

URBANISMO

UN EJEMPLO MODÉLICO DE URBANISMO DE LA ACCIÓN ESPAÑOLA EN EL PROTECTORADO MARROQUÍ: ALCAZARKIVIR, DESDE LAS REFORMAS DEL CÓNSUL DE LAS CAGIGAS HASTA EL PLAN MUGURUZA

POR

ALBERTO DARIAS PRÍNCIPE

RESUMEN

La ciudad de Alkazarkivir era, en 1911, uno de los núcleos más inseguros y sucios de Marruecos. La labor del Protectorado fue fundamental, no sólo en la recuperación del casco antiguo y su saneamiento, sino en el trazado del ensanche. Esta labor se debe, en gran parte, al cónsul de España, Isidro de las Cagigas. Sin embargo, en la década de 1940, las previsiones tomadas treinta años antes habían sido superadas, por lo que la Alta Comisaría encargó a Pedro Muguruza el proyecto de ordenación de la ciudad, quien, a pesar de haberlo concluido, no pudo llevarlo a la práctica al proclamarse la independencia de Marruecos.

Palabras claves: Alkazarkivir, Cagigas, Muguruza, urbanismo, saneamiento, conservación, ensanche, ordenación de la ciudad.

ABSTRACT

The city of Alkazarkivir was, in 1911, one of the most unsafe and dirtiest places in Morocco. The work of the Protectorate was fundamental not only in the recovery and cleaning up of the old quarter, but in the work carried out in the immediate area of expansion also. This work was due, to a large extent, to the Spanish consul Isidro de las Cagigas. However, during the 1940s, the forecasts of thirty years before had already been exceeded, and the Alta Comisaria commissioned a city planning project from Pedro Muguruza, who despite completing the commission, was not able to put his plan into practice due to the Moroccan proclamation of independence.

Key words: Alkazarkivir, Cagigas, Muguruza, urban planning, cleaning up, conservation, immediate expansion area, city planning.

1. SITUACIÓN DE LA CIUDAD A LA LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES

La ubicación geográfica de Alcazarkivir ha sido el factor decisivo que le ha permitido superar aquellos graves momentos de crisis que podían haber puesto en peligro su existencia. En medio de una gran llanura y muy cerca del río Lucus, es paso obligado en el camino hacia el sur del continente. Habitada ya por los fenicios, fue una más que discreta población romana. Cristianizada a partir del siglo II, llegó a alcanzar la categoría de obispado bajo el título de «Oppidum novum» hasta su desaparición con la invasión de los vándalos y el abandono de los bizantinos. Refundada en el siglo VIII por el emir Abd El Krim, fue el sultán almohade Yakub el Mansur quien construyó, en el siglo XIII, las murallas y la mezquita aljama, la mayor de todo el Marruecos septentrional. Su proximidad a Fez y Mequinéz le permitió prosperar junto a los monarcas medinidas y los xerifes saadíes. La decadencia de los sultanes en el siglo XIX significó también el fin de la prosperidad de Alcazarkivir¹.

Cuando los españoles entraron en 1911, la ciudad de Alcazarkivir era uno de los núcleos más inseguros del imperio, en manos de las kabilas de las montañas, especialmente la de Ahel Serif, quien saqueaba el lugar con total impunidad. La ciudad se componía de dos barrios: Bab el Uad (Puerta del Río) y el de Xerea (la Ciudad legal), separados ambos por el zoco de Sidi Buhamed. La tradición afirma que Bab el Uad era el más antiguo, cuyo entorno desapareció a causa de una de las riadas que con frecuencia arrasaban la población. Surgió después Xerea, engrandecida por el favor de los califas saadíes².

La administración militar, como era ya habitual en el Protectorado, fue la pionera en las operaciones más perentorias para la ordenación del territorio. Primero fue el general Silvestre con la creación en 1911 de la Junta Local de Arbitrios, Higiene y Policía Urbana; dos años más tarde se daría paso a la Junta de Servicios locales. Fueron, por tanto, los ingenieros

¹ GUEVARA (1935), s/p.

² CORTACERO (1953), 122.

militares los que durante la segunda década del novecientos acometieron las obras públicas de la ciudad; recordemos entre otros a Francisco León Trejo en 1912, cuatro años después a Ernesto Carratalá y Antonio Rodríguez Fernández en 1917. A ellos se deben los proyectos para un hospital civil, el matadero o el alcantarillado³.

La ciudad tenía fama de ser la más sucia del país y razones no faltaban; las basuras se habían ido hacinando desde hacía muchos años hasta convertirse en auténticas montañas (zebalat), con los desechos ya mineralizados. Los primeros interventores, Ferrer y López Oliván, se propusieron, de inmediato, desmontar las zebalat, cubriendo con este material el cauce del arroyo de aguas fecales que cruzaba el centro de la población; también iniciaron el plan de alcantarillado, construyendo gran parte del colector general y, finalmente, el relleno de las calles, homologando los rasantes con el mismo material de las zebalat; por este motivo, algunas cotas llegaron a cambiar hasta en un metro y medio.

La mayor seguridad ciudadana generará el otro problema de urgente resolución: el hacinamiento poblacional. Alcázar constituía la cabeza de una extensa comarca con un gran número de aduares, todos incorporados a la vida campesina; era, pues, un centro comercial, lugar de venta e intercambio de la producción agrícola y ganadera, y generador, en consecuencia, de un mercado de primer orden. En pocos años, la población se había duplicado sin que el número de las viviendas hubiera aumentado. Esta situación tenía una clara relación con la línea del ferrocarril Tánger-Fez que, en esos años, se terminaba, en la que Alcázar servía de punto de acceso al Protectorado francés.

Estaba previsto que el plan de Ingunza para Larache se aplicara también a Alcazarkivir, con las variantes obligadas por el terreno y la población. El lugar escogido para ello había sido el sector nordeste «*rodeando el camino de Tánger*» (llamado también de Rabat) que, en aquel momento, atravesaba la población. Las condiciones de la zona eran buenas: situada a mayor altitud que la ciudad indígena, se evitaban los efectos de las creci-

³ BRAVO (2000), 98.

das que periódicamente afectaban a la medina; contaba además con una pendiente moderada y una fácil evacuación. Se extendería sobre una superficie de 50 Ha., medida considerada correcta si tenemos en cuenta que la población existente entonces era casi exclusivamente militar. De hecho, se trataba de un apéndice del cuartel de regulares que se estaba erigiendo.

El objetivo básico, cuando aún no se habían levantado las kabilas, se centraba en erigir allí una pequeña guarnición, complementada con algunos civiles dedicados a la agricultura. Por eso, consideraron que casi todas sus edificaciones fueran de índole militar.

El régimen pluviométrico condicionará la tipología doméstica a emplear, con grandes cobertizos y patio de generosas dimensiones, que ocuparía tan sólo la mitad de la superficie total de la manzana. Apenas se prevé zona industrial, pero sí la existencia de depósitos de cereales, junto a la estación, reservándose como zona de ensanche un corto terreno al norte de los cuarteles.

Este plan no se llevó a cabo. Hemos hecho esta breve reseña porque, diez años más tarde llegaría Isidro de las Cagigas que, como veremos, en cinco años solventó los problemas de Alcázar y dejó una ciudad nueva con una importante dinámica agrícola, sólo que las soluciones fueron las contrarias al plan que venimos de describir⁴.

2. LA LABOR DE ISIDRO DE LAS CAGIGAS

Como cónsul de España en la ciudad, le correspondía al mismo tiempo cumplir las funciones de interventor local y vicepresidente de la Junta de Servicios Municipales, cargos que iban incorporados al primero. Cagigas recibió el encargo en julio de 1923; a pesar de los doce años de presencia española en la zona, estaba todo por hacer.

Su planteamiento fue simple pero adecuado, dadas las características de Alcazarkivir, una ciudad antigua y amenazada por

⁴ BIBLIOTECA GENERAL Y ARCHIVO DE TETUÁN: *Urbanización*. «Proyecto de urbanización en Larache». Expediente 16-17. Legajo 7/1656, s/p.

una enorme explosión demográfica. Descompuso el plan en dos partes: Conservación de la ciudad vieja y planteamiento del ensanche de la ciudad «*tratando de enlazarla por transiciones lentas e incluso interrumpiéndolas en algunos trozos por jardines y avenidas que preparen mejor el espíritu del visitante al pasar de una a la otra*»⁵.

2.1. *La conservación de la medina*

A primera vista, Alcázar podría parecer una de tantas poblaciones miserables, sin ningún aliciente que pudiera atraer la atención del visitante, pero, y no es hipérbole, sus monumentos estaban debajo de la basura acumulada durante años o a veces enterrados por resentimientos históricos, como las murallas almohades (siglo XI) o el mausoleo de Sidi Rais (siglo XIII), inhumados como castigo a la rebelión por el sultán alawí Mulay Ismail y luego cubiertos de basura.

En este sentido, se llevaron a cabo multitud de trabajos. Así, se restauró el importante oratorio de Mulay Alí-bu-Gáleb (siglos XIII y XVI), aislándolo y desplazándolo convenientemente; se exhumó el mausoleo de Sidi Rais, transformando en un pequeño parque lo que antes era un vertedero de basura. La rehabilitación de la mezquita de Sidi El Hazmiri permitió, no sólo su recuperación al culto, sino además la posibilidad de elevarla a la categoría de «Yamaa el Jótba»; se restauraron también los sugestivos santuarios de Sidi El Kamel, Sidi Yemil, Sidi bu-Jóbza, Sidi bu-Haya, Sidi bu-Rmána, etc. En esta labor de recuperación del casco antiguo se incluía igualmente la mezquita Aljama o Mayor (siglo XII) con su medarsa; el interesante conjunto de Dar Debaj, antiguas tenerías, el oratorio de Lala Fátima el Andalusia, la mezquita de la Suika, la Sáida o el santuario de Sidi bu-Ahmed. En realidad, la desaparición de este conjunto bajo tierra había contribuido, paradójicamente, a su casi completa conservación, oscilando entre la ciclópea austeridad del lenguaje almohade o la exquisita delicadeza del arte saadita (si-

⁵ CAGIGAS (1927), I.2

milar al nazarí); de hecho, la consolidación y restauración del oratorio de Lala Fátima el Andalucía dejó al descubierto una de las obras más refinadas del conjunto, perfectamente equiparable a la sala de los enterramientos saaditas en Marrakesh.

Dentro de este capítulo se incluía la creación de un museo arqueológico que recogiera aquellas piezas que se habían encontrado, pero que no se habían podido incorporar a sus respectivos monumentos. Irían planos, dibujos y reproducciones de objetos que corriera peligro de desaparecer. Esta labor, de base claramente científica, no hacía sino incidir en una directriz ideológica que la dictadura primorriverista estaba empeñada en dar a conocer, no tanto a los españoles como a los propios marroquíes: la relación y comparación del arte magrebí con el hispanomusulmán. El lugar elegido para albergar las colecciones fue una recién restaurada casa de notable emplazada en el zoco de Sidi Merzok⁶.

No sabemos si Cagigas conocía la teoría de Camillo Sitte, pero de cualquier manera esta actuación es hija de su pensamiento. La búsqueda de continuidad de los efectos espaciales en el tejido urbano, el deseo de reducción del entorno urbano a lo esencial; en una palabra, la importancia que los espacios llenos o vacíos tenían para conseguir de la ciudad una obra de arte total hacía que, para Sitte como para Cagigas, los espacios públicos fueran los que realmente dieran carácter a una población⁷. La apertura de una pequeña calle, con objeto de ofrecer al visitante una mejor visión de la pequeña mezquita de Sidi Yacob (siglo XI), la reconstrucción de numerosos arcos que retomaban el concepto espacial adecuado o el simple ajardinamiento junto a la redescubierta muralla almohade, mostraba una preocupación por la forma de la ciudad e indicaban el interés del autor de esta reforma por los problemas de la morfología urbana, coincidiendo nuevamente con Sitte en una valoración positiva de la perspectiva humana. Esta tendencia se repite en la decoración y amueblamiento urbano, al renunciar a las grandes reformas viarias que modificaran el ambiente de la medina.

⁶ CAGIGAS (1927), II.4 y 5.

⁷ COLLINS y COLLINS (1980), 66 a 68.

Cagigas acaba también con el problema del tráfico rodado recurriendo a una solución muy actual: la utilización de una vía de ronda. El cuantioso tráfico que discurría por las calles principales respondía a su uso, al mismo tiempo, como carretera Tánger-Rabat. Se trataba, pues, de extraerla para que bordeara el costado, dejando así preparado su entronque con la carretera de Larache. Del mismo modo hace desaparecer los aduares y barracones del interior de la población para, en su lugar, crear zonas verdes, complementando toda esta labor de higienización de la ciudad con una notable ampliación del saneamiento urbano, al aumentar en dos kilómetros los colectores⁸.

2.2. *La zona de enlace con el futuro ensanche*

La superpoblación, de la que hemos hablado en párrafos anteriores, obligó al intendente a trazar con carácter prioritario el ensanche de la ciudad que, en principio, se dispondría en el sector norte-noroeste por la contundencia de las siguientes razones:

1. Los terrenos a utilizar eran bienes del «majzén» y por tanto su concesión no se vería dificultada con problemas de tipo especulativo, como había ocurrido hasta ahora en otras ciudades.
2. El sector escogido se encontraba a mayor altura, lo que garantizaba una mayor seguridad ante futuras inundaciones y aseguraba un clima saludable. Era la entrada de la ciudad pero también el lugar donde se emplazaría la futura estación del ferrocarril. No obstante, antes de afrontar el proyecto, era necesario resolver problemas de enlace en una zona neurálgica como era el zoco de Sidi Merzok. La fluidez del tráfico en este sector —al ser punto de intersección de los dos núcleos urbanos y única zona de paso expedita en la población— era considerada imprescindible si no se quería estrangular la dinámica

⁸ CAGIGAS (1927), V.5.

poblacional. La imagen más gráfica la brinda la configuración que tenía el casco antiguo de Alcazarkivir, que dibuja un alargado 8, en donde el zoco se situaba en el punto de contacto entre las dos elipses. Había sido, tiempo atrás, un brazo del río Lucus que, al desviar su curso, se había convertido, una parte de él, en zona de charcas palúdicas que, a su vez, rodeaba por el norte una gran zebalat de doce metros de altura. El problema se solventó con el derribo de las tiendas del zoco, la desecación del arroyo y la nivelación de su perímetro, y lo mismo se hizo con las charcas palúdicas.

En la salida del zoco se encontraba el pequeño barrio de El Haddadin (las herrerías), conformado por las jaimas asentadas en otra zebalat. Por razones sanitarias se suprimieron las tiendas y se allanó el sector, quedando una amplia plaza hexagonal donde se construyó la alcaicería con capacidad para 52 tiendas en cuyo interior se instaló el zoco de las verduras y del pescado.

Contigua a esta zona, y ya en el sector noroeste, aprovecharon la continuación del antiguo curso del Lucus para trazar sobre él, una vez saneado, la avenida de Sidi bu-Galeb, arteria que marcaba el arranque de la nueva ciudad. Este sector lo componía un numeroso conjunto de «*nualas*» (chozas indígenas de caña y paja) que se destruyeron, secando las charcas hasta obtener un rasante estable, gracias a la tierra de la zebalat, del Haddadin y del Fajarin (barrio alfarero)⁹.

2.3. *Los ensanches*

Establecida la avenida de Sidi bu-Galeb como espina dorsal de la futura población, había que organizar ahora la ciudad europea, aún por construir. Se hacía necesaria la sectorización de una población que, hasta ese momento, estaba repartida en barracones, ya fuera en los suburbios o en la propia medina. Cagigas fragmentó en tres áreas el futuro desarrollo del casco,

⁹ CAGIGAS (1927), II.5 y 6.

aprovechando los propios elementos urbanos: dos de ellos estarían al este de la avenida de Sidi bu-Galeb, separados por el gran cementerio musulmán y la carretera de Larache, y el tercero correspondería al sector sobre el primero que trabajó Cagigas, o sea, los solares comprendidos entre la medina y la estación.

En realidad, un análisis de los trabajos planteados muestra el interés del interventor por corregir la solución excesivamente dilatada del eje norte-sur, huyendo de la ciudad lineal que había condenado¹⁰.

Observado por sectores, en el de poniente proyectó un gran barrio con tipologías de chalets pareados, todos ellos con una más que discreta zona ajardinada. Era la Colonia Escriñá, nombre del promotor, vecino de la cercana ciudad de Larache. El sector de levante se lo reservó la Junta de Servicios Municipales en una buena proporción para ubicar allí el mayor número posible de edificios públicos, el primero de ellos fue Correos y Telégrafos. Un sector situado más al norte, a base igualmente de villas ajardinadas, será conocido como la barriada de Casas Seguí, construida por el industrial catalán José Seguí Congost¹¹.

El último de los tres sectores propuestos, ubicado igualmente a poniente y circunscrito por la carretera de Larache y la línea Táger-Fez, quedó como reserva de terrenos, sin que se hubiera terminado de poblar cuando Marruecos alcanzó su independencia. Paradójicamente, era el de más fácil expansión: muy bien orientado, con un desnivel mínimo y fácil drenaje.

Como compensación, al otro lado del ferrocarril se desarrolla un nuevo núcleo, a consecuencia del asentamiento del Cuartel de Regulares. Las primeras construcciones surgieron en 1917. Su disposición con respecto a la vía del tren dejaba libre una amplia zona triangular que, en principio, quisieron destinar a una gran avenida de cuarenta metros de anchura. Los propios militares, preventivamente, justificaban estas exageradas dimensiones: *«al parecer encontraremos un poco exagerada esta medida más si tenemos en cuenta la anchura de una sección al desfilar en columna de honor veremos que aproximadamente es el*

¹⁰ CAGIGAS (1927), IV.5 a 7.

¹¹ CAGIGAS (1947), 239. CORTACEROS (1953), 123.

*ancho que se necesita. Por lo tanto, habiendo contando con este factor, es por lo que proponemos el ancho total de cuarenta metros para la gran avenida»*¹². El resto del terreno sería zona ajardinada que se ofrecía a la población, pero dos hechos cambiaron la disposición, quedando finalmente como zona de esparcimiento. El primero fue la construcción de un grupo de treinta y siete casas para los empleados del ferrocarril, inauguradas en 1928, y más tarde la edificación de un grupo de chalets para oficiales de regulares¹³.

2.4. *Los conceptos urbanísticos de Cagigas*

La política llevada a cabo para el desarrollo del casco antiguo se complementa con una concepción igualmente clara del ensanche. Cagigas es uno de los pocos técnicos españoles que rechaza el modelo francés de urbanización y trazado de las ciudades. Cuando escribía sobre este tema, señalaba *«no será la yuxtaposición dura, definida y cortante de una población europea junto a otra indígena como han hecho los urbanos franceses en Fez, Mequinéz, Marrakesh, etc. Ni el estrangulamiento del núcleo árabe por la ciudad moderna —Casablanca y aún de Rabat— será un conjunto armónico, sin transiciones bruscas»*¹⁴. Tampoco estaba de acuerdo con la praxis llevada a cabo en el Marruecos francés por Prost. Para Isidro de las Cagigas, el técnico francés pecaba de rigorista, al aplicar fórmulas demasiado estrictas en los trazados viarios de las ciudades del sur sin tener en cuenta el clima. Llegó, en este sentido, a exponer como ejemplo de esta negativa la ciudad escapatate que Francia proponía como modelo de su urbanismo, Kenitra, explicándolo razonablemente: *«Nosotros, sin embargo, hemos huido de dar a las calles anchuras extraordinarias (...) por parecernos que lo rechaza el clima y aún la misma intensidad del movimiento, multiplicando, en cam-*

¹² BIBLIOTECA GENERAL Y ARCHIVO DE TETUAN: Urbanización. Alcazarquivir. Año 1927. Expediente 1631. Documentación por catalogar.

¹³ CORTACERO (1953), 124.

¹⁴ CAGIGAS (1927), II.7.

bio las transversales y diagonales y reduciendo el tamaño de los islotes dedicados a la construcción»¹⁵.

Sin embargo, no significaba que rechazara totalmente a la escuela francesa de urbanismo; al contrario, los profesionales consultados serán galos (M. Hénard, el creador de la teoría del «*Carrefour à Gyrotion*» o Vogt, Fluge, etc.). Pero aplicó la teoría a una praxis cambiante, por lo que no dudó en modificarla cuando las circunstancias lo exigieron.

De este modo, detrás del trazado de la avenida de Sidi Ali bu-Galeb hay toda una reflexión argumentada por factores geomorfológicos, climáticos y poblaciones. Su orientación, en torno a la cual gira gran parte del ensanche, está prioritariamente basada en la calidad purificadora del sol, para lo que dispone que sea en invierno y no en verano cuando su impacto sobre las fachadas sea completo; por supuesto, también se tiene presente la pobreza higrométrica y la aireación del lugar¹⁶.

3. EL PROYECTO DE ORDENACIÓN DE LA CIUDAD

Isidro de las Cagigas, que fue ascendido en 1929 y destinado a Tetuán, será sustituido en su cargo por Vicente Ramírez Montesinos. Cagigas dejó una población con unas necesidades que, al menos en quince años, podían limitarse al mantenimiento continuado de su situación urbana. Los sucesivos interventores estuvieron más al tanto de las necesidades infraestructurales que de la conservación del propio casco. Se llevaron a cabo ante todo construcciones de edificios oficiales, como el Dispensario municipal, el edificio de la Junta Municipal, una «*Rahba*» de cereales que sustituyera a la antigua —propiedad del habus—, la lechería del mercado...

Pero el aumento incontenible de la población y un deseo de ordenación de la ciudad, que ya superaba con mucho las previsiones hechas por Cagigas, llevaron al *proyecto de ordenación de la ciudad*, instruido durante el mandato del General Orgaz,

¹⁵ CAGIGAS (1927), V.9.

¹⁶ CAGIGAS (1927), IV.4 y 5.

y que se llevó a cabo en las ciudades del territorio del protectorado.

Los dos factores favorables, comentados al principio (espléndida ubicación geográfica y cabeza de una rica comarca agrícola y ganadera), potenciados y desarrollados desde el asentamiento español, se convirtieron en dinamizadores de un crecimiento de primer orden, de modo que en el futuro se debía insistir en este binomio. Los aspectos que influirían en su desarrollo serían por tanto:

1. Lograr hacer de Alcázar un importante centro de comunicaciones, para lo que debía ejecutarse la conexión directa a Xáuen, con lo que la red viaria del sector rifeño quedaba solventada.
2. Imprescindible para la producción agrícola sería la puesta en práctica de un programa de canalizaciones, que implicaba la regularización del regadío en la vega del Lucus.
3. La progresión industrial sería consecuencia de su producción agrícola y ganadera¹⁷.

El plan basaba su éxito en la corrección de las deficiencias que, desde el final de la década de los años treinta, venían afectando al desarrollo de la población:

- La falta de espacios verdes, de esparcimiento público, así como de instalaciones deportivas.
- La necesidad de lo que en el plan se llamaba una «vía limitativa», que contuviera el desarrollo futuro de la población, de modo que, fuera de ella, sólo se permitieran construcciones industriales y agrícolas.
- El establecimiento de una jerarquización viaria encaminada al equilibrio de futuras expansiones.
- Insuficiencia de vías de acceso.
- La programación de las necesidades constructivas para los organismos públicos, complementado con el asentamiento

¹⁷ ANÓNIMO (1948), 628.

de espacios abiertos que pasarían a ser módulos de intersección que articularan la red vial¹⁸.

La prolongación de los zocos y de la vía de Sidi Ali bu-Galeb van a convertirse en los ejes principales de la urbanización y, por tanto, base del futuro ensanche. De este modo, Alcazarkivir quedaba fragmentado en cuatro sectores:

- Noroeste, de expansión del barrio europeo, conformado por manzanas de poca profundidad, cuya tipología doméstica sería la vivienda media y baja aislada.
- El cuadrante suroeste, de trazado más irregular, hacia donde se ampliaría el barrio musulmán; su desarrollo giraría en torno a un espacio abierto donde se alzaría una nueva mezquita.
- De nueva implantación sería el barrio emplazado sobre la carretera de Larache. Constituiría la ampliación del barrio europeo, pero su diseño, que tenía como unidad regular la manzana rectangular, estaría ocupado por edificación intensiva de mayor altura, disponiéndose en el apéndice superior un pequeño grupo de chalets ajardinados.
- Por último, al otro lado de la vía del ferrocarril quedarían los terrenos de la zona industrial¹⁹.

Se establecía, pues, una nueva zonificación o más bien una ampliación de la antigua, ya que prolongaba los sectores y mantenía, como era habitual, la sectorización racial pero con un importante cambio tipológico: mientras que las directrices de la zona de expansión europea defendían una edificación extensiva y programada en altura, en las nuevas parcelas islámicas se impulsaba la edificación unifamiliar, con jardín o huerta.

Sin embargo, en la obsesión por hacer perder el carácter rural, que en buena lógica siempre tuvo Alcázar, se relegó algo tan importante como la ampliación de los zocos, debiéndose paliar pocos años después este olvido. El nuevo zoco puede con-

¹⁸ ANÓNIMO (1948), 629.

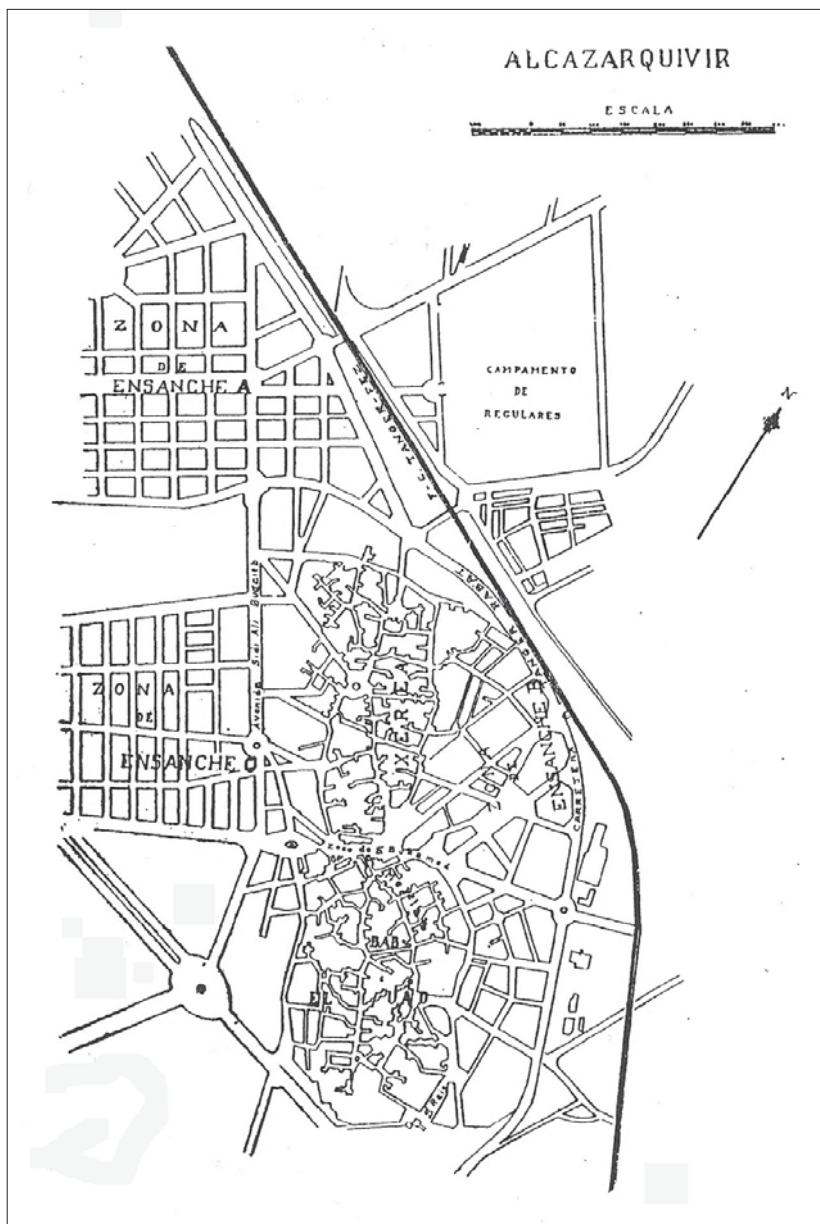
¹⁹ ANÓNIMO (1948), 630-631.

siderarse como la última gran obra española en la ciudad. Fue de siempre, como espacio urbano, el más importante del norte de Marruecos, diversificándose en sectores, como el zoco de cereales, el del carbón, el de la verdura, el de las caballerías, el de la chatarra... Sobrepasado por el volumen del comercio, se plantea un nuevo y amplio edificio en el sector suroeste, el nuevo barrio musulmán, ubicado al borde de la carretera de Rabat²⁰.

BIBLIOGRAFÍA

- BIBLIOTECA GENERAL Y ARCHIVO DE TETUÁN: Urbanización. Proyecto de urbanización en Larache. Expediente 16-17. Legajo 7/1656, s/p.
- BIBLIOTECA GENERAL Y ARCHIVO DE TETUÁN: Urbanización. Alcazarquivir. Año 1927. Expediente 1631. Documentación por catalogar.
- BRAVO NIETO, Antonio (2000): *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*. Junta de Andalucía. (Sevilla).
- CAGIGAS, I. de las (1927a): «La urbanización de la ciudad de Alcazarquivir I». *Revista Hispano-Africana* (Madrid), 27.
- (1927 b): «La urbanización de Alcazarquivir II: Detalles técnicos». *Revista Hispano-Africana* (Madrid), 28.
- (1927c): «La urbanización de Alcazarquivir IV: los perímetros de urbanización». *Revista Hispano-Africana* (Madrid), 30-31.
- (1927d): «La urbanización de la ciudad de Alcazarquivir V: la ciudad-ensanche». *Revista Hispano-Africana* (Madrid), 32-33.
- (1947): «Sobre la urbanización de Alcazarquivir: apuntes extraídos de mis memorias». *África* (Tetuán), 65.
- COLLINS, George R., y COLLINS, Christiane C. (1980): *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*. Gustavo Gili (Barcelona).
- CORTACERO HENARES, Humberto F. (1953): *Alcazarquivir 1950*. Editora marroquí (Tetuán).
- CRÓNICA DE ALCAZARQUIVIR (1952): «El interventor Municipal habla para Marruecos», *Marruecos* (Tetuán), 43.
- GUEVARA, Adolfo L. D. (1935): «Alcazarquivir en la antigüedad», en *La Gaceta de África* (Tetuán), número extraordinario.

²⁰ ANÓNIMO (1952), s/p.



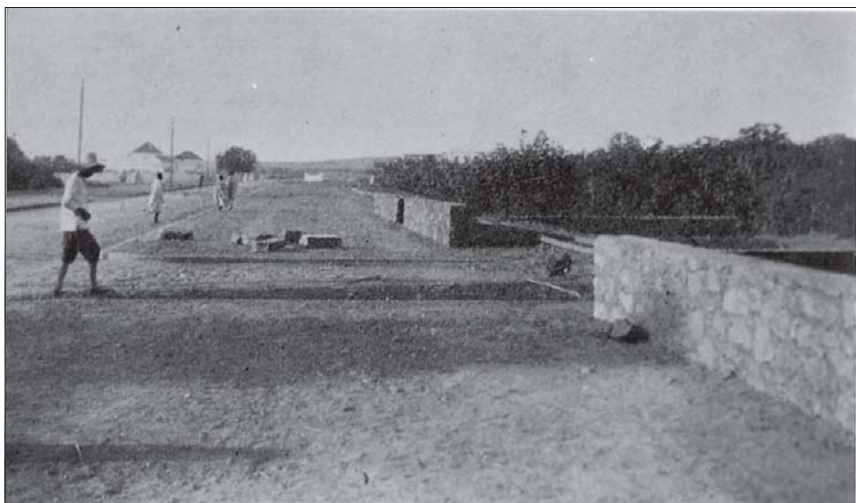
1. Trazado de Alkazarkivir concebido por Cagigas.



2. Vista aérea de Alkazarkivir. En primer plano, cuartel de regulares. A la derecha del casco, el comienzo del ensanche.



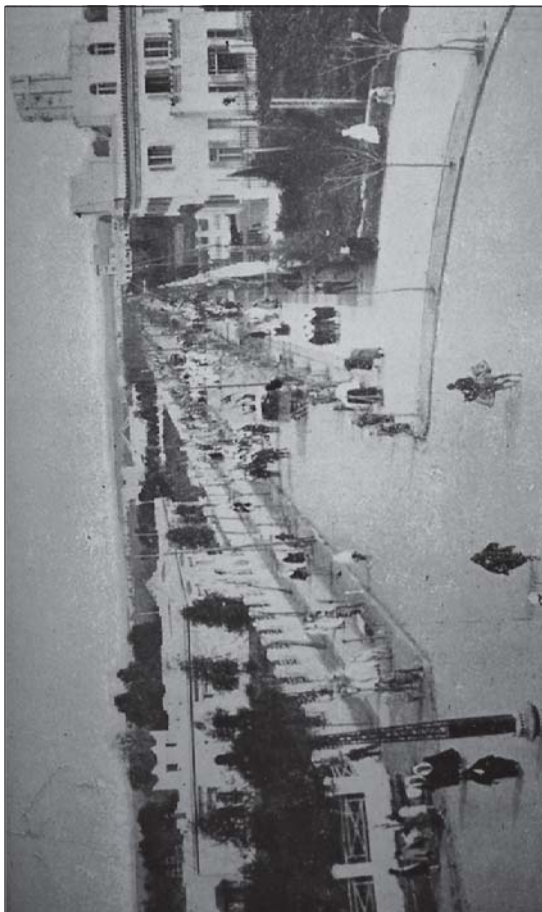
3. Proceso desecación de las charcas palúdicas.
A) Relleno de las charcas.



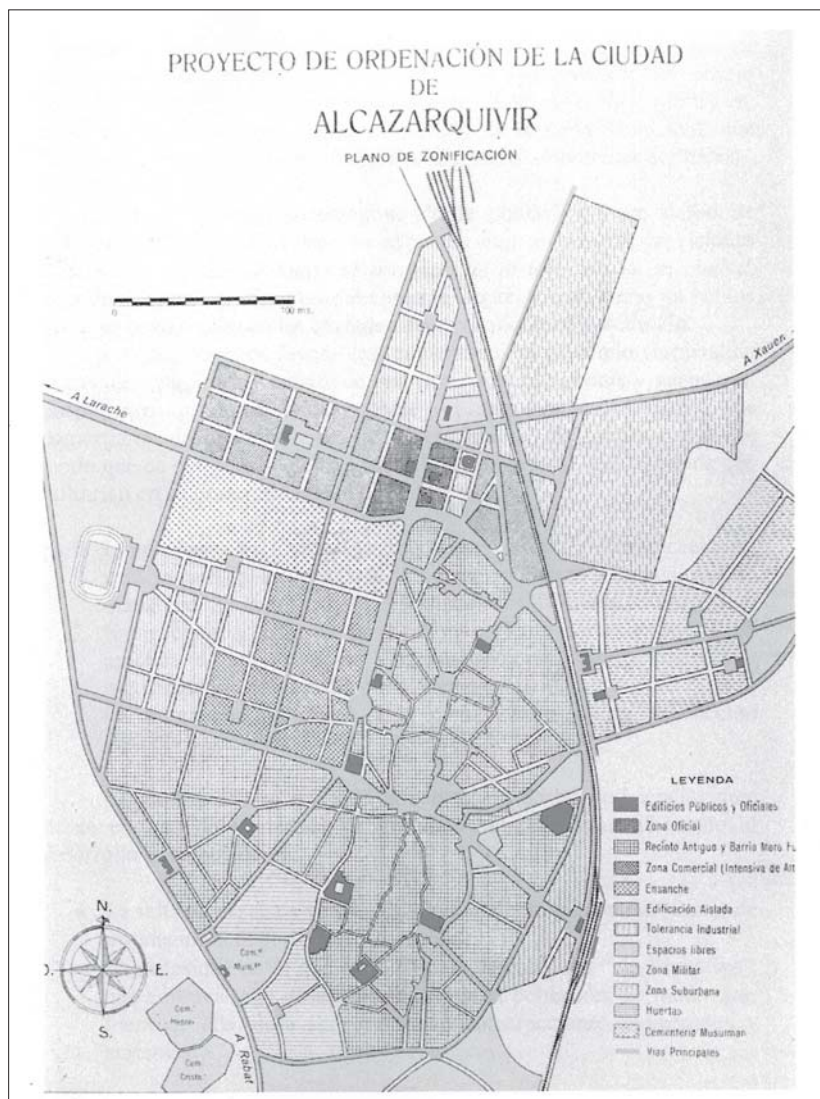
B) Pavimentación de la nueva calle.



4. Desmonte y pavimentación de la zebalat del Haddadin.



5. Avenida de Sidi Ali Bugaleb.



6. Proyecto de ordenación de la ciudad de Alkazarquivir.