LA TELECOMUNICACIÓN.
- ORDENACIÓN ECONÓMICA Y RESULTADOS.

La prioridad principal se enfatiza en el título de uno de los epígrafes: PROBLEMA FUNDAMENTAL.- ASEGURAR LA SUBSISTENCIA.- EL AGUA Y EL CAMPO MARROQUÍ.

Cumplida la necesidad de atender una cuestión tan esencial, se llama la atención sobre la producción orientada hacia el mercado exterior. Esto justifica infraestructuras y ordenación del transporte. Por último, la necesidad de los planes de urbanismo surge del planteamiento (o de la reflexión) de que “Crece la población, su nivel de vida y, en consecuencia, sus necesidades” (Índice, p. 851).

Las preferencias quedan con estos argumentos fijadas, y su reflejo en el desarrollo de los proyectos quedará justificado.

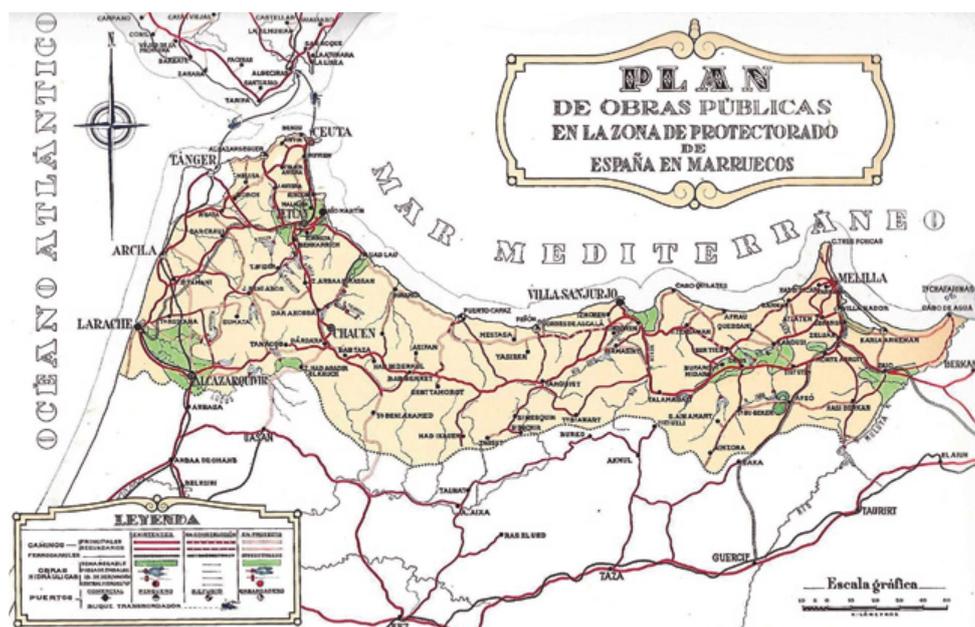


Figura 10. Mapa de síntesis de planificación del transporte y obra ejecutada incorporado a *Acción de España en Marruecos* (1948).

4. COMUNICACIONES MARÍTIMAS, AÉREAS Y TERRESTRES

Marruecos disponía de puertos de calado suficiente para el tráfico marítimo (Tánger y Casablanca), y España los de Ceuta y Melilla. Durante el Protectorado, la habilitación de espacios portuarios se proyectó para la navegación de cabotaje, además de embarcaderos para la flota pesquera. Las figuras 11 y 12 presentan, emparejados con planos de proyecto, el aspecto actual de los puertos de Larache y Arcila, los más relevantes junto al de Villa Sanjurjo.

De los aeródromos construidos en los años 20 del pasado siglo, sólo sigue en uso el de Tetuán, aunque el contorno orográfico limita su expansión y restringe su uso. Tras la caída de Zeluán (1921), el aeródromo que servía a Melilla cambió de ubicación, trasladándose a Nador. Allí continuó operativo hasta 1969, fecha en que se inauguró el actual aeropuerto de la plaza española. También se utilizó una base aeronaval junto al promontorio de El Atalayón, en Mar Chica.

Para visualizar la red de carreteras del Protectorado, conviene regresar a la figura 4. Ya hemos hablado de la relación del trazado con la orografía y con la necesidad de enlazar los grandes núcleos urbanos y las distintas regiones.

Se pueden significar dos ejes cardinales en las comunicaciones viales. El de dirección este - oeste atendía a la conexión interregional; la norte - sur enlazaba las grandes

poblaciones de la comarca de Yebala, y conectaba con las del Protectorado francés. En esta parte del país se localizaban los principales puestos fronterizos, a los que ya nos hemos referido: uno próximo a Alcazarquivir y otro, más al oeste, en el núcleo rifeño. En esta parte del Protectorado, el río Lucus orientó el reparto del dominio territorial entre España y Francia.

Una ruta asfaltada unía Tetuán con Nador, prolongándose 16 km más hasta Melilla. De ella partían numerosos caminos y pistas sin asfaltar, completando una extensa red de comunicaciones. El otro gran eje carretero, antes mencionado, articulaba Yebala de norte a sur, en la franja oriental partiendo de Ceuta (44 km hasta Tetuán) y desde Tánger por el litoral occidental y por el interior. Transversalmente, la vía más relevante unía Tetuán con Larache. También en esta región, caminos y pistas sin asfaltar facilitaban las comunicaciones. En la *Guía Turística de Marruecos*, de donde hemos tomado los datos anteriores, se suman 908 km de carreteras (año 1944).

Muchas de las carreteras siguen siendo operativas, reforzadas en el firme pero escasamente en su trazado. Esta consideración es igualmente válida para las infraestructuras viales del Protectorado francés. Todas ellas insuficientes para las necesidades actuales de tráfico. Un ejemplo evidente es que para desplazarse de Xauen a Fez, una arteria principal, se necesitan unas 3 horas y media para recorrer un trayecto de poco más de 200 km. Al oeste, la carretera N 1, que enlaza Tánger con Rabat, ha quedado marginada por la apertura de una autopista.

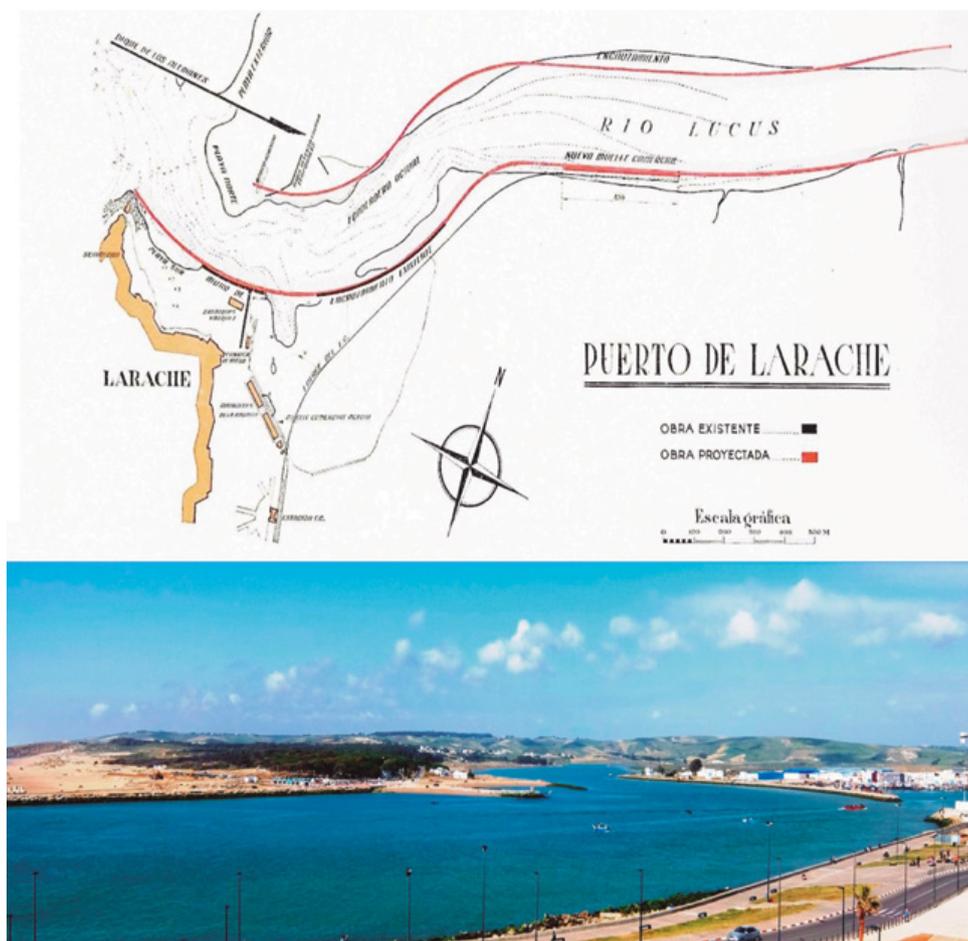


Figura 11. Plan de actuación en el estuario del Lucus en Larache y estado actual del puerto (plano tomado de *Acción de España en Marruecos*, 1948).

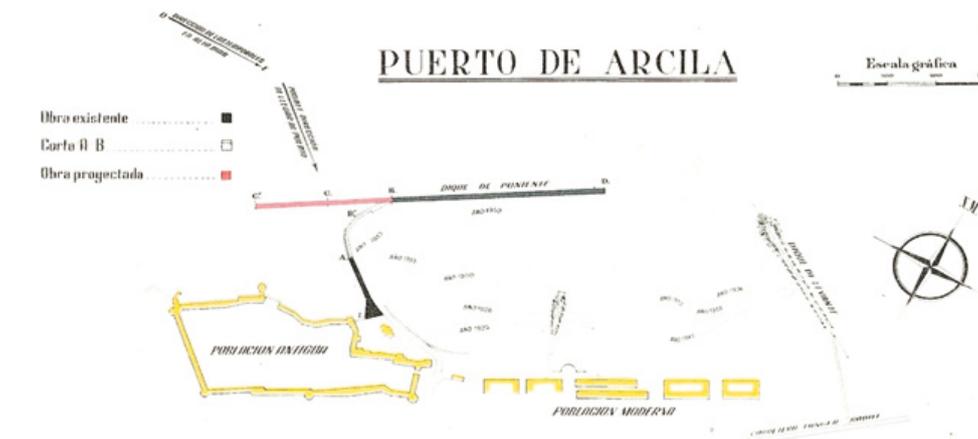


Figura 12. Diseño del puerto de Arcila y estado actual (boceto tomado de *Acción de España en Marruecos*, 1948).



Figura 13. Estación terminal del ferrocarril Ceuta – Tetuán.



Figura 14. Pilares de un viaducto del antiguo ferrocarril de vía estrecha de Melilla.



Figura 15. Desde el puente de la carretera se advierte la estructura de un viaducto del antiguo tren a Alcazarquivir, que ha quedado aislado y sin funcionalidad.

En cuanto a la red ferroviaria del Protectorado, se reducía a tres cortos trayectos:

Ceuta – Tetuán (1918 -1958), de 41 km de longitud. A esta línea ferroviaria se dotó de estaciones de bella factura. La de Tetuán ha sido reconvertida en Museo de Arte Moderno (figura 13). Por su parte, la de Ceuta está siendo rehabilitada. Junto a la de Castillejos, son las únicas que han llegado hasta hoy.

Nador (Melilla) - Tistutin (1917 - 1940), de un recorrido de 34 km. Este ferrocarril de vía estrecha se prolongó posteriormente 2 km hasta Batel y 23 km más hasta Dar Drius, importante enclave estratégico junto al río Kert, para uso militar. Se instaló un ramal desde Nador destinado al transporte de mineral del distrito de Uixan (figura 14), cuyo destino era el embarcadero del puerto de Melilla (*Ferrocarriles de España*, pág. Web). Fue desmantelado en 1988.

Larache – Alcazarquivir (1922 - 1958), con 37 km de línea de ancho internacional. Enlazaba aquella población con el ferrocarril de Tánger (a 90 km), que penetraba en el Protectorado francés, como ya se ha dicho (figura 15).

5. URBANISMO Y ARQUITECTURA

La huella española hoy más visible es la arquitectura, civil y militar. Los planes urbanísticos, hemos visto que concretados en los Ensanches, conllevaron el desarrollo de edificios con funciones específicas, además de los destinados a vivienda. Una sucinta enumeración comprende los edificios de gobierno y administración civil, correos, mercados, hospitales, escuelas, granjas, iglesias, estaciones e instalaciones de uso cultural y lúdico (cines y teatros, recintos deportivos, casinos y parques). Los mosaicos de fotografías de las figuras 16 y 17 son representativos de algunas de las construcciones más características.

España apostó por un esfuerzo colonial entendido a largo plazo y emprendido de forma sistemática, se diría que incluso reiterativa. La consecuencia es una general congruencia entre los modelos urbanísticos hechos realidad.

Para la ampliación de las ciudades se buscaron lugares abiertos, adecuados para el diseño de calles rectas y amplias, que formaban cuadrículas. La geología favoreció estos proyectos, ya que, como de inmediato se verá, las condiciones eran idóneas (espacios horizontales y buena

calidad del cimiento). Esta circunstancia contrasta con la situación en el pasado, donde los poblamientos buscaban un terreno accidentado que les ayudara a protegerse. La alcazaba (*kasbah*) era un lugar fortificado, cercado por muros, que se emplazaba en lugares enriscados que facilitaban su defensa.

De todos los planes de urbanismo, el de mayor entidad, y modelo de este tipo de actuaciones, se concreto en Tetuán; sin duda por su condición de capital del Protectorado. Para llevarla a cabo, se tuvieron en cuenta las características fisiográficas del terreno.

El valle del río Martín discurre entre montañas de recortadas cresterías, en las que luces y sombras acentúan el dramatismo de las montañas. El gris de la roca, el verde de la vegetación y las pinceladas blancas de los caseríos componen un lienzo cromático que parece moverse con la carrera del sol. Conocemos pocos paisajes urbanos con la espectacularidad del entorno de la ciudad de Tetuán (figura 18).

La ciudad ha ido creciendo instalada en plataformas naturales del terreno, que escalonan la ladera desde la Alcazaba (en la zona de articulación con la peña caliza del Dersa) hasta las edificaciones más recientes (que se despliegan por la terraza baja del río Martín). Entre ambas, se advierten varios niveles de tobas calcáreas que proveyeron topografías adecuadas para la expansión habitacional; el enlace entre ellas se hizo mediante planos inclinados, salvados con calles empinadas. Una de estas plataformas soporta gran parte de la ciudad vieja y el Ensanche (figura 19). La carretera que sube a la medina circunda su muralla y penetra directamente en la zona española desde el escalón inferior por la que discurre. Frente a las montañas del Gorgues, la ciudad se percibe como un todo homogéneo; como un inmenso caserío blanco recostado en la montaña (la “Blanca Paloma” es un nombre que se repite para nombrarla).

Larache, segunda ciudad en importancia del Protectorado, debe al río Lucus, además del abastecimiento de agua, un canal navegable. Ya desde época romana, la vega de este río fue lugar de asentamiento. En la mitología, el Jardín de las Hespérides se ubicaba en esta parte del planeta. De ese pasado se han recuperado abundantes restos arqueológicos, con la ciudad romana de Lixus, cercana a Larache, como yacimiento destacado. Aquí, también, las



Figura 16. Edificios representativos de la época colonial en Tetuán: La Unión y El Fénix, interior Escuela de Artes y Oficios, Hospital Militar, Matadero, Consulado, Teatro-cine Español, Casino (con elementos modernistas) y Templeto de Bertuchi en su nueva ubicación.

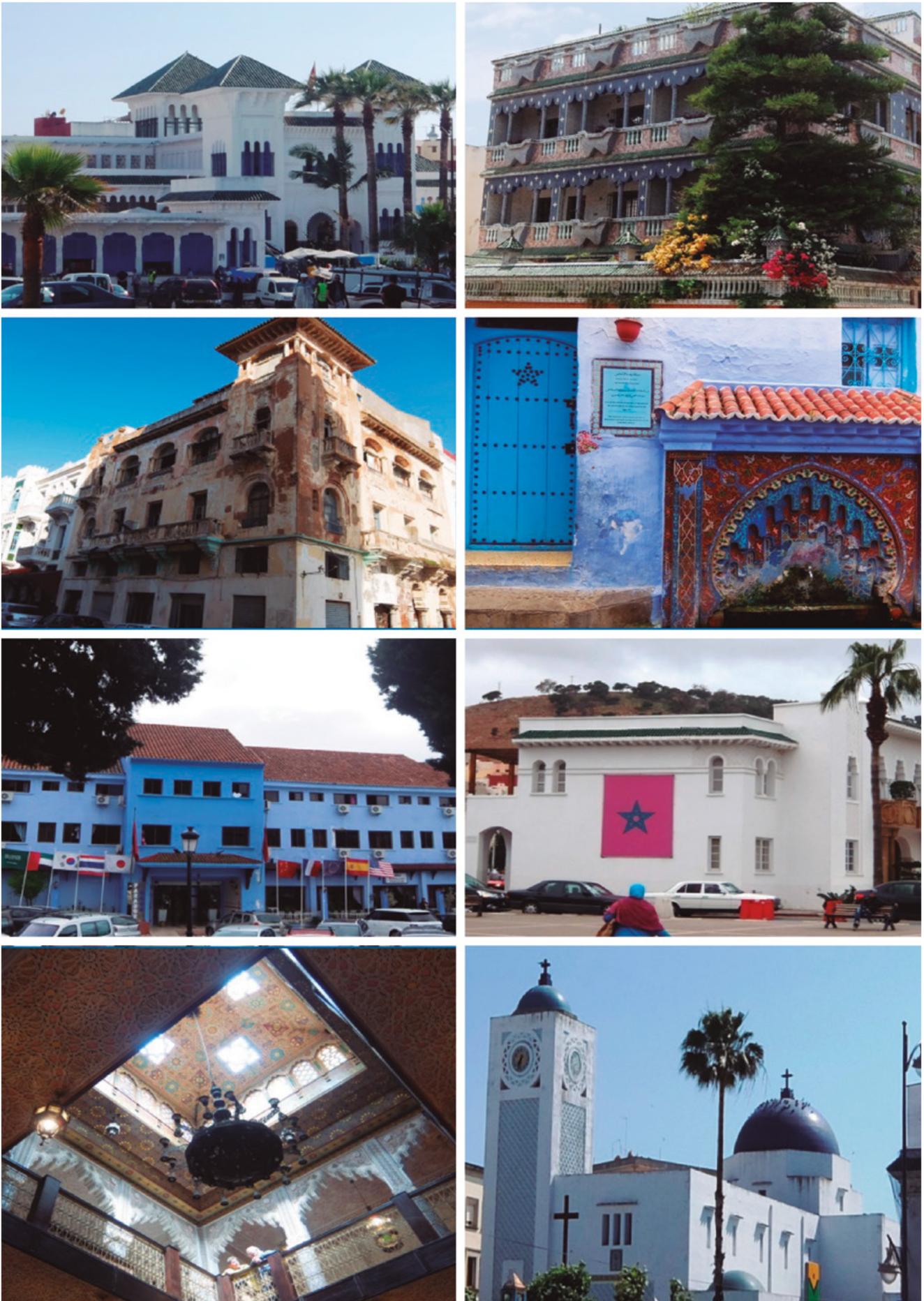


Figura 17. Edificios representativos en varias ciudades del Protectorado: Mmercado (neo-nazari) de Larache, barrio andaluz de Alcazarquivir, caserón de Larache, fuente de Xauen, hotel El Parador de Xauen, la Intervención de Nador, interior de palacio con estética andalusí e iglesia del Pilar de Larache.



Figura 18. Panorámica de Tetuán y el valle del Martín en el tramo de su desembocadura.



Figura 19. Plataforma de caliza travertínica sobre la que se ha edificado la ciudad vieja de Tetuán.



Figura 20. Plataforma costera de Larache, junto a la desembocadura del río Lucus.

posibilidades de urbanización del terreno fueron aprovechadas para el desarrollo de la ciudad (en apariencia, una terraza marina predominantemente areniscosa que

forma un cantil en la costa) (figura 20). La medina se despliega en la alcazaba, en un medio topográficamente más accidentado. Cerrándola al sur se encuentra el llamado

castillo de Las Cigüeñas. Se trata de una fortaleza del siglo XVI, reforzada en tiempos de Felipe III, tras ser entregada la ciudad a la corona española por la autoridad marroquí (figura 21).

Nos detenemos de inmediato en Xauen; la ciudad, posiblemente, más fotogénica del Protectorado (es una forma gráfica de describir su encanto). Si bien la medina forma una piña al suroeste de la fuente Ras El Maa, al pie del jebel Ech Chaoun (“los cuernos”), que da nombre a la localidad, el terreno se suaviza, facilitando el trazado geométrico del Ensanche (figura 22). Interpretamos que puede tratarse de depósitos consolidados de pendiente, bajo las ásperas cumbres de más de 2000 m que enmarcan la población. Hay que reseñar que la lengua española está presente en las placas de azulejos que dan nombre a callejas y construcciones singulares de la medina, cuyas paredes están encaladas

con un omnipresente azul índigo que termina siendo hipnótico para el visitante.

La situación de Alcazarquivir, en una llanura, y la naturaleza aluvial del subsuelo, no fueron exigentes en el momento de concretar proyectos urbanísticos (figura 23). Hoy persiste el barrio andaluz. La acción española se refleja, sobre todo, en la construcción militar. La ciudad, como hemos señalado, es un punto de encuentro del río Lucus con las vías de comunicación que vienen de Tánger y continúan hacia el sur. Aunque ya en el siglo XIV se la disputaba Portugal a los marroquíes.

En Arcila, la alcazaba contiene la ciudad vieja, con puertas ojivales que se abren a la villa moderna (figura 24). También aquí España construyó una ciudad europea, hoy enmascarada por el rápido crecimiento de la localidad, apoyado en sus posibilidades turísticas de sol y

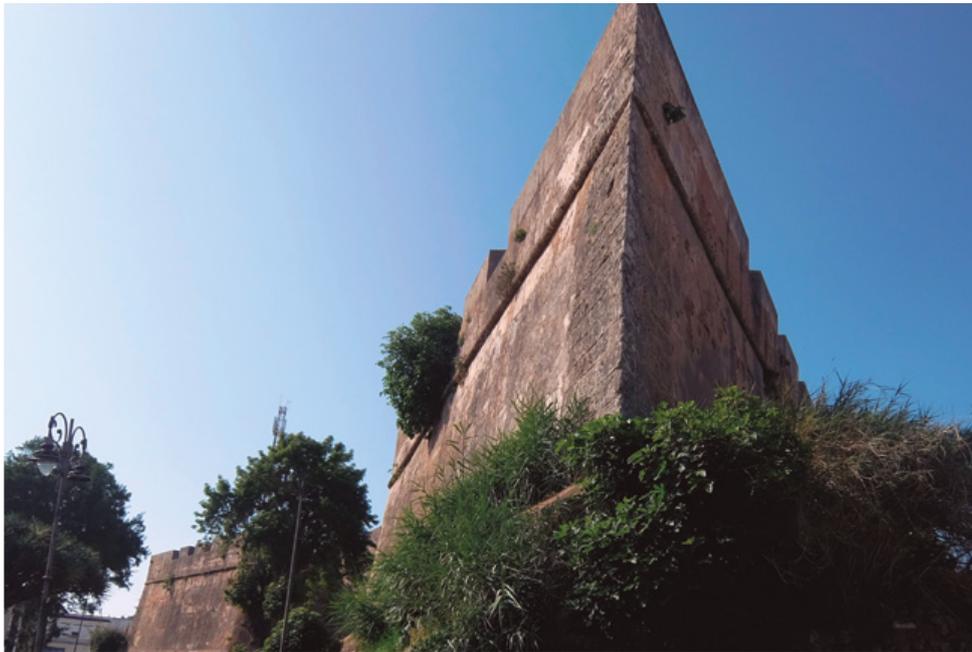


Figura 21. Castillo de Las Cigüeñas en Larache, remodelado en época borbónica.



Figura 22. Los picos montañosos que dieron nombre a Xauen.

playa. En este territorio, las formaciones de arenisca que recorren el litoral facilitan otros y proveen espacios edificables.

Al este de Yebala, ya se ha dicho que, en sí misma, la localidad de Alhucemas es de construcción española,

bautizada como *Villa Sanjurjo* (figura 25). En el extremo oriental del Protectorado, Nador era poco más que una villa de pescadores antes de la intervención de España. El despliegue urbanístico incluyó una barriada con manzanas dispuestas como un damero.

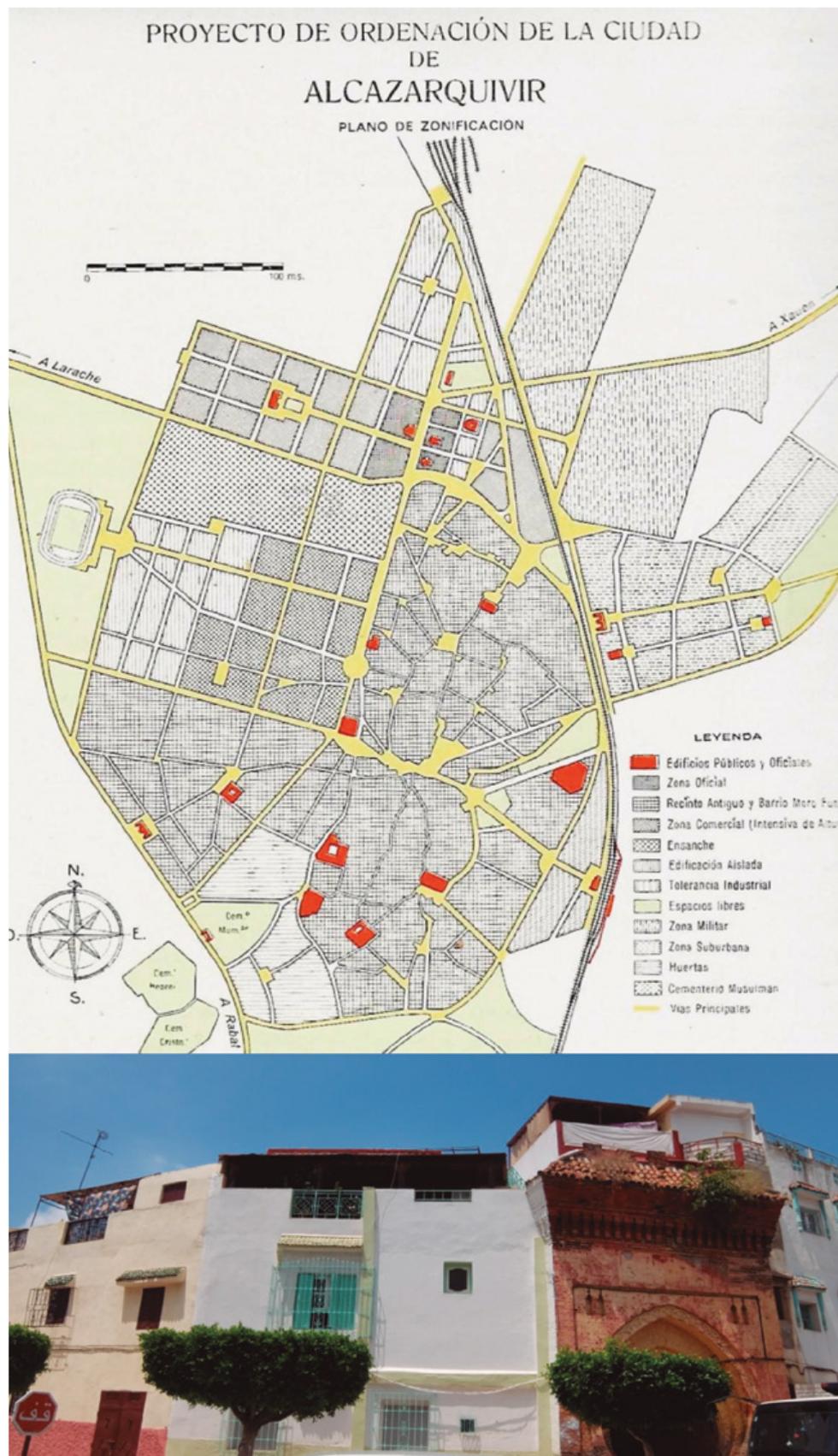


Figura 23. Ordenación urbana y perímetro de la medina de Alcazarquivir (mapa tomado de *Acción de España en Marruecos*, 1948).



Figura 24. Calle de factura europea vista desde una puerta de entrada a la medina de Arcila (aparecen en la imagen algunas indumentarias que tipifican el paisaje humano de esta parte del Magreb).



Figura 25. Plan de ordenación y panorámica de Villa Sanjurjo a comienzos de los años 40 (diseño tomado de *Acción de España en Marruecos*, fotografía de ¿José Lacalle?).



Figura 26. Proyecto y barrio español de Xauen, con la plaza de España como centro gravitacional (dibujo tomado de *Acción de España en Marruecos*, 1948).



Figura 27. Plan de ordenación de Tetuán y plaza de Primo de Rivera (en la actualidad de Moulay El-Mehdi), enclave neurálgico del Ensanche (mapa tomado de *Acción de España en Marruecos*, 1948).

Una característica compartida por los Ensanches era la habilitación de plazas arboladas, conformadas por edificios con usos administrativos. Las figuras 26 y 27 muestran el aspecto actual de dos plazas principales, contempladas en los planes de ordenación urbana.

En Tetuán, otra de las plazas, la de España, ha sido remodelada, desapareciendo la fachada del edificio de la Alta Comisaría (ha sido sustituida por la de un palacio de Mohamed VI). Su nombre actual es Hassan II. Parte del mobiliario urbano original se ha trasladado a un nuevo emplazamiento.

La Avenida de Mohamed V, que une en Tetuán las dos plazas principales, era el eje principal del Ensanche (figura 28). Flanqueada por árboles, en ella se localizan espléndidos edificios que tuvieron relevancia durante el Protectorado, como la torre donde se fundó La Unión y El Fénix, el

casino o el hotel Bilbao. Nombres españoles subsisten en la cercana calle Luneta, pegada a la Judería, de más modesto empaque. Esta calle concentró gran número de comercios españoles. Hay que tener en cuenta que, durante el Protectorado, la población española de la ciudad llegó a ser de más de 15.000 residentes (*Guides Bleu: Maroc*, 1954).

Procede resaltar la variedad de estilos arquitectónicos proyectados, aunque con influencia evidente del eclecticismo que imperó en Europa a finales del XIX, en este caso con referencias a un neo-costumbrismo. Existen ejemplos de arquitectura racionalista y edificios de ladrillo con impronta neo-mudéjar, así como elementos modernistas y de art-decò. Las referencias a una estética decorativa hispano-árabe son asimismo recurrentes

Recuperamos también la imagen de un conocido edificio de Tánger de la época colonial (figura 29). Como es



Figura 28. Avenida principal de la zona española de Tetuán.



Figura 29. El emblemático teatro español de Tánger, hoy en precario estado.

sabido, España tuvo en esta ciudad, junto a otras metrópolis, un papel tutelar.

Algunas de las construcciones que hemos visualizado, como la Escuela de Artes y Oficios de Tetuán, fueron impulsadas e intervino en ellas el pintor, ilustrador y diseñador Mariano Bertuchi. Este granadino tuvo un papel importante durante el Protectorado en diversos campos, y por ello merecería ser más conocido.

Queremos destacar que mientras algunas construcciones están en estado de abandono o fueron readaptadas, unas pocas han sido rehabilitadas con el apoyo de España. Es el caso del bello mercado de Larache, restaurado con la colaboración de la Junta de Andalucía (en la figura 17).

Nada nuevo descubrimos reafirmando que al interés de las ciudades del norte de Marruecos se une la belleza de los paisajes. La inevitable antropización del espacio natural, con proyectos urbanísticos en las playas, vinculados al turismo o al recreo, y la presión de las construcciones en las ciudades, es, como en tantos otros lugares, una amenaza y una esperanza. Dependiendo de la gestión que se haga del territorio.

6. CONCLUSIONES

España acometió en el norte de Marruecos, durante la etapa de Protectorado, el desarrollo de numerosas infraestructuras, tendentes a la modernización del país.

La huella española de las intervenciones persiste en los ámbitos del transporte y la edificación, escenarios que acojen nuestro trabajo.

Gran parte de este legado material ha sido reutilizado o gravita sobre algunas de las actuaciones que ha llevado a cabo el país alauita en la franja septentrional de su territorio.

En nuestra opinión, la labor realizada va más allá de la estricta gestión de la encomienda otorgada a España, pero

no se percibe que sea suficientemente apreciada por la administración marroquí ni conocida y valorada por la opinión pública española.

7. REFERENCIAS

AA. VV. (1948). *Acción de España en Marruecos. La obra material*. Tetuán: Alta Comisaría de España en Marruecos.

AA. VV. (1952). *Andalucía. Marruecos y Canarias*. Madrid: Afrodísio Aguado.

AA. VV. (edición 1954). *Guides Bleus: Maroc*. París: Librairie Hachette.

Albet i Mas, A. (1999). *Una intervención planificada: planes sectoriales y ordenación del territorio*. En Nogué, J., y Villanova, J.L., (eds.), *España en Marruecos (1912-1956). Discursos geográficos e intervención territorial*. Lleida: Milenio, pp. 467-508.

Bravo, A. (2000). *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*. Sevilla: Junta de Andalucía.

Mastere, M., Van Vliet-Lanoë, B., y Ait, L. (2013). *Cartographie de l'occupation des sols en relation avec les mouvements gravitaires et le raveniment dans le Rif nord-occidental (Maroc). Géomorphologie: relief, processus, environnement*, 19(3): pp. 335-352.

Onieva, A.J. (1947). *Guía turística de Marruecos (Plaza de Soberanía, Protectorado español. Tánger)*. Madrid: Artes Gráficas Argés.

Peris, J. (2007). *Ferrocarriles de España*. Disponible en <http://www.spanishrailway.com>

Ruidor, Ll. (1999). *Expediciones, excursiones y correrías en el protectorado español en Marruecos*. En Nogué, J., y Villanova, J.L., (eds.), *España en Marruecos (1912-1956). Discursos geográficos e intervención territorial*. Lleida: Milenio, pp. 303-339.

Salinas, J.L. (2018). *Escenarios geológicos en las Guerras de España en el Rif oriental (Marruecos)*. *Ingeniería Civil*, nº 190, pp. 53-63.