



المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية
INSTITUT ROYAL DE LA CULTURE AMAZIGHE

Le patrimoine dans les montagnes rifaines: état et perspectives





المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية
ⵜⴰⴳⴷⴰⵢⵜ ⵜⴰⴷⵣⴰⵢⵜ ⵜⴰⴷⵣⴰⵢⵜ
INSTITUT ROYAL DE LA CULTURE AMAZIGHE

Le patrimoine dans les montagnes rifaines: état et perspectives

Coordination et sous-direction:
Équipe de Recherches Géographiques sur le Rif

Faculté des Lettres & des Sciences Humaines,
Université Abdelmalek Essaâdi, Tétouan, Maroc



Publications de l'Institut Royal de la Culture Amazighe

Centre des études Historiques et Environnementales

Série : Etudes et Recherches n° 40

- **Titre** : **Le patrimoine dans les montagnes rifaines : état et perspectives**
- **Coordination** : *Équipe de Recherches Géographiques sur le Rif.*
- **Éditeur** : *Institut Royal de la Culture Amazighe, Rabat, Maroc*
- **Suivi** : *Mohamed AÏT HAMZA - Housain BOUDILAB - Sabah ALLACH*
- **Photo de la couverture** : *Mohamed El Abdellaoui*
- **Dépôt légal** : 2013 MO 2431
- **ISBN** : 978-9954-28-156-7
- **Impression** : *Imprimerie El Maarif Al Jadida - Rabat/2013*
- **Copyright** : *IRCAM*

SOMMAIRE

Liste des abréviations	7
Introduction	11
Introducción	15

I - PATRIMOINE URBAIN:

- ♦ **Arquitectura y estructura urbana en el Rif central durante la primera mitad del siglo XX** 19

Antonio Bravo Nieto

- ♦ **De Villa Sanjurjo a Alhucemas: evolución de una ciudad colonial y su entorno en el contexto del Rif central** 77

María Rosa de Madariaga

- ♦ **Héritage humanitaire -architectural ou le patrimoine à divers valeurs symboliques et significations dans sa dimension méditerranéenne: cas de la ville de Larache*** 5

Mohamed Ben Attou

- ♦ **La médina d'Ouezzane: patrimoine et support au développement*** 25

Oulfa Haj Ali

- ♦ **Eau et croyance dans le patrimoine culturel de la ville de Tétouan*** 43

Mohamed El Abdellaoui

II - PATRIMOINE SACRÉ:

- ♦ **L'espace du RIF et son patrimoine entre le VI^{ème} et VIII^{ème} siècles de l'hégire (XII^{ème} - XIV^{ème} s. j. c.) à partir de l'ouvrage d'Abdel-Hak Al Badissi : les saints du RIF*** 63

Nizar Tajditi

ARQUITECTURA Y ESTRUCTURA URBANA EN EL RIF CENTRAL DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX¹

Antonio Bravo Nieto

Profesor Historia del Arte, Universidad de Málaga,

Málaga, España

E-mail: anieto4@hotmail.com

Resumen:

La región del Rif Central presenta unas características muy singulares respecto a su arquitectura y urbanización, que se basan en las realizaciones llevadas a cabo durante la primera mitad del siglo XX por la administración española en Marruecos. Ciudades como Alhucemas o Targuist se corresponden con periodos históricos y con necesidades estratégicas concretas de este periodo. Sus trazados urbanos debieron mucho a la implantación militar en el territorio, mientras que sus arquitecturas reflejan un interesante muestrario de estilos que oscilan entre el neorabe y la arquitectura moderna, pasando por el interesante capítulo de la arquitectura rifeña.

Palabras claves: Rif; Arquitectura; Urbanismo; Alhucemas; Targuist; Neoárabe; Regionalismo; Art Déco; Arquitectura Racionalista; Arquitectura Rifeña.

Résumé:

La région du Rif central présente quelques caractéristiques très particulières par rapport à son architecture et à son aménagement qui se basent dans les réalisations menées à bien pendant la première moitié du XX siècle par l'Administration espagnole au Maroc.

1. Este artículo se basa en una parte de la documentación reunida en el proyecto Arquitectura y Urbanismo en el norte de Marruecos, que vió la luz parcialmente en la obra *Arquitectura y Urbanismo Español en el Norte de Marruecos*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Publicas y Transportes. Sevilla, España, 2000.

Des villes comme Al-Hoceima ou Targuist correspondent à des moments historiques et avec des besoins stratégiques concrètes à cette période. Ses tracés urbains doivent beaucoup à l'implantation militaire sur le territoire tandis que l'architecture reflète un échantillon varié sur les styles qui oscillent entre le néoarabe et l'architecture moderne, en passant par le chapitre intéressant de l'architecture rifaine.

Mots clés: Rif; Architecture; Aménagement; Al-Hoceima; Targuist; Neoarabe; Art Déco; Architecture Moderne; Architecture Rifaine.

Abstract:

The central Rif region has some very unique characteristics in respect to architecture and urban development, based on findings carried out during the first half of the 20th century by both Spanish and Moroccan administrations. Towns such as Alhucemas and Targuist correspond to special historical Periods and to specific strategic needs from this period. Their layouts owed much to military establishments of the territory. It's architecture, in contrast, reflects and interesting display of styles that range Between Neo Arab to modern including the interesting chapter of Rif architecture.

Key words: Rif, Architecture, Urban/ Town Planning, Alhucemas, Targuist, Neo Arab, Regionalism, Art Deco, Rationalist Architecture, Rif Architecture.

المخلص:

تتوفر منطقة الريف الأوسط على بعض الخصائص المتميزة على مستوى المعمار والتمدن المتجسدة فيما تم إنجازها خلال النصف الأول من القرن العشرين من قبل الإدارة الإسبانية بالمغرب. فمدن كالحسيمة وترغيست ترمز لفترة تاريخية معينة وضرورات استراتيجية ملموسة. فتخطيطاتها الحضرية تُفسّر، إلى حدّ كبير، بالاستقرار العسكري في تلك الأمكنة في الوقت الذي يعكس معمارها عينة متباينة من الأساليب المغربية الجديدة والمعمار الحديث دون إغفال الحديث عن المعمار الريفي.

الكلمات المفتاحية: الريف الأوسط؛ المعمار؛ التخطيط الحضري؛ الحسيمة؛ ترغيست؛ المعمار الحديث؛ المعمار الريفي.

La penetración española sobre el norte de Marruecos, asentada inicialmente sobre el Acta de Algeciras firmada entre enero y abril de 1906 se formalizó el 30 de marzo de 1912 cuando Francia impuso un acuerdo de Protectorado que fue aceptado por el Sultán de Marruecos. A continuación, el 27 de noviembre del mismo año, Francia firmó

con España el acuerdo correspondiente para delimitar las dos áreas de influencia en la que el territorio adjudicado al control español quedaba limitado a una franja al norte del país.

El territorio sometido al Protectorado de España) llamado Marruecos español o Marruecos Jalifiano (comprendía unos veinte mil kilómetros cuadrados .La zona jalifiana era 23 veces más pequeña que el Marruecos francés y no comprendía prácticamente nada del que luego sería llamado” el Marruecos útil ;“el país más rico y productivo económicamente .Englobaba una estrecha franja de terreno dispuesta en dirección este a oeste de 338,5 kilómetros en su parte más larga y que oscilaba entre los 40y 100 kilómetros de ancho en la dirección norte sur ,ofreciendo 530 kilómetros de costa .Además ,sobre una gran parte del territorio ,y también siguiendo la disposición este-oeste se desarrolla la cordillera Rifeña) que se eleva a alturas por encima de los 2.000metros ,(que presenta al norte) Mediterráneo (una caída muy abrupta y al sur un declive más suave) hacia el valle del Sebú y del Uarga ya en el Marruecos francés .(Esta disposición geográfica fue uno de los mayores impedimentos para una articulación racional del territorio.

En la zona oriental se localizaban las regiones de Guelaya ,Kert y Quebdana, vinculadas histórica y económicamente al oriente marroquí y al valle del Muluya ,y en el occidente nuevas llanuras acogían a las únicas ciudades con una tradición urbana real y volcadas principalmente hacia el Atlántico :Tetuán ,Larache ,Alcazarquivir ,Arcila]Asilah [y en menor medida Xauen] Chefchaouene ,[mientras que en la zona central se encontraba el Rif propiamente dicho ,la región más inaccesible de las comprendidas en esta nueva división política y sobre la que vamos a centrar estas notas.

Frente a la existencia de ciudades en la zona occidental ,el hábitat en el centro y oriente era absolutamente rural y disperso .Políticamente ,la zona de tradición urbana siempre estuvo más identificada con la autoridad central ejercida por los sultanes, mientras que el Rif ,por su carácter rural y diseminado ,siempre mantuvo una actitud más difícil de encuadrar en una estructura política superior ,manifestando una amplia autonomía respecto a la imposición de cualquier tipo de autoridad superpuesta sobre sus estructuras tradicionales.

ASPECTOS SOCIALES Y DEMOGRAFICOS DE LA REGION RIFEÑA DURANTE EL PERIODO COLONIAL

La población total de Marruecos¹ entre 1915 y 1917 era realmente una incógnita, pero las estimaciones más cercanas apuntaban a unas 5.800.000 personas, la mayor parte situada en el Marruecos francés y de las que sólo unas 400.000 corresponderían a la zona jalifiana. La población urbana (que era la única con ciertos visos de ser contrastada) arrojaba para la zona española una cifra en torno a los 70.000 habitantes, lo que indica que la mayor parte se distribuía en un hábitat rural cuando no totalmente diseminado.

Pero el censo de población de la totalidad del territorio fue evidentemente una utopía hasta que no se consiguió su absoluto control militar, hecho que nos remite hasta finales de los años veinte. En 1929, el sector del Rif contaba con 100.852 personas. Un año después, 1930, el centro (Rif) contaba con 114.739 personas, mientras que la población total del Marruecos jalifiano ascendía a 700.561 personas con una densidad media de 33,9 habitantes por kilómetro cuadrado. En 1935 el censo había ascendido a 795.336 habitantes de los que sólo 44.379 eran españoles (un 5,5%), aunque lo significativo es que, de ellos, 4.458 vivían en Villa Sanjurjo (Villa Alhucemas). La población hebrea en el Protectorado ese mismo año era de 12.918 personas, también situada sobre todo en las principales ciudades. En 1940, la población había ascendido a 991.954 personas², y en 1945 a 1.082.009 habitantes. Este año ya había instalados en Marruecos 72.096 españoles (6,6% de la población total), cuya importancia se hacía notar en algunas ciudades, caso de Villa Sanjurjo (5.517), aunque regionalmente su peso en la zona rifeña sólo representaba el 3,9 %. Por otra parte, la población rural era predominante en el Rif, que alcanzaba el 92%.

1. Las cifras poblacionales que ofrecemos a continuación están extraídas de las siguientes fuentes bibliográficas: Anuario General de Marruecos (1921). M. L. Ortega (1925 y 1930). Ministerio de Trabajo, Dirección General de Estadística (1942 y 1944). Presidencia del Gobierno, Instituto Nacional de Estadística (1947 y 1955).

2. En 1941 las intervenciones militares contabilizaban en el Rif 143.863 habitantes indígenas y sólo 6.794 españoles que se asentaban mayoritariamente en Villa Sanjurjo (5.416).

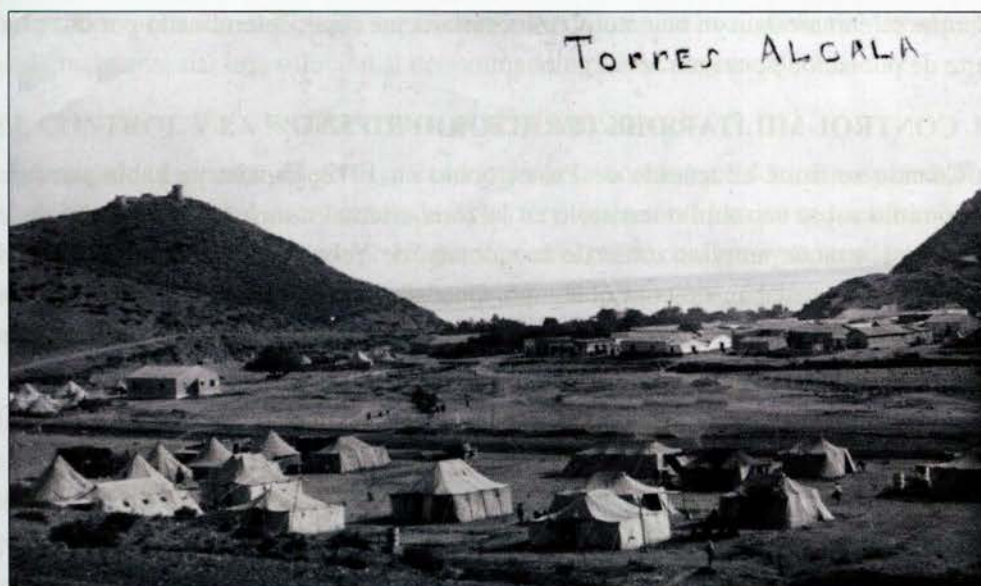


Figura n°1: Poblado de Torres de Alcalá

Durante los años cincuenta, las ciudades del Marruecos jalifiano fueron creciendo ostensiblemente, aunque la única realidad propiamente urbana de la región rifeña era Alhucemas, que demostraba por entonces cierto estancamiento (11.000 personas), seguido por Targuist, superando el millar de habitantes. La población española mantenía su presencia mayoritaria en Villa Sanjurjo con 7.474 efectivos, lo que determina el carácter de esta ciudad. Es interesante señalar que si la población marroquí era mayoritaria en todas las ciudades de la región occidental (Yebala y Lucus) la población española era por su parte mayoritaria en las ciudades de la zona rifeña: caso de Villa Sanjurjo y otros poblados de menor entidad de la región.

La densidad de población por entonces del Rif (45,26 habitantes/kilómetro cuadrado), era muy baja y en cuanto a la urbanización, presentaba los valores más bajos de toda la zona, sólo el 9% de población urbana. Y éste fue el estado aproximado de la estructura y distribución de la población cuando en 1956 se produjo la independencia de Marruecos.

Como reflexión final, diremos que la población del Marruecos jalifiano mantuvo un ritmo de crecimiento constante desde 1913 (sobre 400.000 habitantes) hasta 1956 (poco más del millón de personas), salvo un paréntesis en los años cuarenta, contemplándose una fuerte asimetría entre las regiones occidentales y las orientales. En las primeras se centraban las principales ciudades mientras que en las regiones central y oriental las ciudades nacieron de la acción colonial, y aunque mantuvieron cierto crecimiento

siempre se enmarcaban en un entorno prioritariamente rural, determinado por una gran parte de población de origen amazigh.

EL CONTROL MILITAR DEL TERRITORIO RIFEÑO

Cuando se firma el acuerdo de Protectorado en 1912, España ya había asentado su dominio sobre un amplio territorio en la zona oriental e incluso en ciudades de la occidental, aunque amplias zonas de la montaña de Yebala y absolutamente todo el Rif y Gomara quedaban sin control alguno. Quedaba sin resolver la forma en la que se pensaba avanzar hacia el corazón del Rif, en concreto hacia los territorios de Tensaman y Beni Urriaguel.

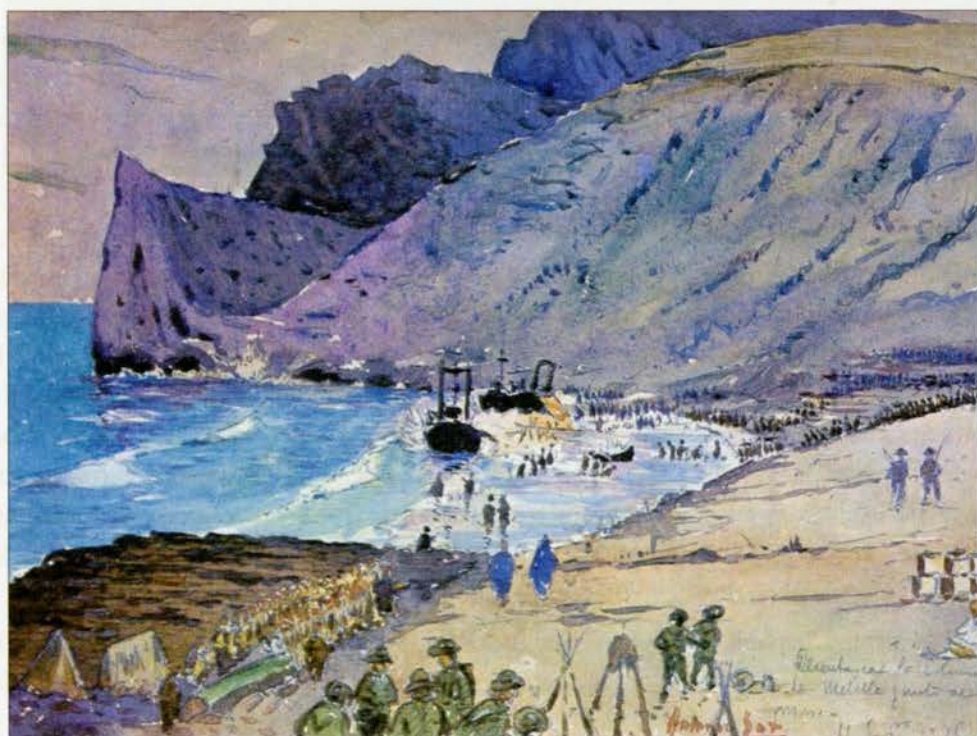


Figura nº2: El Desembarco de Alhucemas en una pintura de Antonio Got

En 1921 se produjo el Desastre de Annual, rebelión general en amplias zonas ante la impotencia conjunta del ejército español, de las incipientes autoridades e instituciones coloniales y del propio Jalifa. La rebelión provocó un repliegue de posiciones en todas las zonas y finalmente la solución tuvo una salida puramente militar con el desembarco en la bahía de Alhucemas. Todas las operaciones se pudieron dar por finalizadas (a grosso modo) en 1927, fecha que marca una inflexión en la actuación militar en

Marruecos y cuando el Ejército se consagró como la única institución del Estado que pudo realmente dar una solución al denominado problema marroquí.

EL CONTROL Y LA ESTRUCTURACIÓN MILITAR

Uno de los primeros objetivos marcados por las autoridades coloniales españolas fue acometer la ineludible reestructuración de los territorios sobre los que se pensaba ejercer el Protectorado. Esta intervención exigía el control militar del país y la reordenación de todos sus sistemas de comunicación, construyendo carreteras, ferrocarriles y puertos que posibilitaran el dominio efectivo de la zona y su activación económica.

En este sentido podríamos destacar tres características fundamentales: la primera es la persistencia de un período de control militar extraordinariamente largo, la segunda se deriva de la realidad de un territorio conformado geográficamente de una manera irracional, lo que conllevó serias consecuencias para poder ejercer sobre él una planificación lógica, y la tercera se derivaría de la falta de rentabilidad económica de gran parte de las estructuras viarias que se crearon¹.

El prolongado periodo de control militar, consecuencia del carácter bélico que tuvo la acción española en Marruecos hasta finales de los años veinte, determinó una fuerte influencia de los ingenieros del ejército en la planificación del territorio. Al ser la intervención militar imprescindible a la hora de articular una primera red de carreteras y ferrocarriles, muchas veces esta estructura previa resultó determinante en el establecimiento definitivo de los esquemas generales de comunicación y, por esa razón, a sus técnicos se deben muchas de las soluciones que actualmente rigen el esquema de las comunicaciones regionales.

La penetración militar en el Rif fue tardía, y por esa razón sólo se inicia a partir de 1923, cuando la labor de los ingenieros militares fue impresionante debido a que la ocupación de todo el Rif exigió una gran celeridad en la apertura de carreteras y caminos². Como ejemplo, diremos que catorce compañías de zapadores abrieron en la zona dos centenares de kilómetros de pistas en cuarenta días, y a partir de 1926 quedaron otras ocho compañías al mando del comandante ingeniero Arturo Laclaustra

1. Hubo excepciones muy significativas, como las estructuras productivas de la Compañía Española Minas del Rif, aunque su proximidad al puerto de Melilla, por donde exportaba toda su producción, generó unos veinte kilómetros de ferrocarril, además de unas instalaciones de alto nivel tecnológico situadas en el Monte Uixan, en la zona de Beni Bu Ifrur, cerca de la ciudad de Segangane.

2. Los proyectos de carreteras posteriores al Desastre de Annual pueden darse por iniciados en 1923 cuando se reconstruyen y afianzan las comunicaciones de la línea del Kert con proyectos de los ingenieros Arturo Laclaustra, José Castillo y Miguel Fernández.

para el entretenimiento y mejoramiento de todo el sistema viario, realizando multitud de proyectos de carreteras y caminos militares por toda la región rifeña¹. En 1926 se emprendía finalmente la ejecución de los tramos más difíciles de las vías principales, concretamente de la esperada carretera entre Melilla y Alhucemas por la meseta de Tesef, bajo la dirección del capitán ingeniero Manuel Gallego Velasco, obras que requirieron la construcción de 30 obras de fábrica y 7 puentes de hormigón².

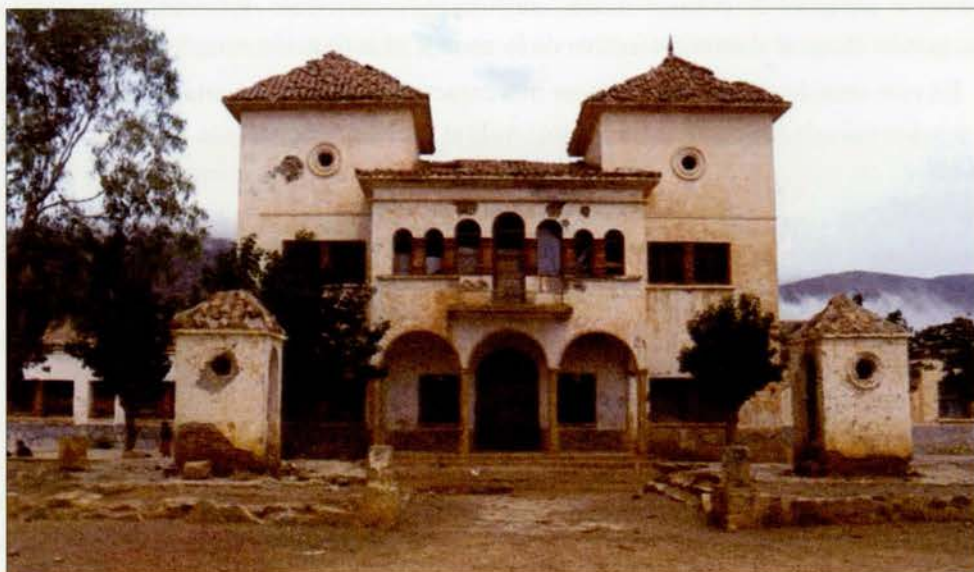


Figura nº3: Cuarteles de Targuist

1. GALLEGO (M.), 1926, « *Construcción de pistas en Alhucemas* », En: *Memorial de Ingenieros del Ejército*, pp. 338-345.

Conviene recordar aquí que Arturo Laclaustra llegó a ser delegado de Obras Públicas de la Alta Comisaría a principios de los años cuarenta. Los abundantes proyectos de carreteras pueden verse en ACIML y ACICE., como los de carreteras militares a Eimzouren (Im Zouren), Ben Tieb, Midar, Kandusí, Dar Kibdani, etc.

2. En 1928 Miguel García de la Herrán dirigía la construcción de un puente provisional de madera sobre el río Nekor, hasta la construcción del definitivo por parte de Fomento. Al año siguiente, terminado el trayecto sobre la meseta de Tesef, se iniciaba la carretera desde este puente hasta la misma Alhucemas. Este mismo año también se iniciaba otro camino a Alhucemas por la zona de Tensaman, más cercano a la costa, que fue desechándose con el tiempo.

Desde 1928 empiezan a realizarse la mayor parte de los proyectos de la zona comprendida entre Alhucemas y Ketama, como la carretera de Targuist a Zerkat, al año siguiente desde el mismo Targuist a Torres de Alcalá y a Ketama, aunque una de las más estratégicas fue la carretera militar al zoco el Had de Ikauen, población fronteriza con el Marruecos francés situada en el corazón del Rif y que unía las regiones de Ketama oriental y Tagsut [Tarhaoût] con la carretera que iría de Targuist a Bab Taza¹. También se realizaron en estos años otros trabajos en el Rif oriental, como las carreteras desde el Arba de Taurit a Tafersit y al Tenin de Beni Ammart, y desde éste último hasta Tizzi Ifri, aunque el volumen de obras de esta naturaleza militar disminuyó drásticamente a partir de este año. Desde entonces, sería la Delegación de Fomento la única encargada (salvo excepciones) de las obras públicas ejecutadas en el Marruecos jalifiano.

Al margen de sus propias obras de fortificación y construcciones militares, así como de los trabajos de obras públicas que acabamos de señalar, los ingenieros del ejército en Marruecos también acometieron una gran diversidad de proyectos de naturaleza variada: construcción de máquinas destiladoras de agua, abastecimiento de aguas de campamentos y de algunas poblaciones. También colaboraron los ingenieros militares en la realización de algunos proyectos de campos de aviación, caso del construido por Francisco Galera en los llanos de Tafersit en 1923², aunque no sería el único pues la región contaba con varias pistas que eventualmente podían servir para aterrizajes en situaciones bélicas (Zaio, Monte Arruit, Targuist), además de los campos permanentes de Eimzouren (cerca de Villa Alhucemas), Tauima (cerca de Nador) y la base de hidroaviones del Atalayón (cerca de Villa Nador) cuya naturaleza era indistintamente civil y militar.

Concluiremos este apartado señalando que la justificación última por la que el ejército realizaba todo este tipo de obras, era lógicamente su interés militar, y que cuando las necesidades castrenses desaparecían, también lo hacía la necesidad del control sobre ellas, por lo que pasaban rápidamente a los organismos de la Administración civil del Protectorado. Esto es lo que sucedió a partir de 1929 con gran parte de las carreteras, caminos y puentes que el ejército había realizado por todo el país, que fueron cedidas a la Delegación de Fomento.

1. Realizada por el capitán ingeniero Luis Sánchez Urdazpal en 1929 (ACICE. 1929 XX.) permitiría el enlace posterior con la carretera francesa a Fez, permitiendo la comunicación entre esta capital del Imperio con la zona rifeña, y que sería el precedente de la actual carretera de la Unidad entre Fez y Ketama, construida ya después de la independencia de Marruecos.

2. ACIML. Sc. Tec. 6 de septiembre de 1923.

En este sentido no podemos olvidar que todos estos trabajos corrieron a cargo de los presupuestos del Ministerio de la Guerra que llegó a contar con importantes partidas para su ejecución a través de los servicios de ingenieros de Marruecos¹, presupuestos que se fueron debilitando ostensiblemente a partir de la segunda mitad de los años veinte al mismo tiempo que ascendían las necesidades de la Delegación jalifiana de Fomento².

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA DELEGACIÓN DE FOMENTO: PUERTOS Y CARRETERAS

El único puerto construido completamente nuevo se ubicaría equidistante entre Ceuta y Melilla, en la bahía de Alhucemas y serviría hipotéticamente para potenciar económicamente toda la región rifeña. Desechando construir un puerto de ubicación ideal al abrigo de los vientos de levante situado en el oeste del cabo Quilates [actual Ras-Tarf], se optó por la solución pragmática de construirlo junto a Villa Alhucemas. Los estudios de situación y primeros tanteos los realizaron los ingenieros Pedro Diz Tirado y Pedro Benito Barrachina que sería en concreto quien realizó el primer proyecto de un puerto de dique de escollera y zona de muelles con calados superiores a 8 metros³. El proyecto fue posteriormente reformado por el ingeniero Pedro Quilez y ampliado por Alfonso Caballero de Rodas en 1929 que determinó finalmente un puerto con dos alineaciones de ribera y un dique de abrigo que sería abierto al comercio en 1931, aunque sus trabajos continuarían posteriormente. Relacionado con este puerto y la navegación en esta zona, estaría la construcción de un faro en el cabo Quilates, con proyecto del ingeniero Francisco Bardán Mateu en 1928 y reforma posterior de Alfonso Caballero de Rodas. Fue finalizado en 1930 y ofrecía una luz de 26 millas de alcance desde una torre de 30 metros que se elevaba a 50 metros sobre el nivel del mar⁴.

1. El presupuesto era de 11.500.000 pesetas, a dividir entre la zona oriental y la occidental, vid: "Obras militares en Marruecos", en: *La Construcción Moderna*, 1926. Por su parte J. España (1926) recogía estas obras por regiones, ejecutadas por los ingenieros militares (antes de las grandes obras de finales de los años veinte). Zona de Melilla: carreteras 267 kilómetros, pistas 450 kilómetros, ferrocarril 12 kilómetros y tractocarril 76 kilómetros.

2. Víctor Morales Lezcano (1984; p. 93) recoge los pagos globales del Ministerio de la Guerra en Marruecos, que ascendían a 340 millones en 1927 para ir descendiendo paulatinamente a 212 millones en 1930 y 119 en 1934, delatando la finalización de las campañas y con ella de los trabajos extraordinarios encomendados a las Comandancias de Ingenieros.

3. DIZ TIRADO (Pedro), 1927, «*Las obras públicas en Marruecos: los puertos*», In: *África, Revista De Tropas Coloniales* s.n. Ceuta.

4. AGAE. Sec. África, X, Leg. 51 (289).

En el inicio de los años cuarenta José Ochoa Benjumea¹ tuvo que afrontar el proyecto de reconstrucción del puerto de cuyas instalaciones serían semidestruidas por el temporal de 1943, lo que evidenció serias deficiencias técnicas en el primer proyecto. Las obras se llevarían a cabo a través del primer plan quinquenal puesto en marcha en 1946². También había ya de menor entidad existían un refugio en Puerto Capaz y varios embarcaderos en Lau, Cuatro Torres de Alcalá, además de otras instalaciones inferiores en Mar Chica y Cabo de Agua.

Por otra parte, la posible línea de ferrocarriles fue una entelequia. A finales de los años veinte, precisamente en un momento idóneo para ejecutar una verdadera estructura de comunicaciones férreas sobre todo el territorio, fue cuando se desecharon los proyectos que pretendían unir la región oriental con la occidental por ferrocarril a través del Rif, al ser técnicamente un trazado muy complejo y porque para entonces las redes existentes ya se habían manifestado como muy deficitarias³. El ingeniero Pascual Aragonés⁴ ya pensaba que no debía construirse ningún tendido nuevo, pues el auge del automóvil lo hacía innecesario. La planificación de los años cuarenta tampoco varió este panorama a pesar de las buenas intenciones, y el delegado de Obras Públicas Vicente Martorell⁵ constataba los escasos resultados y el carácter deficitario de toda la red ferroviaria, pensando honestamente que lo más prudente era desmantelarla e invertir en carreteras.

En cuanto a la red de carreteras construidas durante el Protectorado, su estructura sí está en la base de la red actual de comunicaciones del norte de Marruecos. Esta estructura asumió la función fundamental de establecer las principales líneas de

1. OCHOA BENJUMEA (José), 1944, « *Los Puertos de Marruecos y posesiones españolas de África del Norte* », en: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, N° 1 a 6. Madrid, España, pp.331-55.

OCHOA BENJUMEA (José), 1945, « *Los puertos de Marruecos* », C. Bermejo impresor, Madrid, España;

2. El puerto de Villa Alhucemas se componía de un dique de 260 metros, más otros cuarenta del morro. Después del temporal de 1943, José Ochoa fue el autor del nuevo proyecto que propiciaba una mayor seguridad a los barcos de su dársena y que recibió en los planes quinquenales las mayores inversiones, 23 y 20 millones respectivamente.

MARTORELL OTZET (Vicente), 1950, « *El primer plan quinquenal de Obras Públicas* », En: *África*, N° 98, Madrid, España, pp.50-57.

3. ÁNGEL (Luis de), 1930, « *Las comunicaciones en Marruecos* », en: *Revista de Obras Públicas*, N°2.542, Madrid, España, pp.62-63.

4. ARAGONÉS (Pascual), 1928, « *Crónica. Las obras públicas en Marruecos: su estado actual y proye - tos para el porvenir* », en: *Revista de Obras Públicas*, N° 2.514 (tomo I), Madrid, España, pp. 426-427.

5. MARTORELL OTZET (Vicente), 1950, *Op. Cit.*

penetración en el país y puede decirse que su finalización pretendía dotar de unidad política-militar y económica al conjunto del territorio administrado por España. Por esta razón hay que estudiarlas como un conjunto orgánico que durante mucho tiempo tuvo una consideración estratégica. También hay que señalar que la red estará estrechamente ligada al esquema urbano de la región pues los principales puntos de apoyo del sistema van a ser las ciudades.

Por lo que respecta a las regiones centrales de Rif y Gomara, la columna vertebral de estas comunicaciones consistía en una vía Este-Oeste que enlazaba el oriente y el occidente jelifiano y de la que salían pistas transversales norte sur para articular el territorio, adoptando la forma de una espina.

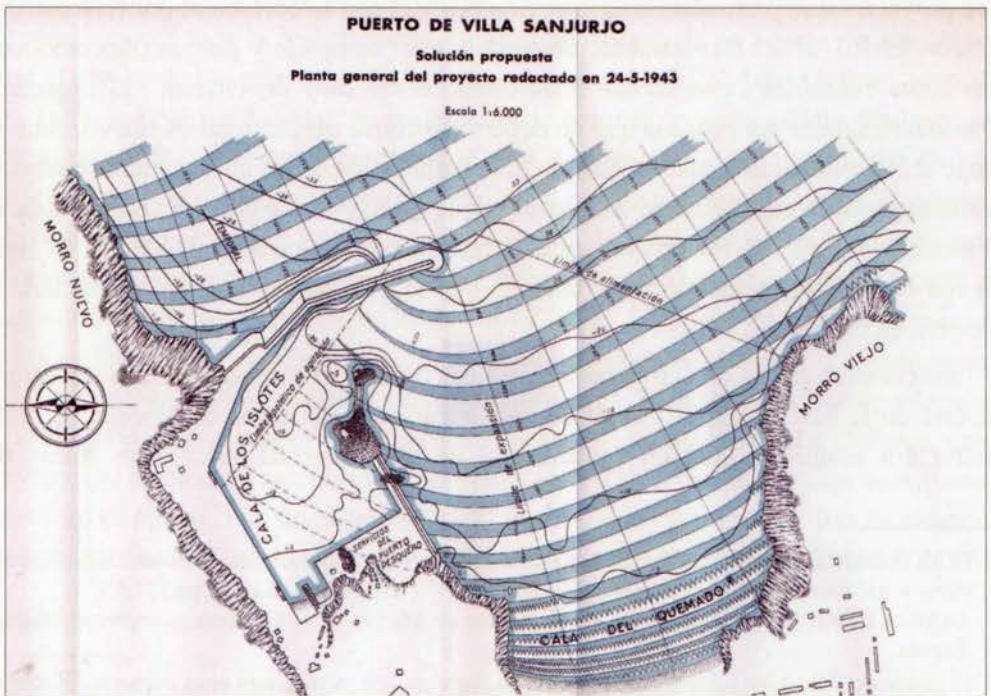


Figura nº4: Proyecto en el puerto de Villa Alhucemas

En la zona oriental, el ingeniero Leonardo Nieva continuaría desde 1913 la carretera que desde Zeluán tomaba la dirección oeste pasando por las poblaciones de Monte Arruit, Tiztutin, Driuch y Midar. Finalmente, el resto de la carretera hasta pasar la meseta de Tesef y bajar al valle del río Nekor estuvo realizado en principio por ingenieros militares a los que se debió el primer puente provisional para sortear el río, aunque en 1928 se iniciaron las obras de un puente permanente de pilotes de hormigón realizado

por Fomento, salvando el amplio valle. La casa especialista en hormigón armado J.E. Ribera también realizó en 4 meses otro puente de doce tramos de hormigón armado de 15 metros de luz sobre el río Guis, cerca de Alhucemas.

La opción de una carretera costera en la región oriental fue desechada por consideraciones estratégicas que potenciaron que la carretera principal desde Zeluán hasta el valle del río Nekor transcurriera por el centro del territorio y de ella partieran otras vías secundarias que conectaban con los poblados situados hacia el norte¹ y hacia el sur, potenciándose los puntos fronterizos y las conexiones con el Marruecos francés, como la carretera a Afsó por Arneb realizada en 1936.

Sin embargo, la gran obra que requería la pacificación previa del territorio fue la carretera que unió la zona oriental con la occidental a través del Rif, unos 400 kilómetros que debían realizarse en unas 12 horas de trayecto. Como en el caso de la región oriental, existían dos opciones al respecto: el trazado costero y el central, y se optó también por el segundo por consideraciones estratégicas. Las razones fueron expresadas por el general Manuel Goded en el sentido de que la mejor articulación defensiva del territorio se haría con una carretera que lo atravesara por su centro y de esta vía principal debían partir las restantes carreteras transversales para abastecer poblados y puestos, mientras que Targuist se convertía en el núcleo urbano fundamental de este sistema de comunicaciones. Esta opción generaba importantes problemas técnicos por la difícil orografía y las alturas que debía sortear la carretera además de suponer un coste más elevado, por lo que en el plan de obras de 1928 ya se consignaban 31 millones de pesetas para su realización. El 2 de noviembre de 1933 el presidente de la II República Española, Niceto Alcalá Zamora inauguraba parcialmente la carretera, después de haber finalizado el ingeniero Alfonso Caballero de Rodas algunos tramos muy complicados entre Bab Taza y Bab Besen (a 1.700 metros de altitud) así como un sector en Beni Hadifa².

Las consideraciones estratégicas volvían a pesar en los años cuarenta sobre este eje de comunicaciones, cuando las circunstancias internacionales de España eran muy difíciles. En este contexto de posguerra española, II Guerra Mundial y postguerra europea, el delegado de Fomento Vicente Martorell consideraba prioritario el establecimiento de

1. Es importante subrayar como este sistema de comunicaciones influyó poderosamente en el desarrollo urbano regional. En este sentido se ha mantenido al norte de esta carretera una red de poblados muy poco desarrollada, e incluso en la larga extensión de costa desde el cabo Tres Forcas hasta Cabo Quilates, no existe ninguna población costera.

2. AGAE. Sec. África, M-181. La carretera estaba finalizada en su trayecto de Tetuán a Alhucemas en los 156 primeros kilómetros, y desde Melilla a Tetuán en 170 kilómetros, quedando por entonces 105 kilómetros por concluir.

un eje entre Fez y Madrid debido a la amenaza del “peligro soviético”, hecho que debía generar un eje de carreteras y ferrocarriles de primer orden que comunicara las dos zonas de Marruecos entre sí. En este nuevo contexto, la comunicación este-oeste tendría menos interés que potenciar los ejes norte-sur, en concreto las vías Melilla-Zaio-Saf Saf (hacia Ouxda) y Melilla-Mexera Homadi (hacia Taourirt). Estas vías permitirían un rápido enlace entre la región occidental y la oriental cuando la nieve cortase la carretera rifeña. Es la primera vez que se tenía en cuenta al territorio marroquí como una globalidad y no como dos zonas separadas.

Las obras hidráulicas lógicamente las primeras obras que se acometieron estuvieron encaminadas al abastecimiento de aguas a poblaciones, como ocurre en 1927 con las obras de abastecimiento de aguas de Targuist, o Villa Alhucemas¹.

En la región rifeña la única cuenca que ofrecía alguna posibilidad para realizar aprovechamientos hidráulicos era la del río Guis y el Nekor que desembocan en la bahía de Alhucemas. En el Guis se preveía la construcción del embalse de Sidi Aïsa, para 45 millones de metros cúbicos destinados a poner en regadío las tierras de esta cuenca, pero sus obras no llegaron a finalizarse en este periodo a pesar de estar prevista en el primer plan quinquenal el inicio de la construcción de una presa para el control de los aforos. También serían destacables las obras de abastecimiento de aguas a Alhucemas.

Muy relacionada con esta política de obras, estuvo la colonización agraria, vinculada geográficamente a Eimzouren (Ríos Guis-Nekor) donde se dispusieron granjas agrícolas. Los trabajos comprendían a veces saneamiento de fincas y en otras ocasiones incluso se llegó a potenciar poblados para fomentar esta política agraria.

LAS INTERVENCIONES COMO SISTEMA ORGANIZATIVO EN EL PROTECTORADO ESPAÑOL

Uno de los principales problemas planteados a la nueva Administración colonial fue encontrar un sistema de organización y control que compaginara la existencia de unas estructuras marroquíes previas con otra administración colonial superpuesta que fuese capaz de articularse a lo largo y ancho de todo el Protectorado. Y fue en este campo de necesidades donde surge la figura del Interventor, pieza fundamental de la Administración del Protectorado.

1. Los proyectos relacionados con estas obras se sucedían con gran rapidez. Nador y Segangan tuvieron un primer proyecto de 1925 ejecutado por ingenieros militares, elevando aguas del río Caballo (20.000 litros diarios con un depósito elevado de 100.000 litros) y otro en 1930; Alhucemas un primer proyecto de Bardán Mateu en 1928 y los definitivos por Gabriel Barceló entre 1934 y 1935. Ver todos estos proyectos en AGAE. Sec. Africa, IX-B-5-6.

Para ejemplificar la estructura y división política aprobada a finales de los años veinte veamos el caso concreto de las Intervenciones de la Región del Rif, jerarquizadas en una composición piramidal que tendía a extenderse por todo el territorio, siguiendo en principio el esquema de la propia estructuración indígena. Para una población de unos cien mil habitantes existía una oficina central en Villa Alhucemas al mando de un teniente coronel, del que dependían jerárquicamente nueve oficinas de intervención por cada una de las nueve kábilas de la región. Esta oficina se situaba siempre en algún poblado de importancia media (Axdir, Snada, Targuist o Ketama) y estaba al mando de un comandante o capitán, contando con una guarnición de tres oficiales, siete militares españoles y un número superior a cuarenta militares indígenas. A su vez de estas oficinas dependían las oficinas de información, en el último escalón del sistema, más numerosas y al mando de un teniente que en muchos casos era el único español del poblado donde se asentaba la intervención. Potenciada la figura del interventor durante la II República, después de la Guerra Civil la estructura de las intervenciones se consolidó definitivamente, dependiendo todo el servicio de la Delegación de Asuntos Indígenas. En este período, cada región contaba con un interventor territorial como representante directo del Alto Comisario en su circunscripción, que controlaba prácticamente todos los aspectos municipales: administración política, seguridad, orden público, mejaznía, sanidad, beneficencia, orfanatos y juntas rurales, etc.



Figura nº5: Intervención del Arba de Taurirt.

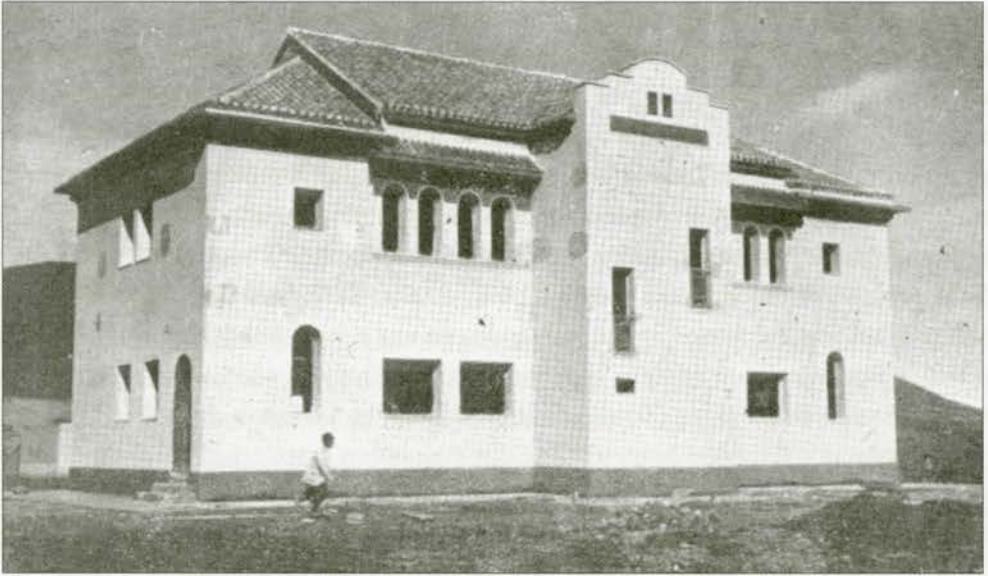


Figura n°6: Correos y Telégrafos de Targuist

Urbanismo y ciudad

Ya analizamos los condicionantes del Marruecos jalifiano una de cuyas primeras consecuencias fue el influyente papel que desempeñaron los ingenieros del ejército en el establecimiento de una primera trama urbana. La rapidez con la que en muchos casos se desarrollaron las acciones militares y la aparición inmediata de una población compuesta por emigrantes españoles, motivaron una apremiante necesidad de alojamiento. Ésta fue solucionada con la ejecución de unos trazados urbanos que surgieron junto o incluso dentro de los campamentos que los ingenieros del ejército edificaron por toda la zona. En 1955, desde un punto de vista económico, se criticaba con dureza que esta estructura no se había derivado del lógico ordenamiento productivo de los recursos naturales del país¹. También surgieron numerosas y fundadas críticas sobre la manera en la que se había elegido la ubicación de muchos núcleos urbanos así como la existencia de un excesivo número de asentamientos en la zona oriental, por no mencionar la generalizada y unánime crítica sobre el emplazamiento de Villa Alhucemas².

1. GARCÍA FIGUERAS (Tomás) & RODA JIMÉNEZ (Rafael), 1950-1955, « *Economía Social de Marruecos, I, II y III* », IDEA, Madrid, España.

2. En torno a la ubicación definitiva de Villa Alhucemas durante la II República muchas autoridades jalfianas criticaron su emplazamiento, incluido el Alto Comisario.

A partir de los años treinta también fue unánime la censura al carácter diseminado de la mayor parte de la población del país, situación que para muchos exigía una reforma radical del hábitat. Entonces, más que nunca, se percibía a la ciudad como el marco idóneo desde donde poder ejercer el control político y solucionar los problemas derivados del hábitat tradicional, pero nunca se sospechó el enorme esfuerzo que ello hubiera representado al exigir unos cambios radicales en la estructura socioeconómica que eran difíciles de abordar sólo desde un planteamiento político y que situó todas estas propuestas en un mero idealismo.

La naturaleza de los organismos locales

Los organismos de carácter municipal del Marruecos jalifiano representaron el último escalón en el diseño y la morfología de la ciudad y sus técnicos participaron habitualmente en la elaboración y aplicación de los planes de urbanismo. Con la implantación del Protectorado, rápidamente se constituyeron Juntas de Servicios Locales en las principales ciudades, cuyo presidente era el Bajá de la ciudad pero que estuvieron dirigidas por un cónsul interventor¹; éste actuaba como vicepresidente de la Junta y a su impulso se debió en muchos casos la iniciativa de afrontar los proyectos de urbanismo. Estas Juntas también contaban entre sus vocales con un ingeniero y un arquitecto que debían estudiar todos los asuntos relacionados con el urbanismo y el ornato de la ciudad, así como sobre el control de la edificación². En la práctica los vocales técnicos de estas Juntas fueron durante mucho tiempo ingenieros militares que realizarían para estos organismos diversos proyectos tanto de arquitectura (hospitales, escuelas, mercados) como trabajos de urbanismo (alcantarillado y abastecimiento de aguas) y, en ciertos casos, la tarea de proyectar algunos de los trazados de los nuevos poblados o los ensanches de las ciudades.

A las primeras cuatro Juntas de Servicios Locales creadas en 1913 se sumaron a finales de los años veinte la de Villa Alhucemas (1928) y Villa Nador (1930); todas tenían un carácter administrativo mixto y contaban para los trabajos de índole urbanística con un ingeniero o arquitecto local y en su defecto con la colaboración del

1. En el Reglamento Municipal de 1930, las competencias sobre urbanización pasaron a la jurisdicción de los municipios.

2. Un Dahir de fecha 17 de agosto de 1916 modificaba esta estructura técnica, suprimiendo el vocal ingeniero, mientras permanecía el arquitecto. Sobre estos técnicos de las primeras Juntas de Servicios Locales recayó la responsabilidad de proyectar o en su caso de participar en los proyectos de urbanización que por estos años se estudiaban.

técnico regional de Obras Públicas¹. También existía por entonces una categoría urbana de menor entidad, las Juntas Vecinales que se crearon en núcleos poco importantes cuya población procedía inicialmente de la emigración española: en la zona rifeña fueron Targuist (1929), Villa Jordana [Cuatro Torres de Alcalá] (1930) y Puerto Capaz (1930) y que también podían contar en los trabajos y obras de urbanización con el asesoramiento del ingeniero o arquitecto regional del servicio de Fomento².

El final de las campañas militares y el carácter civilista que quiso imponer el gobierno de la II República en la Administración jalifiana se plasmó en un nuevo Reglamento Municipal³ donde se transformaban las Juntas de Servicios Locales en Juntas Municipales, y, aunque mantenía la Junta Vecinal para poblaciones intermedias, creaba una tercera categoría administrativa para los poblados de menor entidad surgidos en torno a los campamentos militares de la región: las Juntas Locales Consultivas, caso de Bab Taza o Midar entre otros muchos⁴. Es interesante señalar como este Reglamento Municipal buscó el afianzamiento de las capitales regionales, concentrando en ellas la administración de algunas Juntas Vecinales; este fue el caso de Villa Alhucemas, o de Targuist que en 1935 pasó a ser Junta Municipal.

En los años cuarenta se procedió a la estructuración definitiva de esta Administración local; se eliminó la distinción entre las Juntas Municipales y las Juntas Vecinales, reforzándose su dependencia con respecto a la Delegación de Asuntos Indígenas mediante la creación de un nuevo organismo denominado Inspección de Entidades Municipales.

Por lo que respecta a las cuestiones urbanísticas, podemos decir que en esta década se produjeron importantes reformas y en 1942 se creaba en Tetuán la Junta Central de

1. El concurso técnico a las Juntas de los técnicos de Fomento (Obras Públicas) saturó el trabajo de estos profesionales, ya que en muchas ocasiones un mismo arquitecto podía llevar la jefatura de la Delegación en una amplia región y al mismo tiempo ser el vocal técnico de todas las Juntas de Servicios Locales, lo que provocaría inevitablemente acumulación de trabajo y falta de operatividad.

2. CORDERO TORRES (José María), 1942-1943, « *Organización del Protectorado español en Marru - cos* », Editora Nacional, Madrid, España.

Las Juntas de Servicios Municipales se constituían en poblaciones de más de 2.000 habitantes, y las Juntas Vecinales en los centros cuya población no superaba esta cifra.

3. Dahir de 16 de septiembre de 1931 y que fue suprimido el 15 de febrero de 1935.

4. En 1934 existían Juntas Locales Consultivas en los poblados de Bab Taza, Tamorot, Telat de Beni Ahmed, Uad Lau, Dar Xaui, Castillejos, Tenín de Sidi Yamani, Ein Zoren, Azib de Midar y Jemis de Tensaman.

Urbanización¹, que asumía la tarea de vigilar el cumplimiento de los planes vigentes en las principales ciudades, constituyéndose Juntas Locales de Urbanización en los lugares de más de 5.000 habitantes.

Sin embargo las competencias sobre el urbanismo en los años cuarenta y cincuenta aparecían más centralizadas en los organismos de la Alta Comisaría que en los de naturaleza local de las Juntas, aunque en la ejecución de las obras la acción de ambas se concatenaban lógicamente en el tiempo. En esta década (1942) las Juntas Municipales existentes eran las de Tetuán, Tánger, Larache, Alcazarquivir, Arcila, Villa Nador, Villa Sanjurjo, Xauen, Targuist, Puerto Capaz y Segangan, evidenciando claramente la jerarquía urbana del Protectorado, mientras que las Juntas Locales Consultivas eran Zaio, Karia Arkemán, Zeluán, Monte Arruit, Castillejos y Rincón del Medik².

Villa Alhucemas: la ciudad europea

Villa Alhucemas se trataba de una ciudad nueva construida en un lugar donde no existía ningún asentamiento ni población urbana previa y por lo tanto no existía medina alguna que respetar o frente a la que construir la ciudad nueva. Los orígenes de Alhucemas nos remontan a la acción militar del desembarco hispano-francés llevado a cabo el día 8 de septiembre de 1925 y podemos señalar que la ciudad nació vertiginosamente en paralelo a la actividad del Ejército. La población inició su primer crecimiento justo al lado de la bahía, donde ya se habían construido un buen número de barracas y edificaciones, por lo que finalmente las propias autoridades militares asumieron que ese sería el lugar idóneo para levantar la ciudad, junto al embarcadero provisional, desechando otros lugares mejor situados de la bahía, tanto en relación con los vientos dominantes como por la existencia de agua potable de la que este emplazamiento carecía.

Junto a los contingentes militares se desplazaban civiles que vivían de las diversas actividades ligadas a los servicios derivados de un numeroso estamento militar. Para E. Guerra³ la primera organización del poblado civil se produjo por un Reglamento

1. Recordaremos que en este mismo año se constituyeron las Juntas Rurales dependientes de la Delegación de Asuntos Indígenas a través del organismo Entidades Municipales (F. Trujillo Machacón, 1948). Estas Juntas también asumían competencias menores en la construcción y conservación de edificios y obras, lo que reflejaba a juicio de T. García Figueras y R. De Roda (1955; pp.142-243) la "incompetencia" de Obras Públicas en las obras rurales y la necesidad de descentralizar estas construcciones para hacer viable su ejecución.

2. CORDERO TORRES (José María), 1942-1943, Op. Cit.

3. GUERRA (Enrique), 1994, « Alhucemas: El nacimiento de una ciudad » En: *Aljamía* (Revista de la Asesoría Lingüística), N°5, Consejería de Educación de La Embajada de España en Marruecos, Casablanca, Marruecos, pp.5-10.

del Poblado de Cala Quemado de 30 de septiembre de 1925, señalando este autor que el primer plano del poblado se debió a los ingenieros militares Jaime García Laurel y Carlos Lamas Palau¹. Por su parte, J. Román² describe cómo el poblado creció a partir de un barrio de cantinas y barracones que de septiembre a diciembre de 1925 tomó un gran incremento por el número de fuerzas acampadas; significativamente antes de transcurrir un año desde la ocupación la población civil ya pasaba de 2.000 personas.

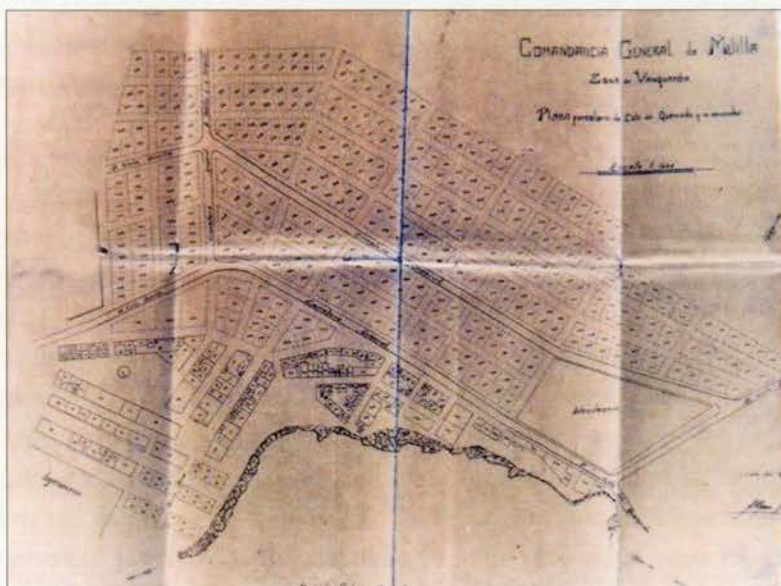


Figura nº7: Plano de Villa Alhucemas de García Laurel

1. Esta afirmación sobre la autoría de los planos de Villa Alhucemas en torno a los ingenieros militares Jaime García y Carlos Lamas también aparece en: *El Telegrama del Rif*, 10 de octubre de 1930, "Historia del desarrollo y formación de Villa Sanjurjo".
2. ROMÁN (Juan), 1994, « Fragmentos de una conversación continua sobre Alhucemas », Fundación Municipal Sociocultural, Melilla.



Figura n°8: Plano de Villa Alhucemas de Carlos Lamas

Otro plano del ensanche de la ciudad lo firma el ingeniero militar Alfonso García Laurel en enero de 1926¹. En este plano se asumía una serie de construcciones anteriores dispuestas más o menos irregularmente en torno a la meseta que bordea la bahía del Quemado y se planteaba el ensanche propiamente dicho de la población. Es evidente que este plano fue realizado para intentar dar forma a un febril proceso constructivo llevado a cabo por la población española que amenazaba con crear una ciudad de trazado irregular y perfiles sinuosos, cosa que la autoridad militar no podía permitir.

Este plano de ensanche realmente no ofrece muchas aportaciones urbanísticas, limitándose a dividir el terreno de una manera rígida y ortogonal en 70 manzanas² y en 655 solares, sin contemplar espacios públicos o zonificación alguna. Sin embargo, este plano marcó el crecimiento posterior de la ciudad que, a rasgos generales, se ciñó a su disposición de alineaciones.

1. Comandancia General de Melilla, zona de Vanguardia, Plano parcelario de Cala del Quemado y su ensanche, escala 1:1.000. ACIML. S.

2. El ensanche estaba compuesto por manzanas rectangulares de doce solares cuadrados cada una, formando un conjunto de unas 70 manzanas, aunque al asumir parte de las construcciones ya existentes se formaban manzanas irregulares.

Las parcelas se adjudicaban por la autoridad militar de una manera gratuita a las personas que querían edificar¹, lo que no impidió que las primeras construcciones fueran provisionales ya que los materiales eran difíciles de conseguir. El primer edificio de mampostería se realizaba en octubre de 1926 y el proceso de crecimiento se aceleró desde noviembre de ese año hasta enero febrero de 1927. Juan Román (1994), señala con ironía como el proceso constructivo se disparó en los primeros meses de 1927 “en que se empezó a insinuar una lejanísima probabilidad de que quizás en el futuro, la construcción del puerto fuera un hecho”².

La misma celeridad que tomaba el poblado civil lo hacían las instalaciones militares. Las primeras obras datan de 1925 con la construcción de una serie de defensas en las alturas circundantes de la ciudad y de barracones para alojamiento de 6.400 hombres³. También en ese año se procedía a realizar los proyectos de alumbrado y abastecimiento de agua a los acuartelamientos (ingeniero militar Andrés Mas Desbertrand), hospital militar, proyecto de destiladora de agua, etc.

El espacio militar en Villa Alhucemas se fue definiendo entre 1929 y 1930, fechas en las que se realizaron la mayor parte de los acuartelamientos y las instalaciones militares de la ciudad: cuarteles de Infantería, parque de Artillería, cuartel de Caballería, grupos de Artillería, edificio de la central Telegráfica y Telefónica y el cuartel del Tercio, llevadas a cabo por los ingenieros Florencio Bauluz Zamboray y José Dun Ros⁴, así como grupos de pabellones para oficiales del ingeniero José Cistué de Castro. Estos cuarteles se instalaron al sur y suroeste de la ciudad, junto a las vías principales y al margen del ensanche.

1. RUBIO ALFARO (Plácido), 1992, « *Alhucemas en mi recuerdo* », Málaga, España.

2. En diciembre de 1926 ya existe un anteproyecto de puerto en Cala Quemado de Pedro Benito Barrachina y se realiza un embarcadero de pilotes de madera en Cala Bonita, por los ingenieros militares Palomares y Revilla.

3. José Pérez Reyna, ACIML. 1925.

4. Pueden verse todos estos proyectos y reformas en ACIML



Figura nº9: Cuartel de Artillería de Villa Alhucemas, 1930

El primer crecimiento planificado de la ciudad de Villa Alhucemas se llevaría a cabo bajo la vigilancia de los ingenieros militares, pero ya en diciembre de 1927 la Administración civil jalfiana asumió la responsabilidad sobre la planificación urbana de la ciudad. El paso del control militar al civil en Villa Alhucemas se inicia tímidamente en diciembre de 1927 cuando el arquitecto de Fomento, Alejandro Ferrant Tapia, ejecuta una serie de estudios sobre la carretera de acceso al puerto y diferentes modelos de casas baratas. Finalmente realiza en abril de 1928 el Proyecto de Extensión de Villa Sanjurjo¹.

1. Anteproyecto del plan de extensión de Villa Sanjurjo. Carretera de acceso del puerto al poblado, Hojas nº 4 y 5. Proyecto de casas baratas, hoja nº 6. Planos de alzados, plantas y secciones Archivo de la Asociación de Estudios Melillenses. AEM. Procedente del fondo documental de Mariano Egea. Sobre el plan de Extensión BNM. África, G.F. 260. También AGAE, Sec. África, M-15.



Figura n°10: Plano de la urbanización de Villa Alhucemas, Alejandro Ferrant

La intervención de Ferrant se centró en ordenar el crecimiento, pero respetando en lo posible un trazado previo que empezaba a consolidarse aceleradamente. Alejandro Ferrant mantiene de manera general las alineaciones de García Laurel pero modifica los tamaños de las manzanas diversificando su morfología para romper en lo posible la rigidez ortogonal. También creaba este arquitecto una gran plaza central cuadrada donde ubicaría la futura iglesia y los principales edificios oficiales (caso de Correos), aunque lo más destacable del plano era la formación de una zona nueva de ensanche al oeste de la ciudad con una gran avenida axial que terminaba en dos plazas radiales y en cuyo centro se constituía una tercera plaza radial. Finalmente, más al oeste, iban barrios de chalés con jardines. De nuevo constatamos la relación de este plan de extensión con otras propuestas urbanas planteadas en el ámbito del Protectorado

durante los años veinte y que tenían el jardín como un referente fundamental en la planificación de las ciudades, sin romper totalmente con la morfología heredada de los ensanches ortogonales.

Podemos decir que la zona urbana de Villa Alhucemas que siguió más fielmente el plan de Alejandro Ferrant es el sector de manzanas cercano al este, en la zona de la plaza cuadrangular, pero también que lo más audaz e interesante, como era la extensión al oeste de la ciudad, nunca llegó a realizarse.

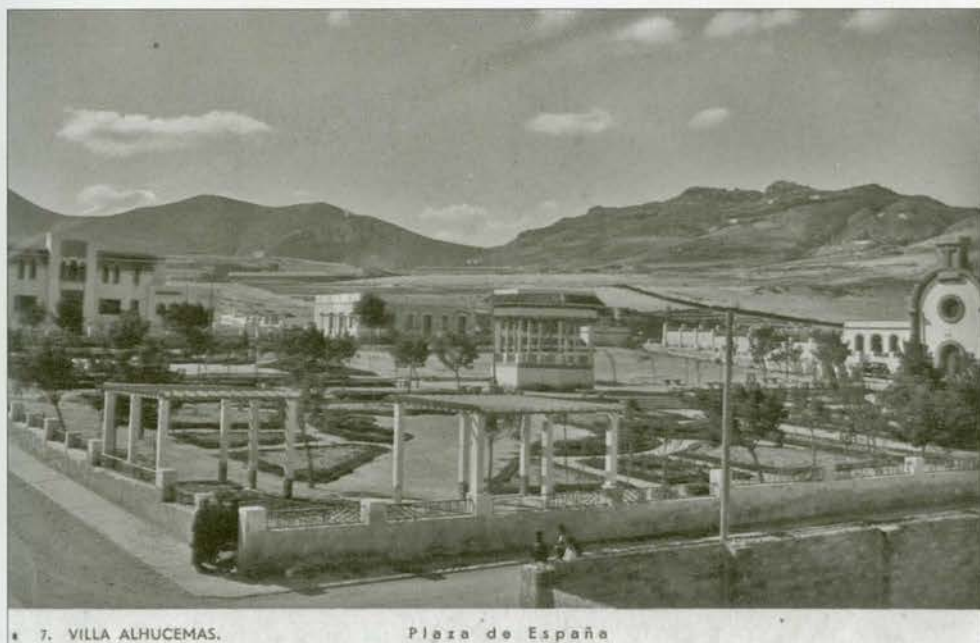


Figura nº11: Plaza de España, Villa Alhucemas

En dos escasos años, del absoluto control militar se pasó a una administración de la ciudad controlada por instancias civiles. El impulso constructivo de Villa Alhucemas se aceleró con la llegada de Edmundo Seco Sánchez, que sería el primer interventor local en febrero de 1928 y motor decidido de la ejecución de la nueva ciudad¹. La Junta Municipal se constituyó el 19 de julio de 1928 y aunque se encontró con una ciudad

1. Edmundo Seco había realizado en 1926 un interesante programa constructivo en algunas intervenciones de la zona de Anyera, asumiendo tipologías y formas realmente novedosas. AGAE. Sec. África, M-1252, exp. 1.

ya trazada buscó sobre todo la consolidación de la propiedad y de lo ya edificado¹. En 1928 Alhucemas contaba con 86 edificios particulares y en 1934 la cifra subía a 160; se decía en estos años con cierto orgullo que se había construido un edificio cada seis días y 64 metros cuadrados diarios de planta cubierta sobre un casco urbano de 160.000 metros cuadrados, sin contar los barrios obreros de casas baratas (1934)². Otro de los factores de crecimiento de la ciudad fue su carácter de capital de la región rifeña, asentándose en ella junto a las instalaciones militares la sede de todos los organismos de la Administración jalifiana.



Figura nº12: Alcaisería y fondak de la ciudad rifeña, Villa Alhucemas

Por otra parte, si en ciudades del Marruecos jalifiano como Tetuán, Larache o Alcazarquivir ya existía una ciudad musulmana y lo que se buscaba era crear la ciudad europea, en Villa Alhucemas ocurre lo contrario, se genera de manera casi espontánea una ciudad española y los planificadores quisieron crear un barrio para marroquíes, la denominada Ciudad Rifeña. El interventor, Edmundo Seco, describía en 1930 que este barrio rifeño se acomodaría a las costumbres y al arte del país, inspirándose las construcciones en los motivos tradicionales de la población rifeña. La Ciudad Rifeña comprendería un barrio central con diversos edificios públicos: kaisería, hamman, mezquita, zoco, mexuar, mehakama del juez, una escuela hispano-rifeña y otra de artes

1. A instancias de la Junta Municipal se realizó un plano para estudiar la propiedad de los terrenos, lo que se finalizó el 26 de abril de 1929.

2. El ensanche contaba por entonces con 77 manzanas y cerca de 771 solares para edificar.

indígenas, hospital y cárcel¹, de los que en 1934 ya se habían construido la kaisería y el hamman y proyectados la mezquita y el zoco, todo ello dentro de un esquema urbano que comprendía abundantes jardines y arbolado, siendo dominado el conjunto del poblado por el palacio del Jalifa, como símbolo máximo de acatamiento.



Figura nº13: Colegio España, Villa Alhucemas

Sin embargo, salvo la construcción de algunos edificios públicos, este proyecto no llegó a ejecutarse porque la población marroquí de Villa Alhucemas carecería durante mucho tiempo de peso demográfico² y la ciudad no generó una actividad económica suficiente para poder asentar en este ámbito urbano a una población rifeña mayoritariamente rural que prefería su hábitat diseminado o los poblados tradicionales a la ciudad nueva generada en Villa Alhucemas.

No obstante, tanto la ciudad como su población aumentaron progresivamente; en 1936 tenía 4.829 habitantes que vivían en 600 inmuebles, y en 1951 los 10.725

1. OTERO (Santiago), 1930, « *En El Corazón del Rif. Impresiones del viaje efectuado a la zona del Protectorado español y plazas de Soberanía en Marruecos por la Asociación Internacional de la Prensa de Tánger, el mes de noviembre de 1930* », Revista África, Ceuta.

2. En 1934 la ciudad tenía 3.741 vecinos españoles, 234 musulmanes y 45 hebreos, según N. Pérez de Cerisola, 1933.

habitantes vivían en 1.884 inmuebles, existiendo más de 625 locales dentro de un casco urbano de 352 hectáreas. Junto a la ciudad, también surgieron (al margen de toda planificación) los barrios obreros para la población española de menos medios económicos, como el denominado “Barrio” que surgió donde se pensaba construir la Ciudad Rifeña y que albergaba a pescadores y artesanos, estando dividido en los denominados “barrio de las Latas” y el “barrio de Chocolate”. Otras viviendas baratas estuvieron sin embargo financiadas por organismos públicos, caso de las casas para funcionarios de Obras Públicas construidas antes de 1934 para los operarios del puerto o las casas baratas construidas en los años cuarenta por la Junta Municipal. Finalmente la planificación urbana de los años cuarenta asumió completamente este trazado anterior, determinando algunas zonas nuevas de ampliación, y la construcción de un barrio exclusivamente marroquí sobre la zona donde se proyectó la Ciudad Rifeña, planificación que permaneció vigente hasta 1956.

Los poblados civiles: la trama geométrica

La mayor parte de las poblaciones creadas durante el periodo del Protectorado se gestaron en un contexto totalmente rural. Esta realidad caracteriza a unas poblaciones donde no existirán los habituales problemas de la ubicación o conexión con la medina o la morfología adoptada en su yuxtaposición con ésta, al no existir el referente de la ciudad antigua.

La mayor parte de estas poblaciones civiles nacieron al calor de acuartelamientos ubicados de acuerdo a consideraciones estratégicas; en estas instalaciones del Ejército se fue desarrollando un amplio programa de construcciones con la finalidad de asentar y hacer operativas unas fuerzas militares que a su vez generarían las bases de un primer esbozo de vida civil. Es como si el campamento asumiera la función de la medina que hemos visto en algunas ciudades marroquíes y pudiera generar tejido urbano junto a ella.

Este fenómeno de creación de futuras ciudades en torno a estos núcleos estratégicos forma parte de un interesante capítulo del urbanismo español en Marruecos, teniendo en cuenta que en gran parte del territorio la inexistencia de ciudades o de simples poblados representó una desventaja para la colonización. Hay que señalar que el fenómeno emigratorio que está en su base (cuantitativamente poco importante, pero en gran parte incontrolado), no generó ni un asentamiento urbano libre ni un urbanismo de estructura anárquica como podía esperarse, ya que las autoridades de los campamentos militares junto a los cuales surgían los poblados, asumieron de una manera excepcional su trazado y urbanización, como si se tratara de una parte más de la propia instalación militar.

En otros casos sería la construcción de las oficinas de Intervención, las que potenciaron la creación de pequeños núcleos de población. El proceso de planificación urbana de los poblados civiles siempre fue idéntico. Los ingenieros militares proyectaban los campamentos siguiendo una rígida forma rectangular, semejante a la de un campamento romano, con dos ejes principales, uno transversal y otro longitudinal que se cruzaban en el centro y rodeado en principio por una cerca o muralla que le daba al conjunto la morfología de una alcazaba.

Por su parte, los mismos ingenieros que planificaban el espacio militar, podían trazar el poblado civil en un ángulo del cuartel. De este proceso resultaría un poblado compuesto, la mayor parte de las veces, por un número reducido de manzanas rectangulares dispuestas en una rígida trama en cuadrícula que seguía en este sentido la disposición de las restantes construcciones militares del campamento. Otras veces el poblado no surgía dentro del campamento sino junto a él, situado cerca de las instalaciones militares, pero mostrando una mayor independencia con respecto a éstas.

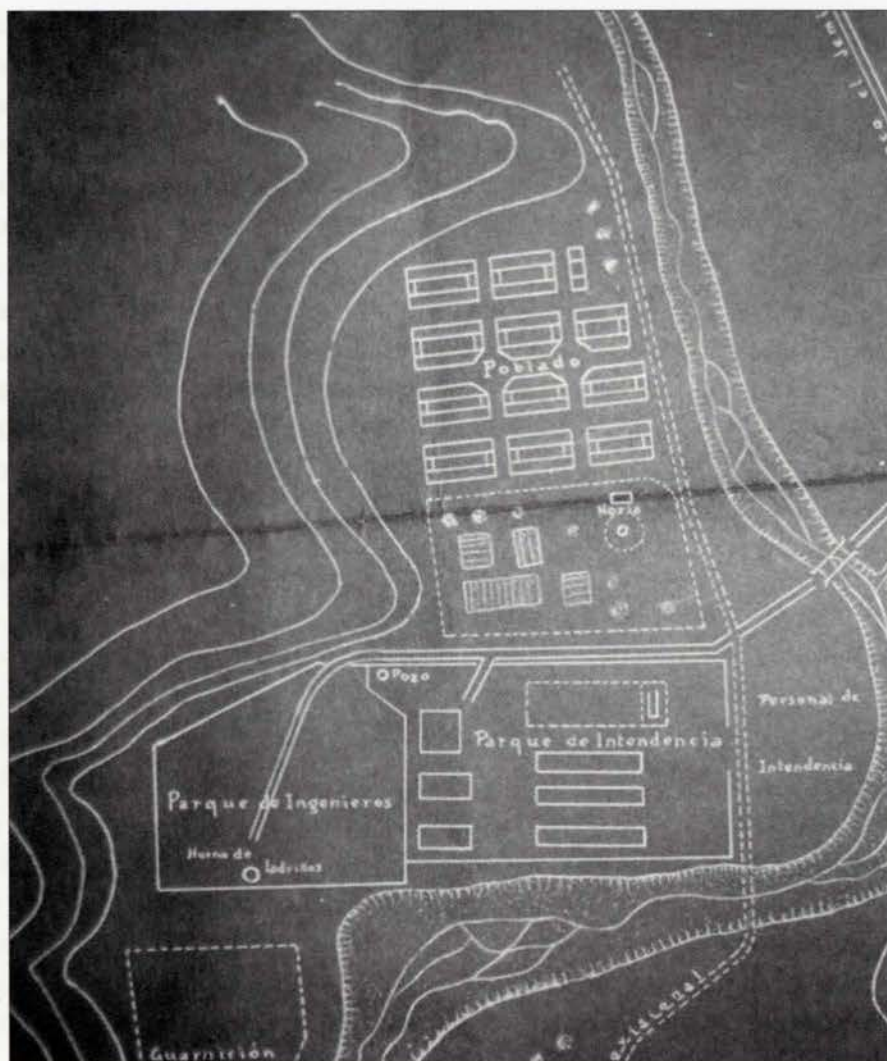


Figura n°14: Nuevo campamento en Torres de Alcalá

Otra de las circunstancias que generaron asentamientos urbanos fue la existencia de embarcaderos que (junto a las instalaciones militares o administrativas) favorecieron las actividades pesqueras, caso de Puerto Capaz, Lau, Torres de Alcalá, lo que permitía una menor dependencia con respecto a lo propiamente militar. En relación a estos poblados señalaremos que la construcción de la carretera general, entre la zona oriental y Tetuán por el centro del territorio, incidió muy negativamente en sus posibilidades de desarrollo y crecimiento. En todos ellos se repetían esquemas de trazado parecidos: pequeñas manzanas rectangulares divididas en lotes simétricos y dispuestos en una

cuadrícula que tendía a lo ortogonal, aunque a veces la disposición del terreno introducía variaciones que no alteraban una misma filosofía urbana.

Esta forma de diseñar el espacio urbano sobre el esquema de una rígida cuadrícula fue dando paso en los años veinte a una serie de poblados civiles donde los ingenieros del ejército adoptaron trazados más ambiciosos y con unas pretensiones más cercanas a las corrientes que por entonces determinaban el quehacer urbanístico en la zona jalifiana. Así, en estos ensayos y trazados se aplicaban elementos morfológicos del ensanche pero dándole una mayor importancia al jardín.

Esta actividad urbana de los ingenieros del ejército se produjo en paralelo a la ocupación militar del territorio de las regiones Central y Rifeña en la segunda mitad de los años veinte, fijándose entonces la estructura básica de un trazado urbano que luego sería determinante en su desarrollo posterior, caso de Bab Taza, Tafersit y Targuist.

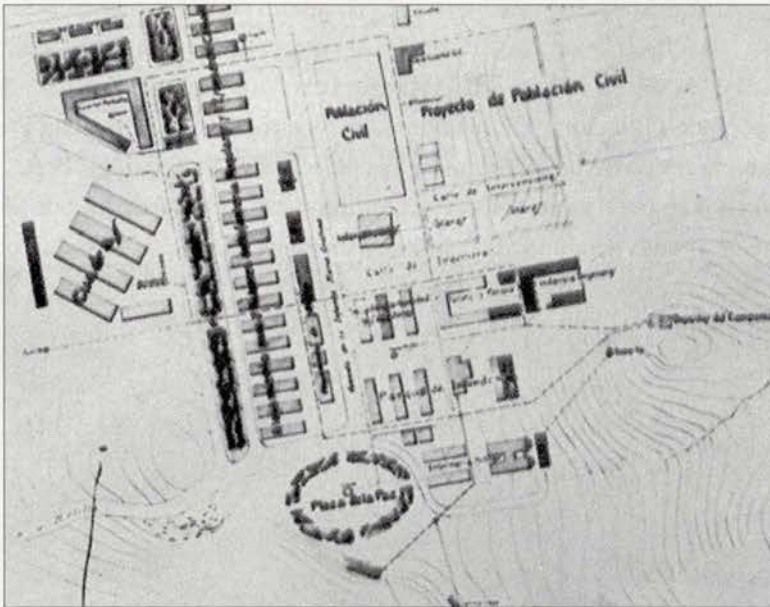


Figura nº15: Plano de la urbanización de Bab Taza

El campamento de Bab Taza se construía en 1928, fecha en la que el ingeniero Miguel García de la Herrán inspeccionaba sus obras. La propuesta de campamento contemplaba todas las instalaciones militares ordenadas en un eje norte-sur, en paralelo a unos jardines longitudinales que aparecían rematados por una plaza oval denominada

plaza de la Paz. En el sector nordeste se situaba el proyecto de poblado civil, dentro de una alineación en cuadrícula rectangular¹.

En Tafersit, el ingeniero militar Manuel Moxó realizó un proyecto de nuevo poblado el 15 de diciembre de 1926. En principio propuso tres emplazamientos distintos, pero finalmente diseñó un conjunto de manzanas rectangulares muy alargadas que formaban en su disposición una figura cuadrangular y en cuyo centro proyectaba una plaza ajardinada.

Sin embargo, en esta época se realizan una serie de actuaciones urbanas de más entidad sobre algunos de los poblados civiles nuevos que se construyeron por entonces (Targuist y Bab Taza). En éstos, los ingenieros militares asumen soluciones que muestran un mayor interés por la morfología urbana y siguen unos modelos de alineaciones en cuadrícula menos rígida y, por otra parte, más interesados en los espacios ajardinados.

Finalmente, en la ciudad de Targuist encontramos un punto neurálgico en la red de comunicaciones del Marruecos jalifiano que marcaba el núcleo estratégico de la carretera entre Tetuán y Melilla. Desde finales de 1926 comienza a construirse aceleradamente el campamento militar² con proyecto del ingeniero José Pinto de la Rosa, donde ya se preveía el poblado civil. En 1928 las obras de construcción continuaban y en 1929 ya se proyectaba la traída de agua potable a la ciudad, obra de Santiago Prast. El trazado del poblado civil aparece junto a la ciudad militar y estaba compuesto por 16 manzanas rectangulares (algunas achaflanadas) situadas en un espacio cuadrangular, presentando la cuadrícula dos plazas interiores³. Por otra parte, este poblado se edificó con cierta rapidez pues en 1941 ya tenía construidos 236 inmuebles y 108 viviendas⁴.

1. Fotografía del Proyecto, ACICE. n1 62.

2. Las obras fueron diversas y complejas: proyecto de campamento, depósito de aguas, edificio de correos, alojamiento de Fuerzas Regulares, etc. ACIML, 1927-1932.

3. Planos en ACIML. 16 septiembre de 1926. BNM. África, GF-260.

4. Intervenciones Militares de Melilla, 1941. Vademecum, Villa Sanjurjo: A. Ibérica.

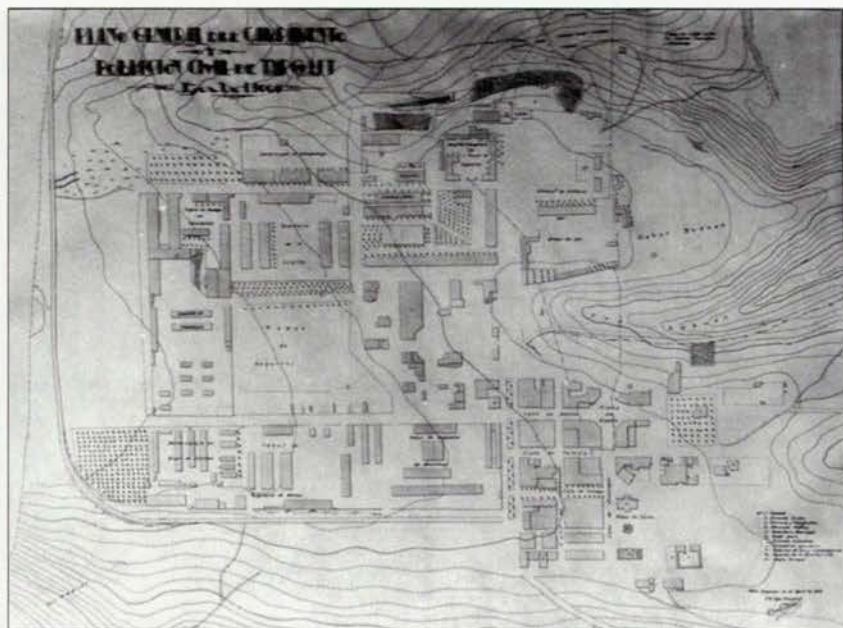


Figura n°16: Plano de Targuist

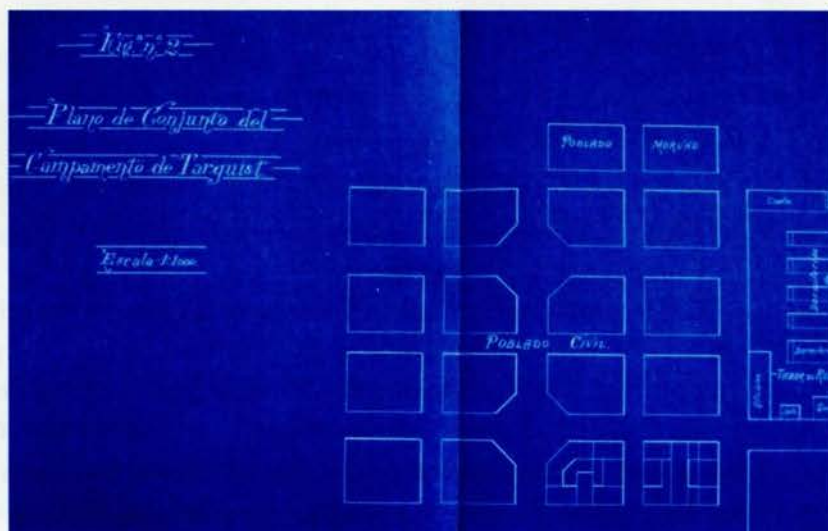


Figura n°17: Poblado civil de Targuist



Figura nº18: Vista aérea de Targuist

La arquitectura, sus autores y sus realizaciones

La humildad y pequeña envergadura de las realizaciones arquitectónicas realizadas en esta época, no pueden ocultar algunos trabajos de interés que vamos a intentar desvelar en este apartado.

La pacificación y control del territorio no se produce hasta la segunda mitad de los años veinte, lo que determina que en la región rifeña no encontremos obras pertenecientes a estilos que sí vamos a documentar en la zona occidental (Tetuán-Larache) o en la oriental (Nador) que fueron intervenidas mucho antes.

Las formas neoárabes van a desempeñar en Villa Alhucemas un papel especial. Esta ciudad debía capitalizar el Rif y lo arabizante podría haber simbolizado en parte el poder que la Administración jalifiana deseaba imponer en la región. Sin embargo, los edificios oficiales que seguían de cerca lo neoárabe, como el fondak-kaisería de la inconclusa ciudad rifeña o algunas fachadas de cuarteles que fueron realizadas casi en serie, no consiguieron imponer una imagen homogénea en la región, cosa que sí logró más adelante Emilio Blanco Izaga con su estilo Rifeño.

En casi todas las obras de cuarteles que se emprendieron, como los de Infantería, el Parque de Artillería y el Cuartel del Grupo de Artillería, obras del ingeniero militar

Florencio Bauluz¹, los detalles decorativos no sólo eran superficiales sino que incluso en la ejecución se tendía a eliminarlos, caso de la continuación de las obras del Parque de Artillería en 1930, por parte del ingeniero José Dun Ros, en la que simplificó los modelos anteriores.



Figura nº19: Intervención regional, finales años veinte, Villa Alhucemas

1. Proyecto de 30 de marzo de 1929. ACIML. Florencio Bauluz Zaboray. El Parque de Artillería del mismo ingeniero de 25 de abril de 1929 y 10 de mayo de 1929. ACIML.



Figura n°20: Intervención regional, Villa Alhucemas

Del mismo Florencio Bauluz es el cuartel de Caballería, donde ejecutaba una fachada casi de orden monumental con amplias columnas y arcadas, dentro de un carácter muy militar¹, aunque otras veces la obra militar era una excusa para desarrollar un cuidadoso despliegue de artesanías como las proyectadas por Antonio Álvarez Fuente en la ampliación del cuartel de Infantería².

En el ámbito civil, lo neoárabe tuvo poca cabida por la propia formación de los técnicos destinados en la región oriental. Sin duda la estancia del arquitecto Alejandro Ferrant determinó algunas de estas figuraciones, caso de los modelos que ofrecía en su proyecto de urbanización, donde utilizaba soportales arabizantes³, pero la llegada de Francisco Hernanz Martínez en 1929 como arquitecto definitivo de Construcciones Civiles, determinó la implantación temprana del racionalismo y del art déco, por lo que las formas neoárabes fueron poco representativas.

Sin embargo es muy destacable el edificio de la Intervención Civil, construido ya en 1930 y que cuenta con una galería de columnas en el bajo y fachada principal donde contrastan elementos árabes con otros más modernos. Pero sin duda la gran obra de esta tendencia en Villa Alhucemas será el edificio de Central de Intervenciones y Mehala,

1. Cuartel de Caballería, Florencio Bauluz, 31 de mayo de 1929, ACIML. El proyecto era examinado por Miguel García de la Herrán.

2. ACIML, proyecto de 30 de octubre de 1930. Ampliación del cuartel de Infantería de Antonio Álvarez Fuente, detalle de fuente neoárabe con arcos lobulados del más puro estilo califal y uso del azulejo policromado.

3. Ver los proyectos de 20 de diciembre de 1927 en el archivo de la A.E.M.

edificado entre 1926 y 1927¹. Se trata de una obra realizada con cierta amplitud de miras, similar a los grandes edificios oficiales construidos en el Tetuán de esta época². De planta cuadrangular presenta dos cuerpos torreados en los ángulos cuyo remate en tejeroz potencia su volumen y enmarca en fachada dos galerías abiertas entre columnas gruesas de capitel encintado. Se alternan las ventanas de tipo geométrico cercanas a lo art déco del bajo con otras peraltadas entre arabescos y trilobuladas de las plantas superiores, en un diseño de gran elegancia.

Finalmente, diremos que en el ámbito privado también encontramos algunas referencias arabizantes, pero de muy reducido alcance como el hotel Florido.

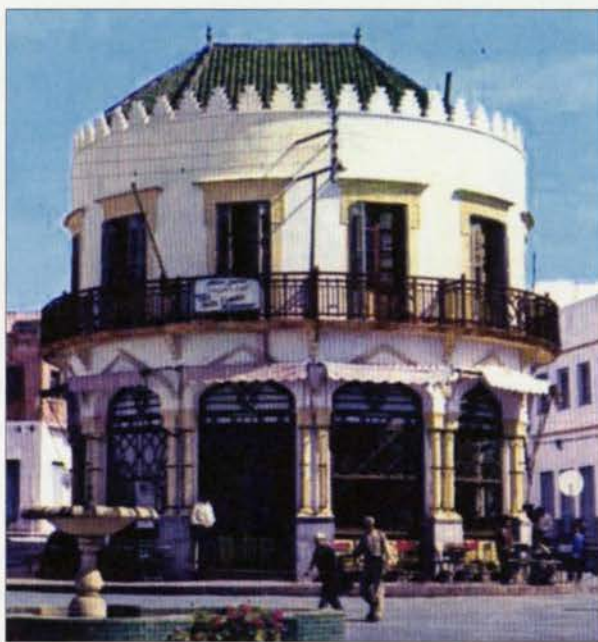


Figura nº21: Hotel Florido, Villa Alhucemas

1. En el Vademecun de Intervenciones del Rif de 1930 estaba ya construido. Ver: Biblioteca Nacional, África. G0 F 292, 8. En fotografías de la ciudad de 1927 ya aparecía en construcción. La única referencia al respecto la encontramos en un artículo de la Ilustración Universal, 1932, donde en un trabajo sobre el contratista de obras Joaquín Burillo Blasco se afirma que este profesional “ha hecho la construcción y el proyecto” del citado edificio.

2. El mismo velo que sufre la autoría del edificio central de Intervenciones de Tetuán, también lo encontramos en este otro edificio, también neoárabe y de fecha similar, aunque de estética diferente.

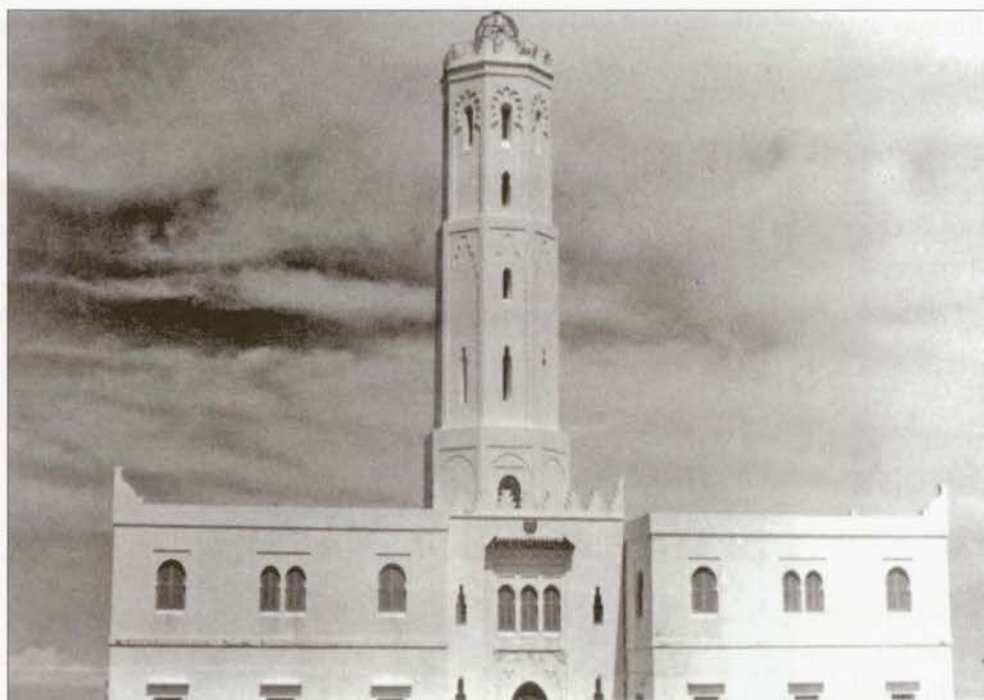


Figura n°22: Faro Quilates

Vinculado a estas obras de Villa Alhucemas se construyó en 1930 el faro del Cabo Quilates con proyecto de los ingenieros Francisco Bardán Mateu y Alfonso Caballero de Rodas¹. Este faro asume la forma de un minarete de mezquita con varios cuerpos poligonales y una cuidada decoración.

En la misma Villa Alhucemas, no es extraño encontrar edificios que reproducen un cierto modernismo ecléctico donde se muestran detalles ornamentales florales, formando enmarques sobre los vanos y guirnalda de tipos diferentes. Los ejemplos son muy sencillos, casas de una y de dos plantas, pero la mayor parte de las veces es lo ecléctico lo que determina el estilo como se observa en algunos edificios con miradores de la plaza del Rif, mientras que en otros casos la decoración modernista floral se prolonga cronológicamente y cubre edificios de traza más racionalista a modo de una epidermis ornamental.

1. Inicios de los estudios por Francisco Bardán Mateu: AGAE. Sec. África, X, leg. 5. Continuación por José Herbella, AGAE. Sec. África, X-Leg. 51. Proyecto reformado por Alfonso Caballero de Rodas, idem.

Sin duda el edificio más impactante de esta ciudad de Villa Alhucemas es la residencia del General Jefe del Rif (actual Instituto Jovellanos). Se trata del edificio regionalista de más envergadura en el Protectorado y contó previamente a la redacción del proyecto con la realización de dos tanteos artísticos del edificio, uno firmado en Ceuta el 12 de abril de 1928 por Luis Melendreras y otro por Miguel García de la Herrán¹, que fue el modelo que siguió fielmente Carlos Marín de Bernardo y Lasheras en el proyecto definitivo.

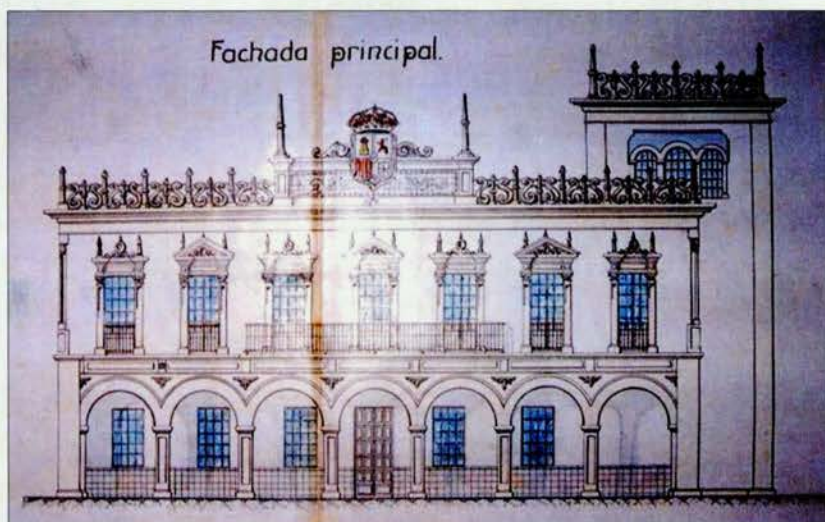


Figura n°23: Proyecto de residencia del General, actual Instituto Jovellanos, Villa Alhucemas



Figura n°24: Proyecto de residencia del General, actual Instituto Jovellanos, Villa Alhucemas

1. Pueden verse fotografías de estos proyectos en ACICE. Carpeta de fotos.

Este ingeniero militar realizaba en 1928 un ambicioso proyecto para construir la residencia del general jefe de la circunscripción¹. Marín de Bernardo concibió un soberbio edificio rectangular con patio central de columnas y torre lateral, estrechamente vinculado al modelo de arquitectura regionalista que por entonces se realizaba en Sevilla de la mano de arquitectos como Aníbal González, José Espiau o Juan Talavera. Lo más significativo del proyecto son los cuidados detalles ornamentales, la vistosa crestería (que no se llevó a cabo), el uso del ladrillo visto y de la cerámica sevillana azul, muy evidente en las embocaduras y remates de los vanos o en las arcadas de ladrillo del bajo. El proyecto resultaba muy proporcionado y en su accidentada y larga ejecución² se cumplió el programa con más rigor del que suele comprobarse en otros ejemplos de la zona; su finalización ha proporcionado un perfecto edificio de estilo sevillano en un contexto tan insólito como es el corazón del Rif.



Figura n°25: Instituto Jovellanos, Villa Alhucemas

1. Carlos Marín de Bernardo y Lasheras. Proyecto de Residencia del Excmo. Señor General de la Circun - cripción, Ceuta, 20 de abril de 1928. ACIML.
2. El proyecto databa de abril de 1928 y las obras se iniciaron a finales del mismo año, aunque se paral - zaron en 1929. En 1932 y 1934 las obras estaban semiparalizadas aunque conocemos algunos planos de retoques menores y habría que esperar al fin de la Guerra Civil para que éstas recobren importancia. El 1 de marzo de 1939, Luis Sicre Marassi retomaba el proyecto para terminar su construcción, obras que a finales de ese año dirigía un maestro de obras militares. El edificio se terminaría finalmente entre 1943 y 1945 de la mano del ingeniero José Maury Carvajal.



Figura nº26: Instituto Jovellanos, Villa Alhucemas

Como puede verse, los finales años veinte y los primeros treinta fueron una época especialmente prolífica en lo que respecta a la producción arquitectónica, que se va a potenciar con la llegada de varios arquitectos como Francisco Hernández Martínez y Manuel Latorre Pastor, sin olvidar la influencia del interventor Emilio Blanco Izaga.

En julio de 1929 llega a Marruecos a ocupar la plaza vacante de arquitecto del Servicio de Construcciones Civiles (en sustitución de Alejandro Ferrant Tapia), y fue destinado inmediatamente como responsable y director de las construcciones oficiales a la región oriental, zona donde sería el único arquitecto profesionalmente activo hasta 1936.

Observando la producción racionalista de Hernanz en esta región, destacaremos en primer lugar la modestia y pequeña escala de sus proyectos pero su arquitectura, situada muchas veces en zonas rurales y realmente pobres, va a ser en estos años mucho más moderna y atrevida que la que se construía en la propia capital del Protectorado.

Por su parte, en la región del Rif la obra de Hernanz representa el directo antecedente de un estilo de fuerte personalidad, la denominada arquitectura rifeña, erigida según modelos de Emilio Blanco Izaga. Racionalismo y estilo rifeño convivieron al menos entre 1934 y 1935, hecho que podría explicar ciertos matices racionalistas y aerodinámicos

en la obra rifeña que apuntarían a una colaboración entre Hernanz y Blanco, como se ha podido documentar en el mismo sentido entre este último y Manuel Latorre.

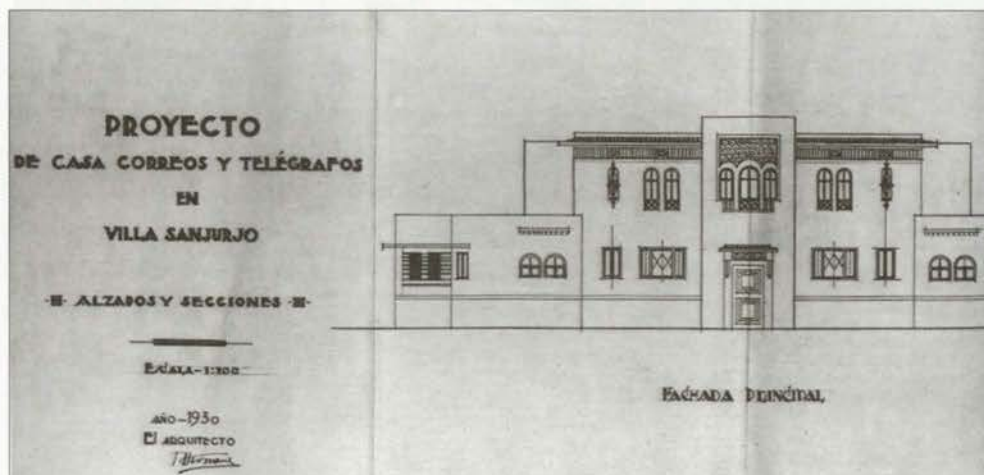


Figura nº27: Proyecto de Correos, arquitecto Francisco Hernanz, Villa Alhucemas



Figura nº28: Edificio de Correos, Villa Alhucemas

En la ciudad de Targuist, Hernanz va a realizar los primeros edificios oficiales. En 1929 construye el edificio de correos, en 1930 la escuela unitaria y en 1932 el matadero¹. De más pretensiones y aire déco, aunque sin documentar, es el centro médico y de higiene rural, así como la ya desaparecida iglesia de Cristo Rey (1938-1941), donde se siguen formas art déco zigzagueante en una fachada con una torre campanario que potenciaba la sensación vertical del conjunto².



Figura n°29: Colegio rural Izmoren

En Villa Alhucemas realiza en 1930 la cárcel o arresto, de marcados perfiles cúbicos y la que sería su principal obra en la ciudad, el edificio de correos y telégrafos³, donde plantea cierta síntesis entre una volumetría moderna, una disposición muy libre de vanos y aleros aerodinámicos, con alguna referencia decorativa local. También en la

1. Proyectos de correos (noviembre de 1929). AGAE. Sec. África, OP-4-36, de escuela unitaria (11 de abril de 1930) AGAE. Sec. África, OP-5-41/X n1 5 y de matadero, 23 de julio de 1932, AGAE, Sec. África, OP 201-caja 1, exp 2.
2. La autoría del proyecto se debe a un delineante del servicio de Obras Públicas, Aranguren, aunque también está documentado el control sobre las obras de Fray Félix Ormazabal Varias referencias en las revistas Mauritania, 1941 y Mundo, 1942.
3. Proyecto de arresto AGAE. Sec. África, OP. 5-43 y proyecto de Correos y Telégrafos, AGAE. Sec. África. OP. Leg. 4, 33 (destruido recientemente a raíz de un terremoto).

región rifeña realiza diferentes grupos escolares, como el que proyecta en 1929 para el poblado de Villa Jordana (Cuatro Torres de Alcalá) o el de Villa Alhucemas al año siguiente, aunque su proyecto más vanguardista y atrevido dentro de este grupo es, sin duda, la escuela de Eimzouren, de 1934¹.

1935 es un momento crucial dentro de esta producción racionalista, pues es cuando se consolidan los modelos de la arquitectura rifeña que monopolizan desde entonces todas las construcciones oficiales de esta región. Ese mismo año (el penúltimo de su estancia en la zona oriental) Hernanz realizaba el proyecto de hospital civil de Villa Alhucemas², su última obra dentro de esa línea racionalista que quedará desde entonces relegada en el Rif. Sin embargo en la vecina región oriental del Kert, desde 1938 hasta 1943, un nuevo arquitecto, Manuel Latorre Pastor, asume la jefatura del Servicio de Construcciones Civiles y construye algunas obras aerodinámicas de gran calidad.

De esta época y dentro de las pautas estilísticas que hemos comentado, aunque sin documentar, se sitúa el proyecto de botiquín de Beni Hadifa (Ait Hadifa)³, que presenta atrevida composición vanguardista y aerodinámica, dentro de un poblado situado en el corazón del Rif y alejado abismalmente de los centros cosmopolitas donde estas formas se habían gestado.



Figura n°30: Botiquín de Beni Hadifa

1. Escuelas de Villa Jordana, con proyecto de 13 de noviembre de 1929 (AGAE. Sec. África, OP-6-59) y en noviembre de 1934 realizaba las escuelas de Eim Zouren (AGAE. Sec. África, OP-9-85).
2. Proyecto de hospital civil de Villa Alhucemas. AGAE. Sec. África, OP-7-70 bis.
3. Botiquín de Ait Hadifa, fotografía en la Biblioteca Nacional, AFR. G.F. 260-93. Actualmente semide - truido.

La obra de Manuel Latorre en estos años se decanta hacia modelos neoárabes que retoma con fuerza; en ello evidencia su gran conocimiento de las formas nazaríes, aunque en algunas realizaciones sigue manifestando su línea más racionalista y art déco, mientras que los modelos de la arquitectura rifeña llegan de su mano incluso a un edificio público de Nador. En la región del Rif realiza la intervención del Telata de Ketama, la dirección de obras del Arba de Taurirt y diversos edificios en Villa Sanjurjo, ciudad donde realizaría con posterioridad (1948) el Gran Cinema, con capacidad para 1.300 personas donde potenciaba el chaflán a través de una marquesina y molduras horizontales que sigue algunas obras de Gutiérrez Soto.



Figura nº31: Intervención del Arba de Taurirt

El caso de la arquitectura rifeña de Emilio Blanco Izaga: el art déco de expresión indígena (1935- 1943)

Si existe una persona interesante en el ámbito de la creación estética de este momento es Emilio Blanco Izaga¹. Se trata de un oficial de infantería que empezando como interventor militar en 1927 llegaría a ser delegado de Asuntos Indígenas. Recibe destinos desde 1930 en la zona rifeña, como Ait Ammart, dos años después estaba destinado en Izimmuren y para 1934 es nombrado interventor comarcal de Axdir, fecha en la que ya pudo tener cierta autoridad para imponer sus ideas arquitectónicas, y que podemos señalar como el inicio del estilo rifeño.

Su carrera desde entonces se aceleró; desde 1936 a 1942 fue interventor territorial del Rif, siendo este el periodo en el que se desarrolla la mayor parte de la arquitectura rifeña y que representó un momento crucial en la colonización del Rif, asistiendo Emilio Blanco, como espectador y a la vez actor, a las profundas transformaciones que se empezaron a operar en su sociedad y cultura.

La nueva arquitectura es la consecuencia directa de un proceso en el que Emilio Blanco fagocita y reelabora imágenes extraídas de una larga serie de opciones culturales y de corrientes estéticas de su tiempo. La obra de Blanco es absolutamente original, sin parangón alguno con respecto a lo que podía haber encontrado en cualquier ciudad norteafricana; tanto en Tetuán o Larache, en Tánger o en Ceuta y Melilla, no existía referente alguno a esta forma de componer.

Basada en una innegable influencia art déco como telón de fondo, su elección representó una vía ligada a la recuperación de lenguajes estéticos de lejanas y exóticas civilizaciones de pueblos y culturas ancestrales, cuyas formas fueron recuperadas desde el occidente y asimiladas dentro de un nuevo estilo, de una estética moderna.

Uno de los problemas fundamentales de Blanco a la hora de formular su estilo consistió en encontrar modelos adecuados porque en principio la sociedad rifeña carecía de una arquitectura estéticamente relevante. Sin embargo, estéticamente encontraba varios referentes válidos para sus propuestas. En unas construcciones de la fracción de Xaona (cabila de Beni Ammart) creía ver una vivienda submarina, ya que "...sus líneas rectas recuerdan esos modernos barcos" e incluso una garita le sugería a Blanco la cúpula de

1. Emilio Blanco Izaga nació en Orduña (Bilbao) en 1892, y fallecería en Madrid en 1949. Sobre su biografía ver: A. de Sierra Ochoa, 1948 y 1951, D.M. Hart, 1958, A. Bravo Nieto, 1991, 1993 a y 1994 a, V. Moga Romero y A. Blanco Moro, 1995.

un periscopio; en otros edificios sin embargo creía encontrar "...casas de traza egipcia como la de Mohand Solimán en Tafersit"¹.

Pero los modelos que finalmente buscaba vino a encontrarlos en los pueblos bereberes del sur marroquí, en cuyo seno se daba una arquitectura de castillos o kasbas de tierra roja y graneros colectivos (Tighrem) cuyas líneas le sedujeron rápidamente y sobre los cuales elaboraría sus propias formulaciones arquitectónicas. De esta arquitectura Blanco percibió los colores simples, sobre todo rojos, entendió una decoración no figurativa, basada en incisiones o dibujos geométricos que se aplicaban a los planos sin estorbarles. La potencia visual de las masas construidas, la dureza de unos volúmenes siempre subrayados con algunas torres sobre las esquinas y de perfiles ataludados y asimétricos le impactaron profundamente. Esta arquitectura de los Ksar del sur marroquí era bien conocida ya en los años treinta y Blanco disponía de abundantes láminas de ellos. Sin salir del ámbito bereber había encontrado definitivamente la fuente principal sobre la que levantaría su obra. El resultado es que su producción no se entiende ya como una recuperación de lenguajes estéticos del propio pasado rifeño, sino que implica un trasplante de formas, eso sí dentro del mundo bereber y al margen de cualquier referencia al arte árabe o hispanomusulmán.

Es evidente que si la construcción de los distintos edificios venía determinada por las necesidades generales de la Administración colonial, Emilio Blanco decidía concretamente sobre los modelos estéticos que serían utilizados en ellos; marcaría por tanto el ámbito formal de esta arquitectura creando un estilo que posteriormente sería asumido por una serie de profesionales que lo aplicaban en su práctica arquitectónica.

Su falta de formación técnica determinó necesariamente un tipo de autoría indirecta sobre las que denominamos sus obras: Emilio Blanco formuló el estilo y pudo ir señalando las características individuales de algunos de los edificios que eran construidos bajo su inspiración directa (caso de las oficinas de Intervención del Arba de Taurirt), pero evidentemente éste no sería el caso de toda la arquitectura rifeña. El estilo era por tanto un modelo obligado para todas las construcciones oficiales y, desde su puesto como interventor comarcal, Emilio Blanco pudo desplegar un estrecho control y seguimiento para que sus sugerencias, modelos y percepciones fueran seguidos estrechamente por las personas que se encargaban de la construcción: dibujos, croquis o indicaciones verbales a pie de obra, fueron los caminos que propiciaron la estandarización del estilo.

1. BLANCO IZAGA (Emilio), 1930, « *La vivienda rifeña. Ensayo de característica e interpretación con ilustraciones del autor* », s.n., Ceuta., pp.10-11.

Emilio Blanco influyó sobre los profesionales que asumían la responsabilidad técnica de los trabajos y que podían variar según la importancia y la naturaleza de la construcción. En algunos ejemplos rurales la imposición formal se ejercía sobre los mismos contratistas de obras (Joaquín Burillo, Juan Florido o Lázaro Torres), mientras que en otros de más envergadura lo haría sobre los arquitectos del servicio de Arquitectura o los ingenieros, tanto civiles como militares.

Los arquitectos con competencia en el Rif durante el periodo en el que se desarrolla la arquitectura rifeña fueron Francisco Hernanz Martínez (1929-1936) y Manuel Latorre Pastor (1938-1943). El racionalismo aerodinámico de Hernanz tuvo que formar parte de los antecedentes directos de la arquitectura rifeña, pues fue el primer estilo que se desplegó en la zona. Es muy difícil definir la relación o interrelación entre Blanco y Hernanz, pero hay elementos formales que nos indican que ésta se produjo, como ciertos rasgos aerodinámicos en edificios como la estación elevadora de Adram Sedum o en una oficina de cadí de Beni Bu Aiach. A la marcha de Hernanz, Manuel Latorre Pastor se hizo cargo del servicio; era un arquitecto con obra aerodinámica importante y que participó en la construcción del Arba de Taurirt y proyectó un edificio fondak en la ciudad de Nador, caso insólito al encontrarse fuera del ámbito de acción de Emilio Blanco. Pero el principal colaborador de Blanco fue el ingeniero de caminos Francisco Castellón Díaz, con el que trabajaría estrechamente en diversas obras, principalmente en la construcción de la oficina del Arba de Taurirt¹.

1. SIERRA OCHOA (Alfonso de), 1948, « Conferencia en la Academia de Interventores », *Selección de conferencias pronunciadas en La Academia de Interventores durante el curso 1947-1948* », s.n. Tetuán, p.114.



Figura n°32: Estación elevadora, Villa Alhucemas



Figura n°33: Mehacama, Beni Bu Aiach

Podríamos definir la arquitectura rifeña como una sabia compaginación de masas y volúmenes con un amplio predominio del macizo frente al vano; por otra parte la

ornamentación siempre aparecerá subordinada a los espacios y el color revestirá un carácter significativo.

Emilio Blanco definía los espacios arquitectónicos como una suma de volúmenes prismáticos y cuadrangulares que se iban componiendo de manera totalmente asimétrica buscando efectos de amplio contraste visual. Es éste el caso de alguna de sus obras, como la mezquita de Eimzouren, donde rompe con cualquier idea de planta convencional disponiendo dos torres totalmente asimétricas en su fachada principal, torres que asumen por otra parte todo el protagonismo volumétrico, ofreciendo una composición realmente vanguardista.

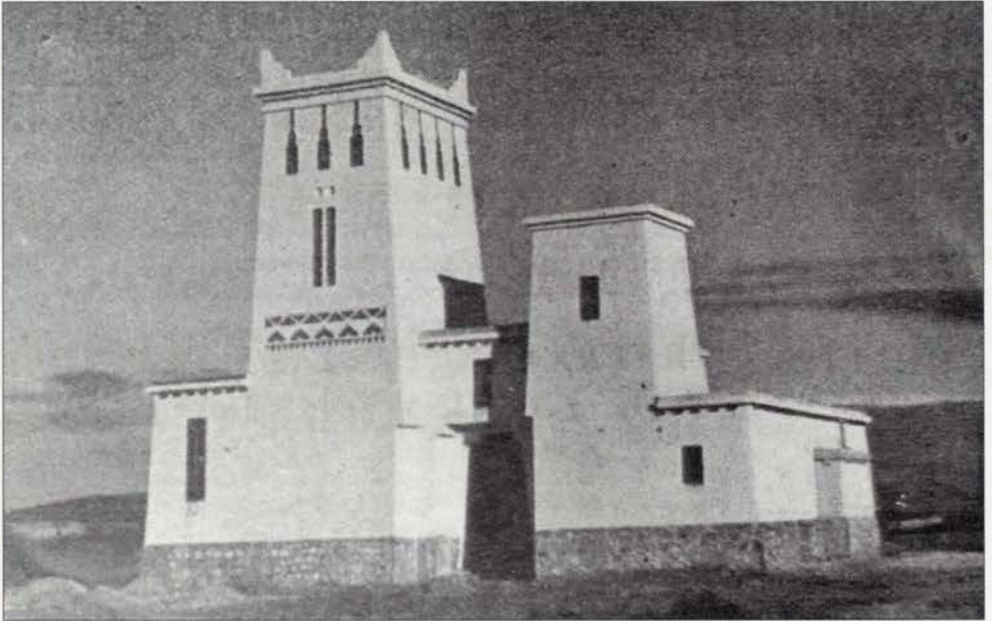


Figura nº34: Mezquita Eimzouren

En las oficinas del Arba de Taurirt volvemos a encontrar esta misma complejidad compositiva, al adoptar el conjunto la forma de una macla geométrica en la que alternan los cuerpos torreados con los espacios construidos. Es sin duda la obra más conseguida de Blanco y donde eleva a altas cotas sus ideas sobre color, decoración y combinación de volúmenes.

Esta imagen de las torres como elemento definidor es fundamental en la arquitectura rifeña. Muchas veces representaba el toque definitivo que daba carácter a las obras: éste sería el caso de las mezquitas de Axdir, de Sammar Amar den Snada y en cierto modo de la de Alhucemas (actualmente desaparecida). En ellas el minarete asume la forma de una torre cuadrangular y maciza, cuyas paredes presentaban el característico talud que las hacía más amplias por la base y con cierta estilización en su remate. Su ornamentación suele realizarse a partir de cartuchos en bandas horizontales que nos recuerdan la escritura jeroglífica egipcia, con signos geométricos, triángulos, aspas y rombos, realizados a través de incisiones en el muro y subrayados con resaltes cromáticos sobre sus bordes. Lo habitual en estas torres minarete, es que las cuatro caras aparezcan tratadas asimétricamente en lo decorativo, no repitiéndose los motivos ornamentales o los vanos de una cara a la otra.

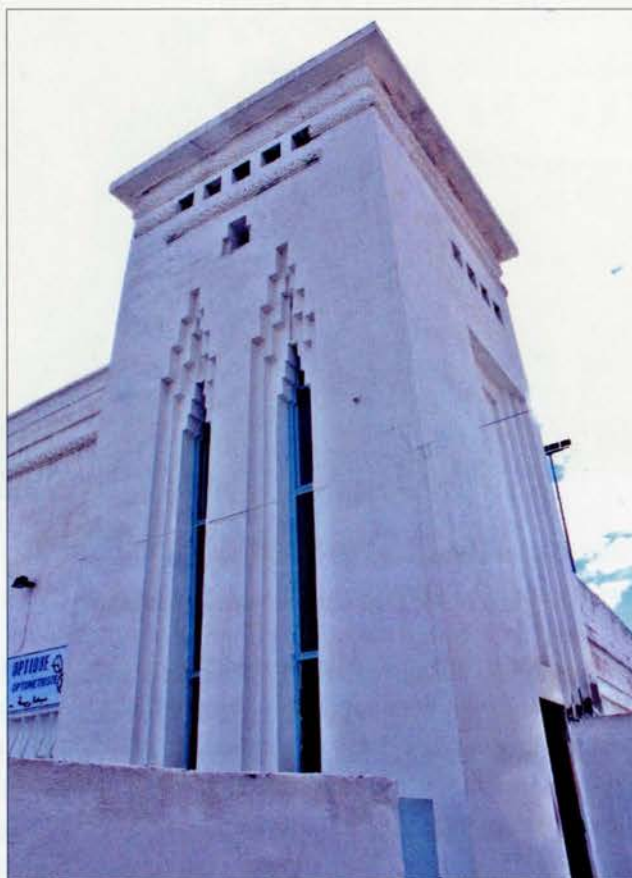


Figura n°35: Edificio judicial Alhucemas

La idea de macizo es fundamental en toda la arquitectura rifeña. Blanco concebía los edificios como una masa ataludada que no deja de recordarnos algunos monumentos funerarios de la civilización egipcia. Utiliza habitualmente una especie de torre chata que proyecta lateralmente, como observamos en algunos edificios oficiales de Villa Alhucemas e incluso en otras donde la torre es difícilmente justificable por su escasa transcendencia, caso del matadero de Eimzouren.

Otras veces, como en el orfanato de niñas de Tamasint, es el edificio completo el que asume la forma de un cuerpo torreado y ataludado, de gran desarrollo horizontal que se subraya por una amplia galería de ventanas del primer piso. Por último, también conocemos algún caso donde la construcción presenta los cuerpos torreados simétricos (fachada del cuartel de Axdir, o fondak de Nador) aunque es la excepción a un amplio y conseguido ideal de asimetría.



Figura n°36: Orfanato de niñas, Tamasint

En algunas obras rifeñas, aun manteniéndose dentro de las pautas fundamentales que hemos descrito, se observan unos aires más vanguardistas y ciertamente cercanos a otros modelos aerodinámicos. Es el caso evidente de la estación elevadora de Adram Sedum, donde la impactante masa roja se rompe a través de varias ventanas de ojo de buey, subrayadas cromáticamente, y donde una escalera de subida a la torre mayor es utilizada para ofrecernos la idea de una máquina con amplia chimenea. Esta misma estética, deudora del culto a la máquina, se encuentra en las oficinas de intervención del

Nekor donde el talud de las paredes exteriores y las ventanas asumen la forma de una moderna nave marítima, del puesto de mando o torreta de un portaaviones.

También, relegando en parte esos primeros modelos de estética rifeña, conocemos la me hacama del zoco de Beni Bu Aiach donde la estructura del edificio asume un aire plenamente vanguardista; del cuerpo central del edificio salen sendos aleros horizontales que le hacen deudor del art déco más aerodinámico, fuertemente influido esta vez por volúmenes cubistas.



Figura nº37: Puesto vigilancia río Nekor

Finalmente señalaremos la cronología de esta arquitectura, muy vinculada a la propia presencia de Emilio Blanco en la zona. Aunque en 1932 estaba ya en el Rif, (concretamente en Izmooren, cerca de Alhucemas) no será hasta 1934 cuando pudo iniciar la imposición de sus formas, (momento en el que se le nombra interventor comarcal de Axdir), lo que daría lugar a una consolidación del estilo hacia 1935. De esta fecha son las obras del abastecimiento de agua de Alhucemas, con los depósitos ya citados de Adran Sedum. La mezquita de Alhucemas se proyecta en 1935 y en ese año ya estaba construida la de Snada. Desde 1936 Blanco es ya interventor territorial, por lo que su poder se hace absoluto hasta 1942, siendo este periodo el de mayor producción rifeña: cuartel de Axdir, mezquita de Eimzouren (hecha ya en 1942), así como el matadero y un edificio oficial en este poblado, puesto de vigilancia de Cala Iris,

escuela primaria musulmana de Snada (construida entre 1938 y 1942), reformatorio de Tamasint (inaugurado en 1940), o todas las instalaciones de la elevación de agua potable a Villa Alhucemas, realizadas en 1940, como la estación elevadora del Guis, la de Adrán Sedum y el depósito de 1.120 metros cúbicos en las faldas del monte Malmusi, así como un extenso número de obras repartidas por todo el Rif.

La marcha de Emilio Blanco de la región representa el final del estilo rifeño. Sus formas quedarán olvidadas desde entonces, salvo breves referencias escritas, pero la silueta ataludada de sus edificios se mantiene hoy día como la aventura formal de más originalidad realizada durante el Protectorado.

Hernanz, Blanco y Latorre, cierran el momento de mayor creatividad arquitectónica de la región, y a partir de su marcha de esta zona del norte marroquí, los modelos no alcanzarán cotas de modernidad hasta la llegada de un nuevo arquitecto, innovador, como Claudio Verdugo, cuya obra se integra ya dentro de una forma moderna de hacer arquitectura y que representa el final de una época o el principio de otra radicalmente diferente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALTA COMISARIA DE ESPAÑA EN MARRUECOS -1946- « *Labor de España en África* », Imp. Bosch, Barcelona, España.
- ÁLVAREZ GENDIN (Sabino) -1949- « *La Administración española en el protectorado de Marruecos, Plazas de Soberanía y Colonias de África* », IDEA, Madrid, España.
- ÁNGEL (Luis de) -1930- « *Las comunicaciones en Marruecos* ». En: *Revista de Obras Públicas*, N°2.542, Madrid, España, pp.62-63.
- ARAGONÉS (Pascual) -1928- « *Crónica. Las obras públicas en Marruecos: su estado actual y proyectos para el porvenir* ». En: *Revista de Obras Públicas*, N°2.514 (tomo I), Madrid, España, pp.426-27.
- AVILES Y ARNAU (Juan) -1910- « *Enseñanzas de la guerra del Rif* ». Imprenta Revista Científico-Militar, Barcelona, España.
- AYACHE (German) -1983- « *Études d'histoire marocaine* ». Éd. Sociéte Marocaine des Éditeurs Réunis, Rabat, Maroc.
- AZIZA (Mimoun) -1996-1997 - « *La década trágica del Rif: El hombre y sus consecuencias sociales en los años cuarenta* ». En: *El Vigía De Tierra*, N° 2-3. Melilla, pp.237-44.

- BANUS Y COMAS (Carlos) -1912- « *Reflexiones acerca de las enseñanzas de la Campaña del Rif en 1909* ». Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército, Madrid, España.
- BARCELO (Gabriel) -1935- « *Misión social y colonizadora de las obras hidráulicas en Marruecos* ». En: *La Gaceta De África*, Tetuán: 31.
- BEN EL KHADIR (Mohamed) & LAHBABI (Abderrafih) -1989- « *Architectures régionales. Un parcours à travers le Nord Marocain* ». Imprimerie Najah El Jadida, Casablanca, Maroc.
- BLANCO IZAGA (Emilio) -1930- « *La vivienda rifeña. Ensayo de característica e interpretación con ilustraciones del autor* ». Ceuta: s.n.
- BLANCO MORO (Agustín) -1995- « *Otra lectura de la hoja de servicios de mi padre, el coronel Blanco de Izaga* ». En: *El Vigía de Tierra*, Revista de Publicaciones, N°1, Melilla, pp.83-88.
- BRAVO NIETO (Antonio) -1991- « *Europeísmo y africanismo, dos ejemplos de arquitectura española del siglo XX en Marruecos* ». En: *Boletín de Arte*, N°12. Málaga, España, pp.255-277.
- BRAVO NIETO (Antonio) -1993- « *L'Architecture coloniale espagnole du XX siècle au Maroc* ». In: *Maroc-Europe. Histoire, Économies, Sociétés*. N°5, Rabat, Maroc, pp. 158-175.
- BRAVO NIETO (Antonio), 1994. « *La genèse d'un style colonial: l'architecture rifaine dans le Maroc Espagnol* ». En : *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*. Figures de l'orientalisme en architecture, N°73/74, Aix-en-Provence, France, pp.167-182.
- BRAVO NIETO (ANTONIO), 1996 a, « *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla Contemporánea* ». Ciudad Autónoma- Universidad de Málaga, Melilla-Málaga, España.
- BRAVO NIETO (Antonio) -1996 b- « *La mirada africana: entre en art déco y el clacisismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor* ». En: *Boletín de Arte*, N°17, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga, España, pp.327-347.
- BRAVO NIETO (Antonio) -1997- « *El peso de la historia en la arquitectura de los ingenieros del ejército. Algunos ejemplos en el ámbito norteafricano* », En: *Boletín de Arte*, N°18, Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga, España, pp.285-306.

- BRAVO NIETO (Antonio) & MOGA ROMERO (Vicente) -1995- « *Contribution espagnole à la connaissance de la société coloniale marocaine: Emilio Blanco de Izaga (1892-1949)* » In : *Maroc-Europe; Histoire, Économies, Sociétés*, N°8, Rabat, Maroc, pp.247-258.
- CARCAÑO MAS (Francisco) -1925- « *El problema del agua en el Rif Abastecimiento de posiciones y campamentos* », *La Ilustración del Rif*.
- COELLO (Francisco) -1894- « *Reseña general del Rif*. En: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, tomo XXXVI. Madrid, España, pp.94-117.
- COELLO (Francisco) -1894- « *Reseña general de El Rif* », En: *Revista de Geografía Comercial*, N° 125-128. Madrid, España, pp.1-11.
- CORDERO TORRES (José María) -1942-1943- « *Organización del Protectorado español en Marruecos* », Editora Nacional, Madrid, España.
- DELEGACION DE OBRAS PÚBLICAS. 1951. « *Los transportes por carretera en la Zona del Protectorado* », II Congreso Nacional de Ingeniería, Madrid, España.
- DIZ TIRADO (Pedro) -1927- « *Las obras públicas en Marruecos: los puertos* », En: *África* (Revista de Tropas Coloniales), s.n., Ceuta, pp.234-35.
- ESPAÑA (Juan de) -1926- « *La actuación de España en Marruecos. Apuntes de historia y estudios sobre la política y situación actual del problema hispano-marroquí* », Imprenta de Ramona Velasco, Madrid, España.
- GABRIEL (B.) -1955- « *Obras de acondicionamiento en el Llano Amarillo (Travaux d'assainissement dans la Plaine Jaune du Ketama)* », Serv. Hydr., Tetuán, Marruecos.
- GALLEGO RAMOS (Eduardo) -1914- « *Las Tropas y Servicios de ingenieros en Marruecos* », Memorial de Ingenieros del Ejército. Madrid, España, 288-302, 338-48 y 375-397.
- GALLEGO (M.) -1926- « *Construcción de pistas en Alhucemas* », Memorial de Ingenieros del Ejército, pp.338-345.
- GARCIA FIGUERAS (Tomás) & RODA JIMÉNEZ (Rafael) -1950-1955- « *Economía Social de Marruecos, I, II y III* », IDEA, Madrid, España.
- GUDIN FERNANDEZ (Tomás) -1957. « *Las obras públicas en el antiguo Protectorado español* ». En: *África*, N°188 y 189. Madrid, España, s.p.
- GUDIN FERNANDEZ (Tomás) -1962- « *Las obras hidráulicas en Marruecos* », En: *Archivos del Instituto de Estudios Africanos*, N°64, Madrid, España, pp.101-112.

- GUERRA (Enrique) -1994- « *Alhucemas: El nacimiento de una ciudad* », En: *Aljamía* (Revista De La Asesoría Lingüística), Consejería de Educación de La Embajada de España en Marruecos, N°5, Casablanca, Marruecos, pp.5-10.
- HART (David Montgomery) -1958- « *Emilio Blanco Izaga and the Berbers of the Central Rif* », Tamuda, edit. Cremades, Tetuán, Marruecos, pp.171-237.
- INTERVENCIÓN REGIONAL -1939- « *Memoria de la obra realizada 1936-1939* », Artes Gráficas, Nador y Melilla.
- INTERVENCIONES MILITARES -1929- « *Intervenciones Militares del Rif. Oficina Central Negociado II Vademecum, año 1929* », Imp. Diario Español, Villa Sanjurjo.
- INTERVENCIONES MILITARES -1941- « *Vademécum. 1941* », A. Ibérica, Villa Sanjurjo.
- LUENGO PÉREZ (Antonio) -1960 a- « *Villa Sanjurjo-Alhucemas. Notas históricas de la Misión Católica* », En: *Mauritania*, N°386 y 387, Tánger, Marruecos, pp.6-9 & 46-50.
- LUENGO PÉREZ (Antonio) -1960 b- « *Targuist-Misión Católica. Apuntes históricos* », En: *Mauritania*, N°393 y 394, Tánger, Marruecos, pp.318-320.
- MARTORELL OTZET (Vicente) -1950- « *El primer plan quinquenal de Obras Públicas* », En: *África*, N°98, Madrid, España, pp.50-57.
- MARTORELL OTZET (Vicente) -1952- « *Las obras públicas en Marruecos. Diez años de experiencia sobre el futuro* », Selección de Conferencias. Curso de Interventores 1951-1952. Delegación de Asuntos Indígenas. s.n. Tetuán, Marruecos, pp.3-16.
- MARTORELL (V.) & GARCÍA FIGUERAS -1948-1949- « *Acción de España en Marruecos. La Obra Material* », Taller del Instituto Geográfico y Catastral, Madrid, España.
- MORALES LEZCANO (Víctor) -1984- « *España y El Norte de África: El Protectorado en Marruecos (1912-1956)* », UNED, Madrid, España.
- NOGUÉ (Juan) & VILLANOVA (José Luis) (ed.) -1999- « *España en Marruecos (1912-1956)* », Editorial Milenio, Lleida, España.
- OCHOA BENJUMEA (José) -1944- « *Los Puertos de Marruecos y posesiones españolas de África del Norte* », En: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, N°1 a 6. Madrid, España, pp.331-55.
- OCHOA BENJUMEA (José) -1945- « *Los puertos de Marruecos* », C. Bermejo impresor, Madrid, España.

-OTERO (Santiago) -1930- « *En El Corazón del Rif. Impresiones del viaje efectuado a la zona del Protectorado español y plazas de Soberanía en Marruecos por la Asociación Internacional de la Prensa de Tánger, el mes de noviembre de 1930* », En: *África* (Revista), Ceuta.

-PEREZ M. CERISOLA (Nicolás) -1933- « *Guía de Melilla y Región Oriental del Marruecos Español* », Indicador del Turista, Melilla.

-PINO OLIVA (Francisco del) -1951- « *La Construcción en el Rif* »,

Selección de Conferencias pronunciadas en La Academia de Interventores durante el Curso 1950-51 s.n., Tetuán, pp.151-169.

-ROMÁN (Juan) -1994- « *Fragmentos de una conversación continua sobre Alhucemas* », Fundación Municipal Sociocultural, Melilla.

-RUBIO ALFARO (Plácido) -1992- « *Alhucemas en mi recuerdo* », Málaga, España.

-SIERRA OCHOA (Alfonso de) -1948- « *Conferencia en la Academia de Interventores* », Selección de Conferencias pronunciadas En La Academia de Interventores durante el Curso 1947-1948 s.n. Tetuán, Marruecos, pp.105-27.

-SIERRA OCHOA (Alfonso de) -1951- « *Una teoría de arquitectura política y un interventor excepcional: el Coronel D. Emilio Blanco Izaga* ». Conferencias Pronunciadas en La Academia de Interventores durante el Curso 1950-1951 s.n. Tetuán, Marruecos, pp.133-149.

-TRUJILLO MACHACON (Francisco) -1948- « *Entidades Municipales* ». Conferencias desarrolladas en la Academia de Intervención durante el Curso 1947 s.n. Tetuán, pp.107-128.

-VIVES Y VICH (Pedro) 1923-1924- « *Los ingenieros militares en la campaña de África de 1921 a 1922. Notas acerca de su actuación* », Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército, Madrid, España.



المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية
المعهد الملكي للثقافة الأمازيغية
INSTITUT ROYAL DE LA CULTURE AMAZIGHE

التراث في جبال الريف: واقع وآفاق

