

# MARRUECOS Y ESPAÑA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX: ARQUITECTURA Y URBANISMO EN UN ÁMBITO COLONIAL\*

ANTONIO BRAVO NIETO

*Doctor en Historia del Arte*

MUCHOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA INTERVENCIÓN española en Marruecos durante la primera mitad del siglo XX siguen necesitando en la actualidad de un mayor esfuerzo aclaratorio por parte de la investigación. Éste es el caso de los estudios encaminados a explicar y definir la estructura del territorio, la formación de sus ciudades y de sus trazados urbanos y la construcción de sus arquitecturas.

En estas páginas pretendemos abordar una perspectiva general sobre estos asuntos: la génesis y las circunstancias que determinaron la nueva estructura de las vías de comunicación, así como la red urbana en la que se sustentó la Administración colonial española. La tarea de urbanistas, civiles o militares, generó a la larga modernos trazados urbanos en ciudades como Tetuán o Larache siguiendo modelos propios de ensanche, mientras que en los poblados marroquíes de nueva creación se aplicaba la clásica disposición en cuadrícula ortogonal. Por otra parte, sobre estos trazados se fue consolidando también una arquitectura que a veces se muestra colonial, en múltiples referencias neoárabes, y otras veces metropolitana, con abundantes edificios eclécticos, modernistas, art déco, racionalistas o clásicos que pretenden sugerir la imagen de cualquier ciudad española. Por supuesto, también en este ámbito tienen cabida experimentos más libres y originales, caso de la arquitectura rifeña o de las obras de Fernández Shaw.

Podemos afirmar que en 1956, fecha de la independencia de Marruecos, todas las ciudades del norte del país presentaban una huella indeleble de la presencia y la actuación española, tanto en su urbanismo como en su arquitectura, y que representan hoy día una parte importante de su patrimonio construido.<sup>1</sup>

\* Este texto constituye una versión en español de la conferencia "Architecture et urbanisme espagnol dans le Nord du Maroc", impartida el 12 de abril de 2001 en la Ecole Nationale d'Architecture-Madinat el Irfane, Rabat, organizada por el Instituto Cervantes de Rabat, la Cooperación de la Embajada española en Marruecos y la Ecole Nationale d'Architecture de Rabat.

<sup>1</sup> Para todo el capítulo, véase A. BRAVO, *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*.

## 1. EL MARCO HISTÓRICO DE LA ACCIÓN ESPAÑOLA EN MARRUECOS

El marco histórico donde se encuadran estos aspectos se asienta en un proceso por el cual diferentes países europeos comienzan a plantearse su expansión por el norte de África. En esta dinámica, y después de una larga negociación diplomática entre Francia e Inglaterra, en la que España desempeña un papel secundario, el Estado de Marruecos pasa a ser administrado colonialmente bajo la forma de dos protectorados. Este protectorado sería ejercido principalmente por Francia en la mayor parte del país y por España de una manera marginal en la zona norte. La división artificial del país generó dos Administraciones diferenciadas y con realizaciones en el campo del urbanismo y la arquitectura que no son en absoluto equiparables, presentando personalidades bien definidas.

Por otra parte, hablamos de dos protectorados cuyas fronteras fueron trazadas ignorando la lógica interna de la estructuración del propio país, siguiendo en ello básicamente los intereses predominantes de la diplomacia francesa, que impuso sus criterios. Frente a una España con escaso peso internacional, la diplomacia francesa nunca ocultó su desinterés económico por la zona norte que correspondería organizar a la Administración hispana. También es cierto que Francia, por diferentes motivos, muy raramente favoreció una cooperación regional que hubiera facilitado o potenciado el desarrollo integral de las dos zonas marroquíes, dejando en evidencia la idea de que se intervenía para ayudar a Marruecos.

Es obvio que la forma arbitraria en que se realizó esta división territorial fue perniciosa para el desarrollo económico de buena parte del norte del país, ya que dividía regiones históricas, modificaba sentidos de comunicación naturales, cortaba lógicas económicas tradicionales y asociaba administrativamente regiones que poco tenían que ver entre sí. Primero el reparto, y luego la falta de cooperación, impusieron la desarticulación de las dos zonas.

Por todo ello, la falta de lógica presidía la organización del Protectorado español en Marruecos, estructurado como una franja de trescientos cuarenta kilómetros de largo de Este a Oeste, y con una anchura que oscilaba entre los cuarenta y los cien kilómetros de Norte a Sur. En el Norte montañoso se agrupaban tres unidades regionales muy diferenciadas: en primer lugar, una zona occidental más activa económicamente, con núcleos de población de cierta importancia como Tetuán, Larache, Alcazarquivir o Xauen. En segundo lugar, una región oriental de absoluto hábitat rural, volcada económicamente hacia el valle del río Muluya. Y, finalmente, un Rif central muy montañoso que soportaba un hábitat totalmente rural y que se convertía en un difícil obstáculo para establecer una red de comunicaciones por su carácter de barrera entre ambas.

El territorio del Marruecos español era en 1912, fecha de instauración teórica del Protectorado, un hipotético mapa relativamente pequeño en dimensiones, pero repleto de disparidades que dificultarían la actuación de una Administración colonial. Esta falta de cohesión regional dentro de la lógica unidad de pertenencia a un país

soberano como Marruecos presentaba realidades diferentes, enfrentaba zonas urbanizadas con otras rurales, economías basadas en supuestos distintos y poblaciones con acusadas diferencias culturales. Pero, sobre todo, presentaba una geografía que podríamos calificar como imposible a la hora de ejercer una política coherente, sobre todo si tenemos en cuenta cuáles eran las posibilidades de intervención de un país como España, debilitado tanto económica como políticamente durante la primera mitad del siglo xx.

Dentro de este marco, debemos señalar también que la implantación colonial española no se produce homogéneamente en todo el territorio, ni en el tiempo ni en el espacio. Ocupadas las ciudades de Larache, Arcila y Alcazarquivir en 1911 y con Tetuán como capital de la zona en 1913, las transformaciones urbanas empezaron rápidamente, pero la penetración española causó la reacción bélica de buena parte del país y la guerra se prolongó con dureza hasta 1927. En casi la mitad del territorio, es a partir de los últimos años veinte cuando empiezan a trazarse las primeras carreteras que pretendían estructurar globalmente el territorio (en una zona donde nunca las hubo). También es el momento en que se construyen nuevos poblados que asumirían una función rectora, caso de Targuist o de Villa Alhucemas.

Lo tardío de esta fecha y la prolongada duración de la guerra también determinan la gran importancia que la Administración militar tuvo en todo este proceso de estructuración del espacio: por ello es normal encontrar, junto a los ingenieros de caminos y arquitectos, a numerosos ingenieros militares trazando carreteras, levantando puentes, firmando los proyectos de urbanización de nuevos poblados y construyendo edificios.<sup>2</sup>

Observamos como, en determinadas zonas, la Administración colonial civil empezaría su actuación en obras públicas y arquitectura entre 1911 y 1913, mientras que en otras será la Administración militar la que determine esta estructuración del espacio hasta 1927. A partir de este momento, se produce la coordinación de todos los organismos, y es entonces cuando percibimos una unidad de acción que antes realmente no existió en lo que respecta a la política urbanística y arquitectónica. Por esa razón, podemos afirmar que la diversidad de situaciones y la falta de una política definida es la principal característica que rige buena parte del periodo colonial.

## 2. LA POLÍTICA DE OBRAS PÚBLICAS: TRAZADO Y ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO MARROQUÍ

La diversidad geográfica, el carácter del territorio extremadamente alargado en sentido Este-Oeste y, sobre todo, la existencia del macizo montañoso rifeño, determinaron una estructuración del territorio ciertamente difícil. Por cuestiones políticas derivadas del reparto había que conectar regiones dispares, unir por ferrocarril territorios sin una mínima justificación económica y construir una red de comunicaciones más determinada por cuestiones militares que por otras de orden lógico o de desarrollo.

<sup>2</sup> M. GALLEGO, "Mejoras urbanas en Alcazarquivir (Marruecos)".

La red de carreteras en el norte de Marruecos siempre tuvo un punto de partida generado por cuestiones estratégicas de control del territorio, sobre todo si tenemos en cuenta la absoluta desconexión existente entre las zonas de Tetuán y Nador.<sup>3</sup> En la zona occidental se buscó conectar entre sí todas las ciudades: por un lado, potenciando el eje Ceuta-Tetuán (que se prolongaría posteriormente hasta Xauen) y, por otro, el Arcila-Larache-Alcazarquivir en conexión con Tánger. Sin duda, esta región era la mejor comunicada y la que presentaba el trazado urbano más desarrollado y homogéneo.

Por su parte, en la zona oriental, de geografía relativamente llana, la red de carreteras partía de la ciudad de Melilla, y desde ella se ramificaba en abanico, siendo el motor, a la vez, de la construcción de una red de nuevos poblados.<sup>4</sup>

La dificultad de la comunicación queda reflejada en que durante mucho tiempo fue más fácil enlazar estas regiones occidental y oriental por barco que por tierra, ante el grave problema de la cadena montañosa que determina toda la región central del Protectorado. La denominada "carretera rifeña", que uniría transversalmente todo el territorio, empezó a construirse a partir de 1927, pero no estaría finalizada antes de los años treinta, y eso admitiendo serias limitaciones técnicas en su trazado, ya que durante algunos periodos de tiempo estaría cerrada por la nieve al atravesar altitudes superiores a los mil setecientos metros.

Podemos señalar que se eligió construirla por el centro del territorio y no por la costa por motivos estratégicos, ya que de esta forma aparecía equidistante del litoral y de la frontera con la zona francesa. Lo que se pretendía con esta vía era articular el territorio en forma de espina de pez, partiendo de la carretera principal otras vías secundarias en dirección Norte-Sur.

Por su parte, la política encaminada a establecer una red de ferrocarriles resultó una misión totalmente frustrada de la Administración española en Marruecos. Esta política ferroviaria se redujo a la construcción de cortos trazados que nunca consiguieron articular el territorio: como la línea Ceuta-Tetuán y la tendida entre Larache y Alcazarquivir, mientras que en la zona oriental existía un corto recorrido de una compañía minera (de suculentos beneficios privados) y otra línea entre las poblaciones de Nador y Batel. Casi todas revistieron una importancia irrelevante y su explotación económica siempre fue ruinososa, languideciendo toda la red hasta su clausura definitiva.<sup>5</sup>

La única red mixta franco-española, en la actualidad la única que queda en servicio, fue el trazado del ferrocarril Tánger-Fez que atravesaba la zona española, pero que no funcionó nunca como un motor de desarrollo de sus ciudades ni como medio de potenciar su economía. Esta línea atravesaba la zona española, pero no la

<sup>3</sup> V. MARTORELL y T. GARCÍA FIGUERAS, *Acción de España en Marruecos...*

<sup>4</sup> V. MARTORELL, "El Plan de obras públicas en la zona del Protectorado"; y "El primer plan quinquenal de Obras Públicas".

<sup>5</sup> E. GOÑI, "Los ferrocarriles en el Riff"; M. BECERRA, "Ferrocarril Nador-Zeluán. Tiztutin..."; R. TOUCEDA, "Los ferrocarriles en Marruecos".

dinamizaba. Existieron proyectos de vincular el Norte con el Sur mediante algunos tendidos férreos, pero el desinterés de la Administración francesa determinó que todo el Norte quedara aislado de la red de ferrocarriles de Marruecos, situación en la que permanece en la actualidad.

Por lo que respecta a la red portuaria, la Administración española nunca consideró necesario realizar grandes inversiones en Marruecos al contar en la zona con dos puertos españoles importantes de acceso, los de Ceuta y Melilla, que funcionaron durante mucho tiempo como las principales puertas de entrada regionales. El resto de los puertos atlánticos como Larache o Arcila tuvieron mucha menor relevancia, aquejados además de graves problemas técnicos, mientras que en la región rifeña se construía el de Alhucemas a finales de los años veinte como único puerto mediterráneo marroquí de cierta relevancia.<sup>6</sup>

### 3. LA IMPLANTACIÓN DE UNA NUEVA TRAMA URBANA

Es un hecho que la intervención colonial de España en Marruecos se basó siempre en asentar núcleos de población desde los cuales poder organizar el territorio. La heterogeneidad de la zona determinó al respecto soluciones muy heterogéneas, por lo que no puede hablarse de una fórmula unitaria de actuación.<sup>7</sup> Allí donde existían ciudades preexistentes (realmente sólo en la región occidental) se inició la construcción de la nueva ciudad europea adosada a la medina. En las regiones oriental y central, destacaba la inexistencia de núcleos de población antes de la intervención española (salvo pequeñas agrupaciones determinadas por alcazabas militares o económicas en torno al zoco). Por esta razón, todos los poblados fueron de nueva creación y su distribución casi siempre tuvo que ver con cuestiones estratégicas (Targuist), creando nuevas capitales regionales (Alhucemas) o destinadas a la explotación económica agrícola (Monte Arruit y el zoco Telata de Reixana) y minera (Uixan).<sup>8</sup>

Cuando se aborda la historia del urbanismo español en Marruecos no puede hablarse de la existencia de un plan previo. No existió al iniciarse esta intervención ninguna alta autoridad colonial interesada en determinar una política urbana o arquitectónica, como sí fue el caso del mariscal Lyautey en el Marruecos francés,<sup>9</sup> de un arquitecto o ingeniero jefe con el suficiente poder para unificar criterios, como Henry Prost en el mismo ámbito, o un servicio de urbanismo que unificara las distintas realizaciones en la zona norte. Los trazados de las nuevas ciudades en esta región fueron el resultado de una heterogeneidad de actores y factores que, paradójicamente, ofrecen una imagen de cierta unidad. Y esta aparente unidad está determinada por la aplicación en Marruecos de las ideas sobre urbanismo vigen-

<sup>6</sup> J. OCHOA BENJUMEA, "Tánger y el Cuerpo de Caminos".

<sup>7</sup> P. DIZ, "Urbanismo (I). Ciudades Nuevas (II). El Urbanismo en Marruecos (III)"; y "Urbanismo. Zona Española de Marruecos".

<sup>8</sup> R. DE FRÍAS, "Plan de Colonización. Garef"; y J. ROMÁN, *Fragmentos de una conversación continua sobre Alhucemas*.

<sup>9</sup> L. BLANCO SOLER, "Ciudades coloniales del Marruecos francés".

tes en la España del momento. También apuntaremos que mucho de lo que vamos a encontrar en Marruecos fue fruto de las enseñanzas recibidas por los ingenieros militares en la Escuela Superior de Ingenieros de Guadalajara, en combinación con la práctica y experiencia de estos profesionales adquirida sobre todo en las actuaciones en Cuba, Puerto Rico y Filipinas durante el siglo XIX, ámbito donde desarrollaron plenas competencias en cuestiones de urbanismo, con la autorización del Ministerio de Fomento, ante la falta de ingenieros civiles.

Por otra parte, hay que señalar que las ideas, tanto arquitectónicas como urbanísticas, que los franceses estaban ensayando en Rabat, Casablanca, Fez o Mckinés no influyeron (o lo hicieron escasamente y sólo a partir de finales de los años veinte) en el trazado urbano de las ciudades del Norte, porque la cronología de los planes españoles fue anterior.

En 1913 ya estaban aprobados los trazados de Tetuán y de Larache, las dos ciudades del Protectorado español que poseían una mayor importancia urbana previa a la colonización y cuyas medinas mostraban una personalidad más acusada.<sup>10</sup> Tanto Tetuán como Larache siguieron un modelo de crecimiento que podemos resumir en el siguiente proceso. Junto a las murallas de la medina se elegía una zona propicia para realizar la extensión, y en ella, de acuerdo con la morfología del terreno, los caminos previos existentes y una vez solucionado el problema de la propiedad (siempre en favor de un concepto capitalista), se ejecutaban las alineaciones y el trazado de las manzanas de edificios. El modelo seguido en ambas realizaciones tenía mucho que ver con la idea de ensanche que había caracterizado el crecimiento de muchas ciudades españolas (y mediterráneas) de finales del siglo XIX y principios del XX.

Ensanche entendido en su morfología de manzanas alineadas ortogonalmente, de vías diagonales que se cortaban en plazas redondas y, sobre todo, en sus aspectos formales con manzanas cuadrangulares o trapezoidales. Se trataba de un proyecto de ciudad burguesa, con expectativas de cierta monumentalidad. Una ciudad que surgía junto a la medina antigua sin segregarla, como realidades urbanas separadas únicamente por la muralla y conectadas a través de las antiguas puertas, que recordaron desde entonces un nuevo papel urbano.

Como las murallas fueron habitualmente respetadas y restauradas desde 1913 (excepto en el caso de Alcazarquivir), las dos realidades urbanas necesitaban un espacio abierto de encuentro, una rótula que permitiera comunicar dos mundos diferenciados, lugar donde construir los primeros edificios significativos, tanto burgueses como oficiales. Ésta es la causa del diseño de las que en su momento se denominaron "plazas de España", cuya forma podía ser irregular (Tetuán), elíptica (Larache) o circular (Xauen), y que se constituyeron en el centro absoluto de la ciudad, lugar en la actualidad imprescindible para acceder a la medina y vértice desde el cual surge radialmente el ensanche europeo con sus calles principales.

<sup>10</sup> R. Gil BENUMEYA, "Problemas marroquíes. El ensanche de Tetuán".

Con una imagen muy similar al de tantos ensanches decimonónicos españoles, el nuevo Tetuán, como capital del Marruecos jalifiano, fue obra conjunta de un ingeniero militar (Rafael Fernández) y de un arquitecto (Carlos Óvilo), y pretendía mostrar un cierto carácter de monumentalidad como reflejo de ciudad burguesa.<sup>11</sup>

Por su parte, Larache es una ciudad radial con vértice claro en la plaza de España, desde la que arrancan en forma de abanico las vías principales, delimitando entre sí manzanas trapezoidales. Varios cinturones radiales circundan este ensanche, conectando plazas circulares que facilitan la circulación de la nueva ciudad. El carácter del ensanche de Larache es menos monumental que el de Tetuán debido a una edificabilidad más baja y ha tardado mucho más tiempo en saturarse, por lo que constituye la armadura urbana de la ciudad actual.<sup>12</sup>

Pero el modelo de ensanche, tanto en España como en Marruecos, a la larga plantearía problemas en cuanto al crecimiento de la ciudad. Ni en Tetuán ni en Larache se planificó una división de la ciudad por actividades económicas, ya que se pensaba que el ensanche podría absorber cualquier tipo de clase social o función, lo que no deja de resultar una visión ingenua de sus capacidades. Por supuesto, una parte de la ciudad crecería al margen del trazado, la constituida por las clases sociales menos favorecidas, tanto españolas como marroquíes, y que se manifiesta en los barrios de construcción anárquica que rodeaban la parte planificada, como sería el caso del barrio Málaga de Tetuán o el de Barcelona de Larache. En ellos, las autoridades se veían incapaces de controlar una construcción que se escapaba a cualquier control y cuyo trazado adoleció de planificación alguna.

En la ciudad de Arcila, la personalidad de la medina amurallada determina el conjunto urbano, siendo la ciudad nueva de mucha menor relevancia, caso muy similar al de Xauen, donde la ciudad antigua predomina sobre el barrio europeo. En Alcazarquivir el modelo es diferente porque la medina y el ensanche se funden en un mismo tejido urbano al ser el único caso donde se demolieron las murallas. Por esta razón las manzanas ortogonales se adosaron directamente a los perfiles de la medina, creando un caso de pleno mestizaje urbano.<sup>13</sup>

No obstante, en la aplastante mayoría de los casos los poblados surgen de nueva construcción, sobre todo en la zona del Rif y la Oriental. La aparición de esta red urbana presenta siempre el mismo proceso: primero se construye un campamento militar (o una oficina de Administración colonial), de trazado ortogonal y casi siempre muy parecido a un campamento romano rectangular con dos calles que se cortan en el centro. Posteriormente, junto al campamento (o dentro de él), y siguiendo su ordenación en cuadrícula, se adosan varias manzanas de casas del poblado civil que nace al calor de las actividades militares o administrativas. Más tarde, cuando la guerra pierde relevancia, la mayor parte de los campamentos militares languide-

<sup>11</sup> J. MALO y F. DOMÍNGUEZ, *Tetuán. Guía de arquitectura del ensanche 1913-1956*.

<sup>12</sup> V. MARTORELL, "El desarrollo urbano de Tetuán".

<sup>13</sup> I. DE LAS CAGIGAS, "Sobre la urbanización de Alcazarquivir...".

cen mientras el poblado civil toma impulso, llegando a asumir el protagonismo urbano de la población. En algunos casos la población civil puede absorber completamente el antiguo campamento, cuyo trazado hoy día es irreconocible, mientras que en otros éste todavía subsiste en la forma de instalaciones ruinosas. Así surgen los poblados de Villa Nador, Segangan, Zeluan, Dar Drius, Midar, Targuist, Ketama, Bab Taza, Castillejos, etc., siguiendo siempre una rígida ordenación en cuadrícula. En relación con este proceso y con las fases de control del territorio, podemos afirmar que la armadura urbana del norte de Marruecos adquiere su definición real entre 1912 y 1927.

En los años veinte, el sistema ortogonal de los ensanches y la cuadrícula de los poblados militares ceden paso a una visión más determinada por nuevas ideas urbanas: la ciudad jardín y la ciudad lineal. En estos momentos, en Tetuán se piensa construir una Ciudad Jardín, se inicia la edificación de avenidas con chalés aislados y se remodelan los jardines de la plaza de España que rememoran la imagen de la Alhambra de Granada y el Generalife.<sup>14</sup> Este fenómeno se da también en Larache con la avenida ajardinada de Reina Victoria y en algunas realizaciones de Alcazarquivir, ciudad donde Isidro de las Cagigas intenta encauzar un urbanismo realmente caótico, siguiendo un modelo de ciudad jardín. Por lo general todos estos proyectos muestran un fuerte carácter utópico, siendo sus logros limitados en cuanto a la conformación real de estas ciudades.

La planificación urbana en el norte de Marruecos, siguiendo unas normas comunes para todas las ciudades y dirigidas por una institución con control para todo el territorio, se establece muy tardíamente, en los años cuarenta. Entonces es cuando un equipo dirigido por Pedro Muguruza, director general de Arquitectura, establece una pauta general para “ordenar” las principales ciudades del Protectorado, intentado corregir la excesiva rigidez urbana de ensanches y cuadrículas.<sup>15</sup> Por ello intenta Muguruza diferenciar funcionalmente en la ciudad distintos sectores, tanto de actividades económicas como la creación de barrios específicos para marroquíes. Esta planificación segregacionista de barrios para musulmanes era justificada entonces, precisamente, porque tanto en Tetuán y Larache como en Alcazarquivir la población marroquí y la española compartían algunos espacios urbanos, de acuerdo únicamente con su condición social y ateniéndose a cuestiones económicas y no étnicas ni religiosas, lo que a los planificadores urbanos del franquismo les parecía francamente mal.

Es también durante estos años cuarenta cuando las autoridades coloniales intentaron solucionar el problema del crecimiento anárquico de las ciudades y la falta de viviendas dignas para los trabajadores, construyendo viviendas sociales en bloque y barrios para familias humildes. Ésta era la manera en que se abordaba el problema del crecimiento desbordado de las ciudades en la propia España, con los poblados o

<sup>14</sup> M. BERTUCHI, “La artesanía marroquí...”.

<sup>15</sup> P. MUGURUZA, “Ideas sobre urbanismo en Marruecos”; del mismo autor, *Ordenación urbana y rural en el Marruecos español*.

barrios propios de la Autarquía, representando en cierto modo un sistema de control político al acceso de la vivienda.

Podemos resumir este apartado señalando que la Administración española no aplicó en su Protectorado un esquema previo de organización urbana y que los modelos franceses de Marruecos tuvieron poca importancia, porque sus ideas no llegaron a la zona norte hasta muy finales de los años veinte. Sin embargo, todos los trazados de las poblaciones del norte marroquí tienen un mismo "aire de familia", porque los organismos competentes transplantaron a este ámbito la experiencia adquirida tanto en España (ingenieros civiles) como en América (ingenieros militares).

Construidos por arquitectos, ingenieros de caminos o ingenieros militares, los distintos trazados urbanos y ampliaciones de ciudades ofrecen una cierta unidad morfológica contrada en la disposición ortogonal y en cuadrícula del ensanche europeo. Ciudad que aparece rodeada de intervenciones ajardinadas propias de los años veinte y treinta, y barrios exteriores populares de trazado más anárquico donde se sitúan las construcciones sociales de viviendas baratas en bloque de los años cuarenta. En suma, en Marruecos, salvando profundas y evidentes diferencias, vamos a encontrar muchos de los aciertos y problemas que también caracterizan a algunas ciudades españolas de su tiempo.

Lo que sí encontramos en el Protectorado es una especial atención por los valores históricos de las medinas, lo que conduciría a la creación de la Junta de Monumentos Históricos de Marruecos, que involucraría en este cometido a las Reales Academias españolas.<sup>16</sup> Por ello observamos siempre en todas las actuaciones un especial cuidado por las zonas históricas, por las murallas medievales de Tetuán o Xauen, las puertas tradicionales de las medinas, los fuertes abaluartados de Larache y la especificidad de los barrios históricos musulmanes. También sobre la imagen tradicional de sus ciudades y su artesanía, que aparecen protegidas en todas las normativas legales sobre urbanismo y que, finalmente, favorece la creación de la Escuela de Artes Indígenas de Tetuán, cuya finalidad era la conservación de las artes tradicionales.<sup>17</sup>

#### 4. ARQUITECTURA Y ARQUITECTOS EN EL MARRUECOS JALIFIANO

La principal característica de la arquitectura española en Marruecos vuelve a ser su diversidad, puesto que no podemos decir que exista un modelo formal único. Durante todo el periodo colonial que abarca la primera mitad del siglo XX, las experiencias arquitectónicas y constructivas fueron tan cambiantes y dispares en cuanto a pretensiones y logros que realmente no puede hablarse de una arquitectura colonial, sino de la exportación de diversas realizaciones arquitectónicas de morfología variada realizadas durante un periodo colonial. Algunas veces estas propuestas parecían tener en cuenta el país de destino, pero otras no.

<sup>16</sup> R. BELTRÁN et al., "Creación de Comisiones de Monumentos...".

<sup>17</sup> M. BERTUCHI, "La artesanía marroquí...".

Lo cierto es que los primeros actores que desarrollan esta arquitectura, ingenieros militares y arquitectos, exportaron directamente los modelos tipológicos y formales que existían en la cultura española del momento, sin plantearse excesivas adaptaciones al nuevo lugar donde se debían construir. La arquitectura privada de los ensanches ve desfilar desde 1913 una primera fase ecléctica (al igual que la encontramos en algunas ciudades españolas como Valencia o Almería), sobre la que se superponen algunos (realmente escasos) edificios *art nouveau*, mezclando ambos estilos con una tendencia general neoárabe. Éste es el esquema general que pervive hasta los años treinta.

Obras en el campo de lo privado ejecutadas para clientes españoles, musulmanes y judíos, edificios públicos de las distintas administraciones públicas, bien civil o militar, muestran en un devenir relativamente corto (menos de cincuenta años) una enorme variedad. Esta rápida sucesión de estilos está relacionada con el ideal de modernidad entendido desde el punto de vista occidental en los siglos XIX y XX: la variación de los aspectos formales de la arquitectura permitía una imagen de cambio y modernidad que no implicaba en absoluto la transformación de la arquitectura, o de las condiciones sociales de la construcción o de habitación.<sup>18</sup>

Cambiar a velocidad de vértigo la epidermis de la arquitectura permitía combinar fácilmente un abanico de posibilidades y estilos, fenómeno que también caracterizó a muchas ciudades burguesas europeas. Este interesante periodo es el que ha visto crecer y transformarse muchas de nuestras capitales, es cuando surgen los ensanches repletos de arquitecturas decoradas que reflejan una imagen artística y bella de la ciudad, con pretensiones de monumentalidad.

Por otra parte, y por lo que respecta a la idea de una arquitectura colonial, en el Marruecos español (a diferencia de lo que ocurre en la zona francesa con la arquitectura de Prost) el debate arquitectónico no se centra en reinventar un modelo ideal de arquitectura, sino en buscar directamente en el pasado musulmán de España las formas más idóneas para exportarlas a Marruecos.

Pero lo singular de este proceso es que el neoárabe en España es un estilo propio y nacional, no es una importación exótica como ocurre con el resto de los países europeos. El pasado andalusí, tanto cordobés como nazarí, ofrecía a los arquitectos una amplia gama de modelos formales que se basaban en la mezquita de Córdoba y, sobre todo, en la Alhambra de Granada.

Este neoandalusí era entendido por algunos como el estilo idóneo para Marruecos, sobre todo porque se buscaba ingenuamente revitalizar la cultura y la vida de sus ciudades a través de la imagen. En este sentido, se afirmaba que si el estilo árabe procedente de Oriente había producido en España una cultura y unos monumentos tan relevantes, era justo que desde España se reexportaran estas formas hacia Marruecos, como una especie de pago de una deuda histórica.

<sup>18</sup> A. BRAVO, *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano*.

No obstante, hay que señalar que el neoandalusí no fue un estilo que monopolizara en absoluto la vivienda privada de Tetuán o Larache (ni siquiera entre propiciarios marroquíes) y tampoco la oficial. Sí podemos afirmar que fue un repertorio inagotable de formas e imágenes que se desplegaron con fuerza por todo el norte de Marruecos desde 1913 hasta 1956, pero en absoluto representó un estilo homogéneo, pues presenta abundantes mixtificaciones.<sup>19</sup>

Dentro de esta corriente podemos destacar diferentes obras en Tetuán del arquitecto Carlos Óvilo y, sobre todo, de José Gutiérrez Lescure, que desarrolla un lenguaje arabizante muy decorativo y con algunas concesiones al *art nouveau*.

Las mejores obras son, sin embargo, de los años veinte: las oficinas de las Intervenciones Jalfifianas de Tetuán, repleto de elementos ornamentales en una composición muy cuidada, algunos edificios del ensanche de Tetuán, como el de la plaza de Mulcy el Mehdi, de ambiente andaluz, la Escuela de Artes Indígenas de Tetuán o algunos bloques de viviendas del ensanche de Larache, destacando la antigua Comandancia General.

Todo el norte de Marruecos está plagado de estos edificios de aire arabizante, que forman parte de su paisaje visual: estaciones de tren, escuelas, dispensarios o cuarteles, que se revestían en sus salas de banderas de un lujo orientalizante y evocando un exótico romanticismo. También es el momento de los edificios de las exposiciones internacionales, destacando el pabellón marroquí en la de Sevilla de 1929.<sup>20</sup>

El lenguaje formal utilizado aplicaba elementos del arte andalusí (principalmente mezquitas y palacios) a edificios totalmente diferentes, y se basaba en un repertorio de arcos de herradura con albanegas, azulejería, almenados, balcones, motivos califales, etc. Sin embargo, en cuanto a las tipologías las experiencias fueron pocas, pues no observamos especiales aportaciones que las diferenciara de la arquitectura que se construía por entonces en España. Básicamente, lo que se estaba exportando era una visión formal de la arquitectura.

Pero si el momento de apogeo de la arquitectura neoárabe fueron los años veinte, no podemos olvidar que también encontramos otros estilos, algunos muy en boga en la arquitectura española del primer tercio del siglo XX. Así, no es difícil encontrar formulaciones eclécticas plagadas de mezclas en todos los ensanches citados: en unos casos con detalles *art nouveau*, en otros con referencias historicistas.<sup>21</sup> También de espíritu ecléctico se construye en Tetuán una arquitectura del ladrillo visto que nos recuerda el neomudéjar madrileño, como el cuartel Rekaina de Tetuán o la formulación historicista de algunos templos cristianos, caso de la iglesia del hospital militar de la misma ciudad.

<sup>19</sup> L. TORRES BALBÁS, "La arquitectura española en Marruecos".

<sup>20</sup> S. FERNÁNDEZ, "Marruecos en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla"; A. DARIAS, "La presencia de Marruecos en la Exposición Iberoamericana de Sevilla...".

<sup>21</sup> A. BRAVO, "La introducción de modelos historicistas en el Marruecos precolonial..."; del mismo autor, "Formas y modelos de la arquitectura religiosa española en Marruecos".

Dentro de este programa general ecléctico se producen otras realizaciones de gran calidad. A finales de los años veinte destacaremos la obra neobarroca del arquitecto Andrés Galmés en la ciudad de Larache, o el más puro regionalismo sevillano de la residencia general de Alhucemas de la misma época, que puede transportarnos en imágenes a puntos muy concretos de España, tanto en el tiempo como en el espacio.

El caso de la ciudad de Tánger se presenta diferente, al ser una ciudad con estatus internacional gobernada por una Administración conjunta entre Francia, Inglaterra y España. No obstante, más de la mitad de toda su arquitectura está producida por arquitectos españoles. Éste es el caso de Diego Jiménez, que nace y muere en Tánger y que despliega toda su vida en una labor al servicio de la burguesía tangerina. A él se debe un edificio muy simbólico en esta capital, el Teatro Cervantes, uno de los mejores ejemplos de *art nouveau* de toda la zona. Su obra también se desarrolla por toda la ciudad, construyendo la mayor parte de los edificios de viviendas del boulevard Pasteur y esa zona del ensanche en un estilo muy académico, barroco y afrancesado. El trabajo de Jiménez demuestra que Tánger tenía poco que ver en lo relativo al gusto con el resto del Protectorado, y que la clientela podía condicionar radicalmente el trabajo del arquitecto.<sup>22</sup>

A partir de los primeros años treinta, la arquitectura se va desornamentando y tiende a un ideal de pureza, simplicidad y autenticidad en el planteamiento formal. Los paramentos sencillos, encalados, el rechazo de la ornamentación y la sencillez, predominan en una tendencia que conduciría en todas partes al movimiento moderno.<sup>23</sup>

Es también el momento en que empiezan a ensayarse nuevos materiales, cuando cristalizan novedosos ensayos de estructuras, con el uso del hormigón armado y una nueva distribución de los interiores, que se hacen más diáfanos a la vez que se respetan mucho más las condiciones de habitación y comodidad de las viviendas.

Dentro de esta tendencia general se producen realizaciones muy del gusto vanguardista, como algunos de los edificios realizados por Manuel Latorre en Tetuán, y sobre todo por Francisco Hernanz en modestos edificios rurales diseminados por todo el territorio. Esta corriente produce algunas de sus mejores obras en la ciudad de Larache, que recibe muy tempranamente el trabajo de un arquitecto de la nueva generación, José Larrucea Garma, pero sus modelos se despliegan finalmente con fuerza por el resto del Protectorado y en Larache y en Tánger de la mano del arquitecto Blanco Soler.

Relacionado con este ideal, aparece el denominado "art déco aerodinámico", estilo que buscaba similitudes formales con la estética de la máquina, concibiendo el edificio como un ente escultórico, plástico, en el que destacaban sus materiales, el contraste cromático, barandillas, ojos de buey, chaflanes simulando máquinas, como el consulado de Larache, que nos recuerda una máquina en movimiento. Así,

<sup>22</sup> A. BRAVO, "L'Architecture coloniale espagnole du XIXe siècle au Maroc".

<sup>23</sup> R. GIL BENEYRA, "La vivienda moderna. Expresionismo árabe andaluz".

encontramos edificios con balcones tubulares en Tetuán (muchos de ellos obra de José Larrucea), edificios náuticos como el club marítimo de Nador, de Manuel Latorre, y un largo etcétera que se despliega por toda la región.<sup>24</sup>

Este movimiento estético coincide con el desarrollo político de la Segunda República española, régimen que en 1936 dio paso a una cruenta guerra civil en la que Marruecos, lugar donde triunfó el golpe militar desde el primer momento, tuvo una participación muy activa. Sin embargo, en los primeros años del nuevo régimen no se identificó art déco y racionalismo como un arte vinculado a la República, y por esa razón la arquitectura que encontramos a partir de 1936 sigue siendo la racionalista. La llegada en ese mismo año a Tetuán del arquitecto Francisco Hernanz trae a la capital a un experimentado constructor que continúa ejecutando arquitecturas dentro de esta línea. De su mano saldrá uno de los mejores conjuntos de la capital tetuaní: la Escuela Politécnica, llena de referencias racionalistas a Alvar Aalto y a las villas de recreo, donde la construcción se funde con la naturaleza, aunque sus proyectos también se extienden por todo el norte de Marruecos.

Éste es también el camino del arquitecto José Miguel de la Quadra Salcedo en los primeros años cuarenta, con una obra plagada de reminiscencias racionalistas e incluso futuristas, como vemos en los bloques de funcionarios junto a la estación de Tetuán.

El caso más claro y más original de implantación de una posible arquitectura política lo pone en práctica Emilio Blanco Izaga en el Rif, desarrollando un plan de construcciones de edificios oficiales en ámbito rural (escuelas, mezquitas, dispensarios, mataderos), de dimensiones muy modestas y reducidas. Esta arquitectura de Blanco está basada en una mezcla de imágenes de los ksar del sur marroquí, del estilo neofaraónico egipcio y de modelos precolombinos de América, y a pesar de sus modestas proporciones se nos muestra interesante en sus aportaciones formales, ya que el autor pretendía encontrar el estilo ideal para el pueblo beréber rifeño, potenciando con ello su posible desarrollo.<sup>25</sup>

Pero estos coletazos de arquitectura racionalista y déco no podían prolongarse indefinidamente, pues el régimen del general Franco buscaba la idea de un nuevo estilo que escenificara el cambio político. Las nuevas formas llegan a Marruecos a partir de 1944, cuando los modelos racionalistas y aerodinámicos son sustituidos por una arquitectura clásica, rotunda, monumental, plagada de frontones, de columnas y de paramentos encajados en la que resaltan piezas de piedra: almohadillados, cornisas y columnas, y de los que sobresalen potentes torres en las esquinas, rememorando la arquitectura de El Escorial. El cambio fue dirigido por el director general de Arquitectura Pedro Muguruza, que llegó a Marruecos con un equipo de arquitectos para trazar nuevos planes de urbanismo en todas las ciudades e imponer una nueva arquitectura.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> A. BRAVO, "La mirada africana: entre el art déco y el clacisismo...".

<sup>25</sup> A. BRAVO, "La genèse d'un style colonial...".

<sup>26</sup> P. MUGURUZA, "Ideas sobre urbanismo en Marruecos"; del mismo autor, "Visión romántica de Tetuán".

El arquitecto encargado de impulsarlo desde Tetuán fue Juan Arrate, que dirige algunos de los edificios más representativos del momento, como los de Correos y la sede de Obras Públicas de la capital jafifiana. Es también el momento en que todos los arquitectos proyectan viviendas sociales para españoles, para marroquíes o mixtas, que asumen la forma de viviendas bloque. Éstos forman conjuntos de cierto interés que se integran urbanísticamente en los huccos libres del ensanche o en los barrios, no formando en sí una alternativa a la ciudad, sino que pretendían solucionar perentoriamente el problema de la vivienda como forma de actuación política de corte social. Algunos presentan esquemas de gran interés, caso de los bloques Varela de Tetuán, que en forma de viviendas bloque forman una especie de unidad independiente y cerrada sobre sí misma, a pesar de estar situada en el ensanche.

Un caso excepcional en este panorama tan rígido está representado por la obra del arquitecto Casto Fernández Shaw, que realiza obras muy originales y que poco tienen que ver con estas normas. Fernández Shaw construye en Tetuán el mercado de la ciudad, lleno de referencias modernas y a la vez históricas, y, sobre todo, una manzana de viviendas rodeada por soportales en los que simaba locales comerciales, hecho que pretendía ofrecer una alternativa tipológica a la manzana cerrada del ensanche burgués.

También encontramos obras de Fernández Shaw en Tánger, ciudad donde construye alguno de los chalés del Monte y donde nos deja sugerentes propuestas plagadas de utopía e imaginación, como sus proyectos de aparcamientos subterráneos en espiral en la plaza de Francia. Toda su obra constituye una respuesta personal en un momento caracterizado por la sobriedad y la norma, y que en el fondo preludiaba el inevitable desmoronamiento de la estética franquista que se va a producir en los años cincuenta.<sup>27</sup>

En esta década, nuevos arquitectos como José María Bustinduy van introduciendo el ideario del movimiento moderno en la zona, ejecutando construcciones que tienen ya mucho más que ver con las propuestas arquitectónicas que se realizaban en el resto de Europa. España y el norte de Marruecos rompían su aislamiento estético y abandonaban definitivamente la vuelta al pasado (ya fuera neoárabe, historicista o clásico) que había caracterizado los momentos anteriores.

El final del periodo corresponde cerrarlo al arquitecto Alfonso de Sierra, que busca un modelo de edificio donde unificar la vivienda tradicional musulmana y el bloque en altura, propuesta que realizaría en sus casas del barrio Muley Hasán de Tetuán.<sup>28</sup>

Podemos afirmar que, para 1956, la mayor parte de las ciudades del norte marroquí estaban plenamente definidas, y todas presentaban una huella indeleble del paso de un periodo colonial en el que Marruecos y España compartieron una parte de su historia.

<sup>27</sup> A. BRAVO, "La arquitectura de Casto Fernández Shaw en Marruecos...".

<sup>28</sup> A. DE SIERRA, *El plano de la ciudad de Tetuán*.

Este periodo ha legado realizaciones urbanas y arquitecturas que hoy día representan un difícil reto en la dinámica de cambio, transformación y conservación de nuestras ciudades históricas. Estas cuestiones constituyen un interesante problema que une en este sentido a España y Marruecos, y que se convierte en reto apasionante para arquitectos e historiadores y, sobre todo, para sus propios habitantes, que las han asumido como parte de su identidad.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBET I MAS, Abel. "Una intervención planificada: Plancs sectoriales y ordenación del territorio". En: Joan NOGUÉ y José Luis VILLANOVA (eds.). *España en Marruecos (1912-1956): Discursos geográficos e intervención territorial*. Lleida: Milenio, 1999, p.469-508.
- AZORÍN. "Un Africanista". *ABC*, 96 (1949).
- BASSEGODA NONELI, Juan. "El padre Lerchundi y Antonio Gaudí". En: *Marruecos y el padre Lerchundi*. Madrid: Mapfre, 1996, p.227 y ss.
- BECERRA FERNÁNDEZ, Manuel. "Ferrocarril Nador-Zeluán. Tiztutin. Delegación para el fomento de los intereses materiales". *España Colonizadora*, 16 (suplemento) (1916); Madrid, p.8.
- BELTRÁN Y RÓZPIDE, Ricardo, Ángel DE ALTOLAGUIRRE, Pedro NOVO Y COLSÓN y Antonio BLÁZQUEZ. "Creación de Comisiones de Monumentos en la zona de Marruecos de influencia española". *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. LXXIII, cuaderno VI (1918), p.505-507.
- BERTUCHI, Mariano. "La artesanía marroquí a través de la Escuela de Artes Indígenas de Tetuán". *Revista de Trabajo. Congreso de Estudios Sociales* (1945), p.213-221.
- BLANCO, Carmen. "Ni cañones ni campanas: El silencio del bronce África". *Puerta Oscura* (Málaga), 3 y 4 (1986), p.7-12.
- BLANCO IZAGA, Emilio. *La vivienda rifeña. Ensayo de característica e interpretación con ilustraciones del autor*. Ccuta: Alta Comisaría de España en Marruecos, 1930.
- BLANCO SOLER, Luis. "Ciudades coloniales del Marruecos francés". *Revista Nacional de Arquitectura*, 138 (1930), p.301-310.
- BRAVO NIETO, Antonio. "L'Architecture coloniale espagnole du xxe siècle au Maroc". *Maroc-Europe. Histoire, Economies, Sociétés* (Rabat), 5 (1993), p.158-175.
- "La genèse d'un style colonial: L'architecture rifaine dans le Maroc Espagnol". *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée. Figures de l'Orientalisme en Architecture* (Aix-en-Provence), 73-74 (1994), p.167-182.
- *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla contemporánea*. Málaga-Melilla: Universidad de Málaga-Ciudad Autónoma, 1996, 327 p.
- "La mirada africana: Entre el art déco y el clacisismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor". *Boletín de Arte* (Málaga: Departamento de Historia del Arte de la Universidad), 17 (1996), p.327-347.

- “El peso de la historia en la arquitectura de los ingenieros del Ejército. Algunos ejemplos en el ámbito norteafricano”. *Boletín de Arte* (Málaga: Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga), 18 (1997), p.285-306.
- “La introducción de modelos historicistas en el Marruecos precolonial. Arquitectura franciscana en Tánger”. *Actas del XII Congreso CEHA. Arte e identidades culturales*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1998, p.61-72.
- “Formas y modelos de la arquitectura religiosa española en Marruecos”. *Boletín de Arte* (Málaga: Universidad de Málaga) (1998), p.205-229.
- “La arquitectura de Casto Fernández Shaw en Marruecos. Propuestas y realizaciones”. En: *Casto Fernández Shaw: Arquitecto sin fronteras, 1868-1978*. Madrid: Electa, 1999, p.233-243.
- Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*. Sevilla: Junta de Andalucía, 2000, 327 p.
- y Vicente MOGA ROMERO. “Contribution espagnole a la connaissance de la société coloniale marocainne: Emilio Blanco de Izaga (1892-1949)”. *Maroc-Europe; Histoire, Economies, Sociétés* (Rabat), 8 (1995), p.247-258.
- DARÍAS PRÍNCIPE, Alberto. “La presencia de Marruecos en la Exposición Iberoamericana de Sevilla: Razones de un resurgimiento manipulado”. *Boletín de Arte* (Málaga: Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga) (1998), p.231-244.
- DE FRÍAS, Rafael. “Plan de Colonización. Garet”. *España Colonizadora* (1915), p.2-13.
- DE LA QUADRA SALCEDO, José Miguel. “Reforma urbana de Tetuán”. *La Gaceta de África* (Tetuán), núm. extraordinario (1935), p.34-35.
- DE LAS CAGIGAS LÓPEZ, Isidro. “Sobre la urbanización de Alcazarquivir. Apuntes extraídos de mis memorias”. *África* (Madrid), 66-67 (1947), p.236-240.
- DE SIERRA OCHOA, Alfonso. *El plano de la ciudad de Tetuán*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960.
- DIZ TIRADO, Pedro. “Urbanismo (I)”. “Ciudades Nuevas (II)”. “El Urbanismo en Marruecos (III)”. *Revista de Obras Públicas*, 2.489, 2.490 y 2.491 (1927), p.436-438, 452-454 y 473-476.
- “Urbanismo. Zona Española de Marruecos”. *Revista de Obras Públicas*, 2.495 (1928), p.66-68.
- “La construcción civil en Marruecos”. *Revista de Tropas Coloniales* (Ceuta), 43 (1928), p.182-184.
- DUCLÓS BAUTISTA, Guillermo y Pedro CAMPOS JARA. *Larache*. Sevilla: Junta de Andalucía, 174 p.
- FERNÁNDEZ, Santos. “Marruecos en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla”. *África. Revista de Tropas Coloniales* (Ceuta), 53 (1929), p.111-115.
- “Ciudades de la zona francesa”. *África. Revista de Tropas Coloniales* (Ceuta), 64 (1930), p.91-92.
- GALLEGO VELASCO, Manuel. “Mejoras urbanas en Alcazarquivir (Marruecos)”. *La Construcción Moderna* (Madrid) (1917), p.190-194.

- GIL BENUMEYA TORRES, Rodolfo. "Problemas marroquíes. El ensanche de Tetuán". *Revista de la Raza* (Madrid), 145-146 (1927), p.23-24.
- "La vivienda moderna. Expresionismo árabe andaluz". *Revista de la Raza* (Madrid), 155-156 (1928), p.23-26.
- GOÑI, Emilio. "Los ferrocarriles en el Riff". En: *Memorial de Ingenieros del Ejército*. Madrid, 1910, p.267-275.
- GUDIN FERNÁNDEZ, Tomás. "Las obras públicas en el antiguo Protectorado español". *África* (Madrid), 188-189 (1957), s.p.
- MALO DE MOLINA, Julio y Fernando DOMÍNGUEZ. *Tetuán. Guía de arquitectura del ensanche, 1913-1956*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1995.
- MARTORELL OTZET, Vicente. "El Plan de obras públicas en la zona del Protectorado". *África* (Madrid), 51 (1946), s.p.
- "El primer plan quinquenal de Obras Públicas". *África*, 98 (1950), p.2-9 (p.50-57).
- "El desarrollo urbano de Tetuán". *África*, 115 (1951), p.16-20.
- "Las obras públicas en Marruecos. Diez años de experiencia sobre el futuro". En: *Selección de conferencias. Curso de interventores, 1951-1952*. Delegación de Asuntos Indígenas. Tetuán: s.p.e., 1952, p.3-16.
- "El Zaio. Un poblado de 500 habitantes, que llegará a 12.000 dentro de 25 años". *África*, 133 (1953), p.6-10.
- "El Urbanismo en Marruecos". *África*, 199 (1958), p.307-309.
- "El urbanismo en la antigua Zona Internacional de Tánger". *África*, 207 (1959), p.113-115.
- "El urbanismo en la zona norte de Marruecos". *África*, 205 (1959), p.10-12.
- y F. GARCÍA FIGUERAS. *Acción de España en Marruecos. La Obra Material*. Madrid: Taller del Instituto Geográfico y Catastral, 1948-1949.
- MOGA ROMERO, Vicente. "Etnografía e intervención militar en el Rif durante el Protectorado español de Marruecos". *Fundamentos de Antropología*, 4-5 (1996), p.253-255.
- MUGURUZA OTAÑO, Pedro. "El Plan de Ordenación de Tetuán". *Revista Nacional de Arquitectura* (Madrid), 26 (1944), p.53-58.
- "Ideas sobre urbanismo en Marruecos". *África*, 30 (1944), p.4-9.
- *Ordenación urbana y rural en el Marruecos español*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1946.
- "Visión romántica de Tetuán". *África*, 49-50 (1946), p.2-3.
- OCHOA BENJUMEA, José. "Tánger y el Cuerpo de Caminos". *Revista de Obras Públicas* (1940), p.221-225.
- Los puertos de Marruecos. Madrid: C. Bermejo, 1945.
- ROMÁN, Juan. *Fragmentos de una conversación continua sobre Alhucemas*. Melilla: Fundación Municipal Sociocultural, 1994.
- TORRES BALBÁS, Leopoldo. "La arquitectura española en Marruecos". *Revista de Arquitectura*, vol. V (1923), p.139-142.
- TOUCEDA FONTEA, R. "Los ferrocarriles en Marruecos", I y II, *Mauritania* (397 y 398), p.426-430 y 9-11.