

TÁNGER 1948. CONCURSO INTERNACIONAL DE URBANIZACIÓN

Alberto Darias Príncipe
Universidad de La Laguna

RESUMEN

La condición de ciudad internacional había imposibilitado a Tánger regirse con una legislación que coordinara su expansión urbana. Ante este desbarajuste sólo se pudo llegar a acuerdos mínimos tomando como referencia el anteproyecto de urbanización de Henry Prost. En un último intento por solucionar esta situación, en 1948, se convocó un concurso internacional de urbanización, escogiéndose cuatro proyectos que pasarían a una prueba final que nunca se llevó a cabo, ofreciendo cada uno vías diferentes en el desarrollo urbano previsto.

Palabras clave: Arquitectura, urbanismo, patrimonio.

ABSTRACT

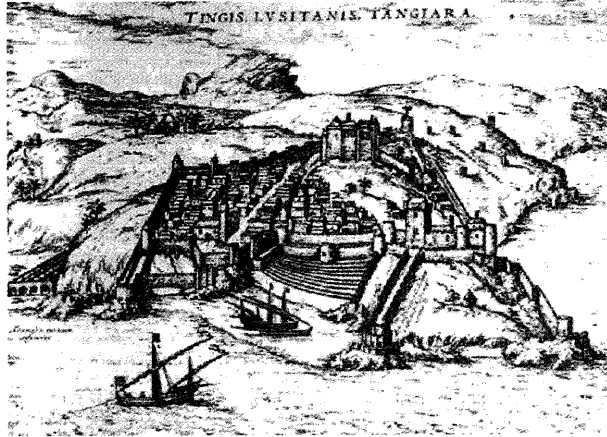
The condition of international city had made impossible to Tanger to have a legislation which could coordinate it urban development. This situation forced to take like reference the Henry Prost's preliminary sketch to housing scheme. In 1948, a international open competition tried to resolve this problem. Four projects was selected to last trial that never celebrated. This projects offered differents solutions to urban development of Tanger in the future.

Keywords: Architecture, urbanism, heritage.

La ciudad de Tánger presenta una de las historias más convulsas del Imperio marroquí desde que, en 1415, es despojada de la tutela saadí al incorporarse a Portugal a consecuencia de haberse convertido en un importante foco pirático, entorpecedor de las rutas comerciales que la nación lusitana comenzaba a abrir en estos momentos. Con la incorporación de Portugal a la corona de Felipe II entra a formar parte de su imperio pero continúa siendo territorio portugués. En 1640, con la instauración de la casa de Braganza, retoma de nuevo los derroteros que la nueva monarquía, separada de los Austrias, le imponen. Veintiún años después, pasa a ser británica como dote de Catalina de Braganza por su matrimonio con Car-

los II Estuardo. Abandonada por los ingleses en 1684, el sultán de Fez la incorpora, de nuevo, a la corona alauí. Desde mediados del siglo XIX, Tánger se convierte en el centro de la vida diplomática de Marruecos -a pesar de estar la capital, primero, en Fez y, después, en Marrakesh-.

La primera concesión hecha por los monarcas cherifianos fue la Comisión de Higiene. Autorizada por el sultán en 1840 para proteger la salud pública, era dirigida mensualmente por un representante de cada una de las potencias extranjeras. En 1893, se le arrancó al monarca una nueva Comisión, con mayores atribuciones, puesto que no sólo atendía a las



Lám. 1. Tánger en 1572

normas sanitarias marítimas de los barcos, sino que ejercía el control médico del territorio, supervisando los mercados, la iluminación pública, etc.

Pero el Imperio marroquí se desmoronaba y las apetencias eran mayores. Francia, a través de una entrega de doscientos mil kilómetros en la zona ecuatorial, convencía a Alemania para que renunciara a sus ambiciones territoriales y, no estando dispuesta a las exigencias de España, pacta con Inglaterra, aceptando su protectorado de Egipto. Aún así, Inglaterra no permitió que una potencia colonial de la entidad de Francia controlara la entrada del Mediterráneo, y apoyó las pretensiones españolas para que se le otorgara la pequeña franja del norte. No obstante, no estaba dispuesta tampoco al dominio español del estrecho de Gibraltar por lo que se llevan a cabo diferentes acuerdos encaminados a recortar sus objetivos (tratado entre España y Francia de 1902, entre Francia e Inglaterra de 1904, Primera Conferencia de Algeciras de 1906, cuyos trabajos posteriores no se rematan hasta 1914). En 1922 tuvo lugar en Cannes una nueva Conferencia Tripartita y, en diciembre de 1923, se firmó el acuerdo, ratificado por las tres potencias en 1924, una nueva Convención que le da oficialidad definitiva. Al año siguiente, a iniciativa de Italia, es revisado,

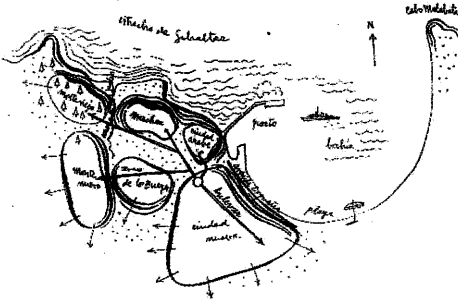
enmendándose y firmándose el 25 de julio de 1928 por España, Inglaterra, Francia, Italia, Holanda, Bélgica, Suecia, Portugal y EE.UU.

España nunca se consoló de esta pérdida, que reclamó constantemente, y ocupó durante la II Guerra Mundial. Aunque su población era con mucha diferencia la más numerosa, después de la marroquí (treinta mil frente a ocho mil franceses), también era la de menor poder adquisitivo dentro de los europeos. Los pocos controles que se le concedieron fueron siempre los locales, encargándose Francia de los asuntos económicos e internacionales, así como de los asuntos religiosos al arrogarse la tutela del sultán.

1. Morfología urbana.

Desarrollada a partir del núcleo primitivo, la ciudad de Tánger tiene un rápido desarrollo a partir de su internacionalización con el Estatuto de 1923, configurando sus barrios a través de unos ejes direccionales que, progresivamente, fueron ensanchando su territorio en sentido suroeste y sureste; aunque al principio dominó el primero de los ejes, la configuración del terreno y la bondad del sector este, correspondiente a la bahía, aceleró la progresión urbana en esta dirección. La orografía y la secto-

rización, mayoritariamente racial y en menor medida en base a los servicios, tuvieron como consecuencia una clara división en diferentes núcleos:



Lám. 2. Configuración de los barrios de Tánger a través de sus ejes.

Casco antiguo: amurallado y dispuesto en un promontorio junto al mar. Sigue el trazado de la medina islámica, con cierto sentido concéntrico en torno a la plaza de la alcazaba, antiguo centro neurálgico al encontrarse en él agrupados el "bajalato" -zona administrativa-, el "mexuar" -tribunal de justicia-, la "alcazaba" -sede del ejecutivo- y el castillo de Moik, acuartelamiento de las tropas del sultán.

Marchan: barrio por donde se expandió la ciudad antigua, primitiva sede residencial y, en la postguerra europea, sector de asentamiento de los poderes de la administración internacional.

Ciudad nueva: el más extenso de todos y motor de la expansión urbana. Su núcleo originario se asienta en la línea de costa con una arquitectura ecléctica de principios de siglo, en torno a la Avda. de España, para seguir hacia el suroeste, dibujando una fuerte pendiente hasta llegar al "boulevard" Antéé, y alcanzar el barrio del Marchan a través del amplio "boulevard" de Alejandría.

Monte Viejo: junto al Marchan, en dirección oeste y separado por un profundo ba-

ranco. Fue en la antigüedad, residencia de los judíos emigrados de España, convirtiéndose con la llegada de los occidentales en un barrio residencial de lujo.

Monte Nuevo: junto al anterior. Nuevo sector residencial con abundantes zonas verdes.

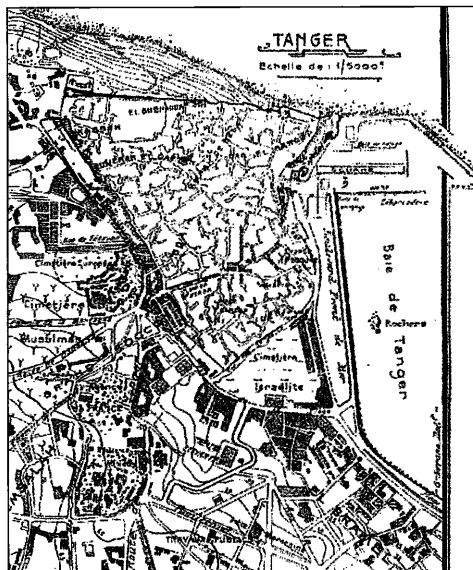
Zoco de los Bueyes: zona mixta, con viviendas en altura y chalets. En él están comprendidas las tres mejores urbanizaciones de la ciudad: Brooks, California y Enamorados, realizadas todas por técnicos españoles.

2. Urbanización de Tánger.

La organización urbana de Tánger tiene su punto de arranque en el estatuto de 1923. Existen edificios de gran calidad anteriores a esa fecha (el Gran Teatro Cervantes, las Escuelas de Alfonso XIII, etc.) que se alinean en las primeras vías de comunicación que salen de la ciudad antigua.

El "convenio relativo a la organización de la zona de Tánger" de 18 de diciembre de 1923, modificado el 25 de julio de 1928, tiene sólo una anotación apenas referencial a la normativa urbanística; es un párrafo del artículo 35, que dice así: "Por razón de los intereses particulares de España y de Francia en materia de obras públicas, en las empresas y en las concesiones de obras públicas a la Zona de Tánger, el ingeniero de Obras públicas del Estado será de nacionalidad francesa; el ingeniero encargado de las obras municipales, de nacionalidad española. Los dos ingenieros serán propuestos por el Comité de Control por sus consulados respectivos"¹. De este modo, España quedaba encargada de tutelar el correcto uso del crecimiento de la ciudad. Puesto en vigor el año 1925, las atribuciones de este técnico dentro del marco de la administración se excedían bastante de las correspondientes a los

arquitectos municipales en España, pareciéndose tal vez más a lo que en la administración española se conocía como "un jefe del Servicio de Vialidad en las Diputaciones provinciales y, en cierto modo, gran parte de las cuestiones de los Ministerios de obras públicas"².



Lám. 3. Plano de Tánger 1923

Once años después no se había podido dictar una ley que coordinara el desarrollo de la ciudad: la internacionalización de la ciudad hacía que cada parte intentara imponer su criterio, como prueba de su poder y señal de prestigio. "El inglés, turista por excelencia, alojado en la montaña, lejos del pueblo, no concibe un Tánger moderno; para él, lo típico tiene un valor extraordinario y no dudaría en sacrificar un Bulevar antes que demoler una puerta arcaica o un bakalito moruno. El francés, propietario de un enorme tanto por cierto de la propiedad urbana del ensanche, tiende a extender la población constantemente hacia nuevos lugares. El español tiene un criterio individualista"³. Pero es que además Tánger era posiblemente la única población marroquí donde los indígenas no habitaban en barrios bien definidos, hasta en

su medina alternaban los europeos con los naturales.

Ante este desbarajuste sólo se pudo llegar a acuerdos mínimos, tomando como punto de referencia un anteproyecto de urbanización debido a Henry Prost, quien, en opinión de los técnicos españoles, sólo organizaba algunas alineaciones⁴. Parecen bastante tendenciosas estas afirmaciones, si tenemos en cuenta la calidad de su autor, pero tampoco debemos olvidar que Tánger era el país de las suspicacias administrativas y las argucias diplomáticas.

Henry Prost había llegado a Marruecos como técnico de la labor colonizadora del Mariscal Lyautey, el verdadero organizador del protectorado francés de Marruecos. El binomio Prost-Lyautey fue el que, desde 1914, dictó la más perfecta síntesis sobre la planificación de Marruecos: el respeto a las ciudades indígenas, la yuxtaposición de ciudades europeas autosuficientes y el intento de especialización funcional de los asentamientos; resultado de esta política son los más que correctos planes de Casablanca, Kenitra o Mazagan⁵.

Para el resto del cometido (a excepción de alineaciones), el municipio de Tánger se rigió por un Reglamento de construcción y organización que databa de 1927, tomado en realidad de las directrices dadas por Prost para Mazagan y cuyo resultado fue bastante beneficioso para la ciudad. Pero la mayor deuda contraída por Tánger con Prost se centra en los fundamentos para la creación de los Sindicatos de propietarios, quienes, bajo la dirección de los técnicos municipales, llevaron a cabo la distribución de parcelas en la apertura de nuevas calles⁶. Gracias a ello, la administración pudo llevar a cabo la ejecución de calles y carreteras por un montante bastante cuantioso sin devengar apenas gastos; a mediados de 1936, se habían trazado, siguiendo esta fórmula, más de cien mil m² de calles, treinta y un

mil de carreteras y tres mil de pistas, y lo mismo ocurrió con el saneamiento y alcantarillado, siempre en una perfecta evolución pareja al crecimiento de la ciudad⁷.

3. El Concurso Internacional de Urbanización: lectura de las propuestas

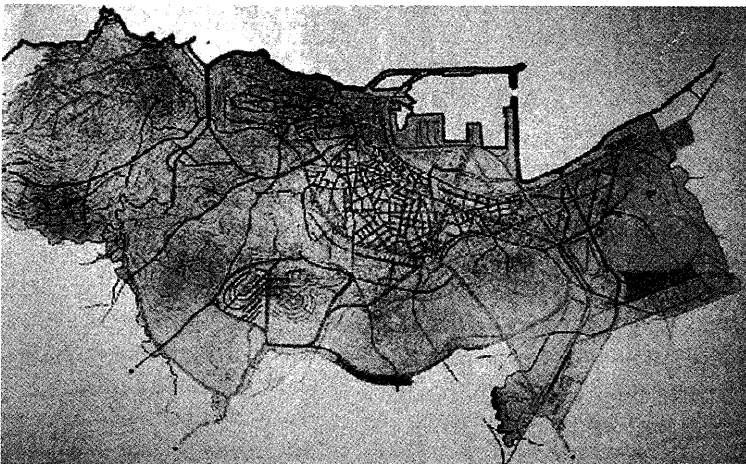
La ciudad siguió funcionando de este modo. Durante la II Guerra Mundial, España ocupó el territorio para "salvaguardar la neutralidad", pero una vez recuperado su status internacional, se convirtió, gracias a sus ventajas arancelarias, en una auténtica metrópoli del comercio internacional, acumulando recursos que provocaron una expansión urbana sin precedentes. Por todo ello, la ciudad convocó, en junio de 1948, un concurso internacional de urbanización al que se presentaron diecinueve proyectos, y de los cuales se eligieron cuatro para pasar a una prueba final. Los premios ascendían a un millón de francos marroquíes para el primero, quinientos mil para el segundo, doscientos cincuenta mil para el tercero y doscientos veinticinco mil para el último de los seleccionados⁸. Además, se otorgaría un premio especial de doscientos mil francos para el mejor proyecto de una nueva medina. El jurado falló el 17 de febrero de 1949, pero el con-

curso final nunca se llegó a convocar y los premios quedaron como testimonio documental.

3.1. Los anteproyectos presentados

El proyecto que obtiene el **primer premio** en el **Concurso Internacional de Tánger** es presentado por el arquitecto **Fournier des Corats**, urbanista francés con estudio en París. Es uno de los proyectos más respetuosos con la urbanización previa, dado que el primero de sus objetivos se encamina a reordenar la zona, respetando en la medida de lo posible el trazado original, pero actuaría allí donde las necesidades viarias e infraestructurales lo necesitaran.

La segunda premisa del plan es, sin embargo, más ambiciosa, dado que impone la necesidad de modernizar la ciudad mediante una red viaria moderna y acorde con la proyección de futuro, y una zonificación que estuviera de acuerdo con los criterios de la época. Surgen así tres espacios bien diferenciados, analizados y tratados de forma específica, atendiendo a su funcionalidad. En primer lugar, la parte residencial, en segundo lugar la laboral, y por último, un amplio espectro que, bajo el lema de "distribuciones" sería el encargado de dotar a



Lám. 4. Fournier des Corats: Plan de servicios urbanos

la urbe de zonas lúdicas, de expansión, deportivas, descanso y, sobre todo, turismo, que se reconoce como la principal industria futura del área.

Esta zonificación se concreta en el proyecto con una serie de subzonas bien delimitadas, de acuerdo con las posibilidades y la oferta de la ciudad: balneario, playa artificial al pie de la montaña que cierra el Hynd, centro comercial, zona antigua o indígena, centro sanitario alrededor de la infraestructura preexistente, jardines, aparcamientos modernos, edificios públicos y zona industrial. Esta última, por su propia naturaleza, está jerarquizada en relación con su uso, dejando más apartadas a aquellas fábricas molestas y contaminantes, y acercando a la ciudad por sectores a las distintas centrales de producción, en virtud de su incidencia medioambiental. Por último y dado que es el principal acceso a la urbe desde el exterior, se localiza y complementa la estación marítima.

Lo que sorprende no es tanto esta zonificación, que responde a criterios básicos de un urbanismo racionalizado y en coherencia con el uso del espacio, muy en boga en la época, como las soluciones arquitectónicas que se pretenden. En todo momento, el arquitecto expresa la necesidad de la monumentalidad, el uso de lenguajes impactantes tanto por su modernidad como por su simbología y semántica, en un uso grandilocuente que sin duda gustaba a la promoción española. Por otro lado, cabe destacar la absoluta marginación, de acuerdo con las nuevas zonas, de la ciudad antigua, que quedaba encerrada y perfectamente separada de las nuevas áreas. La misma terminología empleada, que define esta zona como "indígena", dice mucho a favor del objetivo final: conseguir una ciudad europea, escondiendo o separando en lo posible a la población original que queda como centro "típico" capaz de atraer al turismo. La función comercial, que dominará la urbe desde el puer-

to hasta el norte y este, es sin duda la que más se beneficia del proyecto.

Tal y como sentaban las bases Fournier des Corats da una especial relevancia al estudio viario. Aquí la jerarquización entre modernidad e indigenismo queda también señalada. Todas las vías tienen una comunicación con el centro histórico, pero siempre, una vez toquen este recinto, pasan a convertirse de avenidas, carreteras o vías principales en caminos de peatones, caballerías y rupestres en cuanto alcanzan la zona popular. Saneamiento sin asfalto, parece querer decir el arquitecto, que no quiere romper el tipismo preexistente. La modernización viaria queda, pues, para el exterior. La carretera de Rabat, al Suroeste, se convierte en el principal enlace de Tánger, penetrando por dos vías en la ciudad, la calle de Fez y la colina del Mercader. Amplía su ancho hasta doce metros, diversificándose luego en una red viaria regular, que necesita de demoliciones y una nueva estructura en las manzanas. Finalmente, partirá la ciudad en dos.

Lo mismo ocurre con el eje que forma la calle Tetuán, convertida aquí en una especie de vía de ronda, porque recorre por el exterior el barrio industrial más cercano al centro, que penetra en esta zona por el Este, dejando a su derecha un "boulevard" paralelo al mar, en sentido contrario a la vía de Rabat. Abandona la ciudad por la colina del Charf.

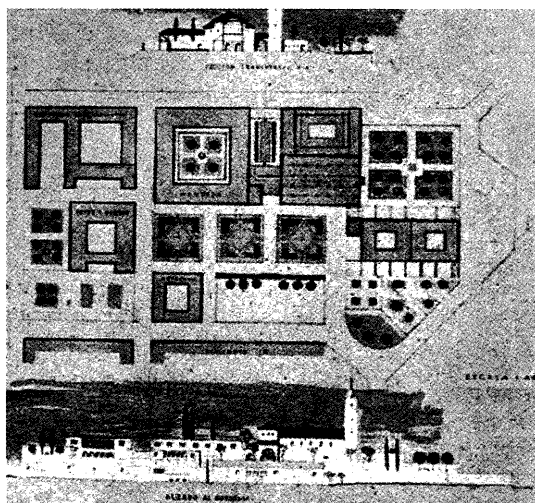
La tercera vía de acceso a la ciudad ya existe, es la avenida que comunica el Palacio de Recepción de la Asamblea Legislativa, que se prolongará hacia el oeste por la colina de Min-sah. Servirá, igualmente, de ajuste de las vías secundarias, reforzando la idea de partir la ciudad en dos, en virtud del tráfico. La comunicación entre la ciudad antigua y la europea de nueva construcción se lleva a cabo a través de la carretera de la nueva medina.

En cuanto a los ferrocarriles, la importancia futura del puerto de mar obliga a modificar su trazado para acercarlos a ese punto comercial. Como consecuencia de la nueva situación, la antigua estación, situada en la ciudad indígena, permanece pero perdiendo su importancia frente al puerto que prolongará la vía que terminaba en la playa hasta las instalaciones portuarias. Las diversas paradas permitirán comunicar, a su vez, los distintos almacenes y depósitos. La mano de obra, que se supone acudirá desde la ciudad indígena, quedará igualmente conectada con sus puntos de trabajo mediante redes que comunicarán el puerto con la zona residencial y las industriales. La gran estación central, emplazada en la ciudad europea, acoge también los amplios depósitos de mercancías, permitiendo a su vez el acceso al mar, la playa o el puerto sin pasar por la zona industrial y la ciudad indígena.

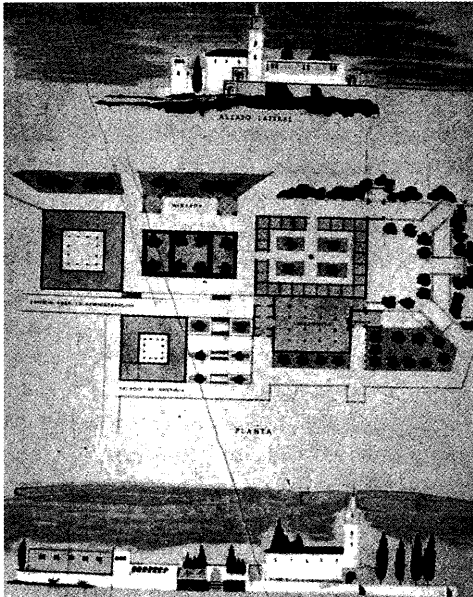
El **segundo premio** queda "ex aequo" entre dos proyectos, quedando el tercero desierto. El primero de ellos, quizás de mayor envergadura, es debido a los arquitectos **Pedro Bigador Lasarte, Rodolfo García Pablos, Manuel Muñoz Monasterio y Francisco**

Prieto Moreno. Establece un programa de actuación sobre una base teórica poblacional y topográfica, algo de lo que carece el ganador. Aunque pueda ser considerado una novedad, al mismo tiempo esta exigencia programática pudo echar atrás a un jurado que consideró quizás que el proyecto carecía de proyección futura. Porque desde el punto de vista técnico y funcional, parece, aunque menos ambicioso, más coherente que el primero en cuanto a la roturación necesaria. Así, desde la base censitaria de 150.000 habitantes, de la cual un 50% son musulmanes, los autores proponen una horquilla de crecimiento de hasta 100.000 musulmanes y 190.000 extranjeros, previsión establecida sobre unas bases coloniales que entonces nadie parecía prever que cambiarían (todavía están un tanto lejos las exigencias del aún no denominado Tercer Mundo y su cohesión dentro del seno de las Naciones Unidas).

Resulta evidente en el proyecto ganador de este segundo premio su preocupación por elementos de carácter sociológico que se echan en falta en el de Fournier. Los autores presentan como elemento básico de los objetivos la palabra respeto: a las creencias, las costum-



Lám. 5. Anteproyecto del equipo de Pedro Bigador: Nueva ciudad indígena



Lám. 6. Anteproyecto del equipo de Pedro Bigador: Centro administrativo

bres, la raza, el patrimonio preexistente, y los elementos naturales, principal activo turístico. Sobre esta base proponen un proyecto que establece, entre otros, la protección del futuro económico de la ciudad, dotando por tanto al centro comercial e industrial de una mimada estructura, al igual que el turismo, sin olvidar la necesaria proyección de espacios verdes que incidan en la perfecta correlación de la vida ciudadana con respecto a la flotante.

Con estas condiciones, la preocupación por los accesos es evidente. Se utilizan dos ejes interiores y dos de expansión. Los primeros serían las ya citadas vías de Tetuán y Rabat. Este último se ensancha a su paso por la Plaza de Francia, y a partir de ahí se divide en dos para establecer una nueva vía que, desde Arcila, comunique con el nuevo centro europeo, y una segunda que alcance la colina de Chicavilla. En ambos casos, la tendencia a rodear la ciudad es evidente, mejorando el tránsito y evitando en la medida de lo posible el derribo en el interior.

En cuanto a la calle de Tetuán, queda ampliamente mejorada, pero siguiendo el plan Prost. No hay indicación alguna con respecto al ferrocarril.

La zonificación empleada aquí parece menos complicada que la efectuada en el proyecto Fournier. Presenta cuatro áreas fundamentales y jerarquizadas, que quedan comunicadas con los nuevos accesos, especialmente con los expansivos de Malabata y el cabo Espartel. La división sigue la forma radial, manteniendo la disposición de la ciudad y su crecimiento natural: expansión en bloque al este, zonas bajas al oeste, y la ciudad árabe al sur. Sobre esta base, los arquitectos españoles establecen el poblamiento obrero al este, dentro de la zona que está creciendo en bloque y de manera vertical, mientras que al oeste, la zona de edificación baja, se pretende establecer un núcleo de urbanizaciones residenciales en evidente contacto con la naturaleza.

La zona tradicional, o indígena, cuenta con una cuidada introducción de planteamientos naturales y medioambientales, y se reorganiza en base al topograma de la zona. En las mesetas y laderas meridionales se sitúa el núcleo expansivo, dejando la ladera norte para una demografía más pasiva. Los puntos más elevados son tomados para edificios administrativos y culturales, con la mezquita en la parte preeminente, dejando las cotas bajas para el zoco. La zona universitaria crecerá alrededor de la Mezquita.

Los autores muestran su preocupación por la naturaleza, la higiene y las vías rápidas de acceso y desalojo, en relación con el turismo. Señalan así mismo una red de infraestructuras lúdicas, cada vez más cerca del mar, y añaden un cuidadoso estudio de las fachadas litorales, tarjeta de presentación de la ciudad al visitante.

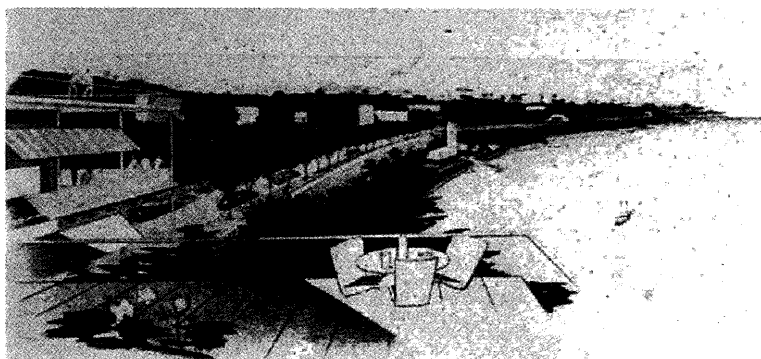
Si este proyecto es más coherente e interesante que el de Fournier en cuanto a sus planteamientos, adolece, sin embargo, de soluciones prácticas: nada se dice de los estilos, ni de la zonificación industrial, ni de las comunicaciones exteriores. Sin duda, esta evidente merma conceptual fue lo que jugó a favor del estudio parisino, más completo en ese sentido y más realista en cuanto a costes. Sin embargo, tiene el interés de que, al menos a priori, no intenta marginar lo local y fundar un emplazamiento típicamente europeo, sino que trata, en suma, de aumentar la comodidad general sin alzarse en defensa de los valores occidentales.

Mucho más técnico, el segundo premio "ex aequo" del arquitecto **Mario Messina**, con estudio en Roma, recuerda el pasado urbanístico de la era Mussolini. En primer lugar, el autor establece como objetivo primordial asegurar viviendas bien iluminadas, con zonas verdes individualizadas, tónica general del planteamiento de la vivienda obrera fascista. Agrupa, a partir de ahí, las viviendas en barrios, a los que dota de servicios generales: escuelas, comercios, mercados, fuentes, etc. En cuanto al casco antiguo, advierte de su necesario saneamiento, respetando sólo aquello de marcado valor histórico, y reedificando el resto según planteamientos europeístas.

La preocupación por las zonas verdes es adecuada al crecimiento poblacional, con especial interés por las dedicadas exclusivamente a la infancia, creando además un esquema básico de atracciones ciudadanas por medio de estas zonas lúdicas. El comercio y la industria quedan unidos en una amplia zona, situando el primero, menos dañino, muy cerca de los barrios residenciales, mientras que la industria se relega al exterior por la contaminación que origina.

Sucintamente, las vías de comunicación, en gran parte nuevas, se dividen en rápidas, interiores y caminos peatonales, añadiendo como novedad las vías panorámicas que rodeen el litoral.

Pero lo expuesto hasta aquí, casi todo basado en el derribo y la nueva construcción, se torna en más ambicioso y planificado en el puerto, que se diseña hasta el más mínimo detalle: unos almacenes de productos alimenticios y frigoríficos, en la zona interior de los mismos; una estación de ferrocarril al centro, que permita la comunicación rápida con un puerto que se proyecta sobre la base de un millón seiscientos mil metros cuadrados, y dos amplios calados a cada extremo para el puerto franco, cercanos a la zona administrativa y de tránsito. Por último, el puerto existente queda para la pesca, y en el ángulo noroeste se dis-



Lám. 7. Anteproyecto de Messina: Avenida Marítima y zona de Baños.

pone la peligrosa dársena de combustible, alejada del resto por razones obvias.

El proyecto italiano, interesante por su programa y evidentes resabios con la urbanística italiana precedente, resulta, sin embargo el más destructivo de todos, pues apenas se preocupa por lo existente, provocando una sistemática destrucción y posterior construcción de nueva fábrica, muy al estilo de la urbanística mussoliniana.

Tanto el **cuarto premio**, de **Cordier, Brunerie, Montier y Tran Van**, como el **accésit**, de **Arrate, Bustinduit y López Muller**, presentan zonificaciones similares a las ya analizadas en los proyectos anteriores, pero divagan entre consideraciones de carácter socioeconómico e industrial, adoleciendo de una base urbanística basada en la experiencia. De ahí que el jurado decidiera declarar desierto el tercer premio, marcando así la diferencia cualitativa y cuantitativa con respecto a los lugares de honor. En el caso del cuarto premio, la preocupación por la vivienda se resuelve por medio de barrios autogestionables, con una estética neoindigenista. Pero su jerarquización, demasiado cerrada, queda subrogada a una realidad

abierta. Así, la zonificación resulta inflexible, y las vías de comunicación muy vagas. La duda es continua en el proyecto, que no cierra, en realidad, ninguna solución con claridad. Del accésit sólo cabe decir que establece una interesante revisión de la arquitectura tradicional, a favor de una corriente estilística tipista y neoárabe, de clara influencia españolista.

3.2. Análisis crítico de los diferentes planteamientos

Las diferentes soluciones planteadas tienen un denominador común. Siguiendo el estilo de la época, en la justificación de las diversas soluciones, a la hora de llevar a cabo la "ordenación" de la ciudad, se parte siempre de la **zonificación** como base estructurante de las mismas. Efectivamente, se puede decir que esa zonificación, unida a la determinación de las redes viarias, acentuadas en uno u otro sentido, conforma el núcleo de todas las propuestas.

En realidad se debe al influjo experimentado por la Carta de Atenas. En ella queda recogida que el urbanismo debe vigilar las funciones de habitar, trabajar, recrearse y circular, para lo cual se establecen determinaciones



Lám. 8. Cordier, Brunerie, Montier y Tran Van: Plaza del nuevo barrio árabe.

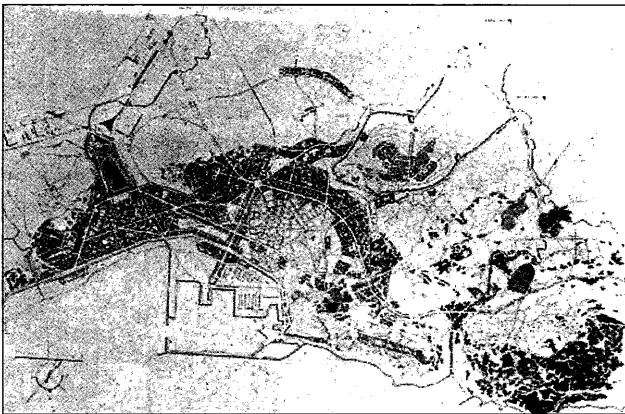
concretas relativas a estos usos (calificaciones), con las variaciones y matices en cada uno de los trabajos que afectan fundamentalmente a las consideraciones externas, obtenidas de la base material sobre la que se está diseñando (el territorio de la ciudad) o de la sociológica sobre la que van a recaer las decisiones que el planeamiento haga valederas para el desarrollo de la ciudad.

De ahí las diferencias que se observan en el análisis de las cuatro propuestas. Así, mientras en alguna de ellas queda mejor reflejado el concepto urbanístico de la doctrina de la Carta (el ganador del primer premio del Concurso), en otras se concentra en algunas de las funciones ya descritas, desarrollándose también situaciones híbridas que posiblemente tendrían hoy más vigencia que aquellas más concordantes con la moda imperante pero, por eso mismo, también más inflexibles.

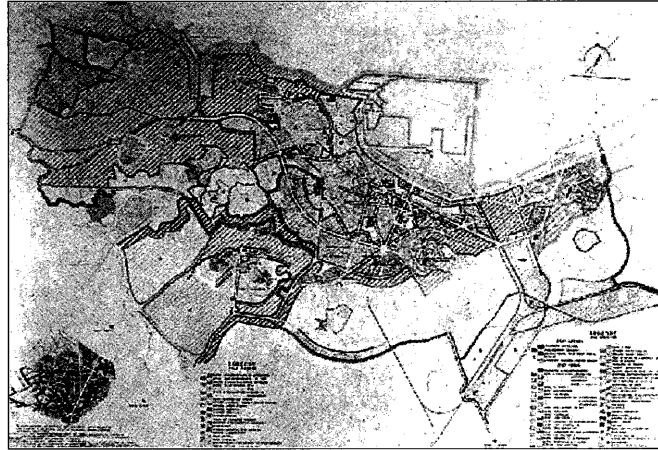
Las zonificaciones propuestas para realizar las funciones, que se podrían llamar base, representan simplemente una calificación diferenciada por usos, que suele ser excluyente y unitaria, y lleva aparejada una tipología de edificación acorde con la zona a la que se adscribe.

Hay que destacar que, por ejemplo, la **propuesta ganadora del primer premio (Fournier des Corats)** presenta una zonificación generalizada, más funcional que geográfica, que permite una descripción de las diferentes partes de que consta. Una estructura viaria actúa como protagonista del proyecto que tiene como base una retícula de proporciones respetables y una categorización profunda que llega a agredir incluso a la organización de la ciudad existente. De modo que, al establecerse como aspecto más importante de la propuesta, quedan relegadas a un segundo término el resto de las determinaciones, alcanzando incluso al respeto por la ciudad existente y sus características propias, tanto desde el punto de vista geográfico como sociológico y cultural.

En la organización de la estructura viaria predominan las distribuciones geométricas, al estilo del más puro trazado del Hausmann parisino, para la materialización de toda la propuesta, dejando relegadas a un segundo plano las determinaciones de la zonificación, que como se ha indicado es una parte decisoria de la justificación y exposición del plan, y que acompaña, limita o sirve de base para la adju-



Lám. 9. Fournier des Corats: aspecto general de su propuesta



Lám. 10. Founier des Corats: sectorización

dicación de las diferentes zonificaciones que articula.

Es evidente el protagonismo de la ordenación de la estructura de comunicaciones, al ser ésta la que soporta la zonificación que se proyecta. En efecto, la importancia de ese elemento en la propuesta que -categorizada desde las vías principales hasta las de segundo o

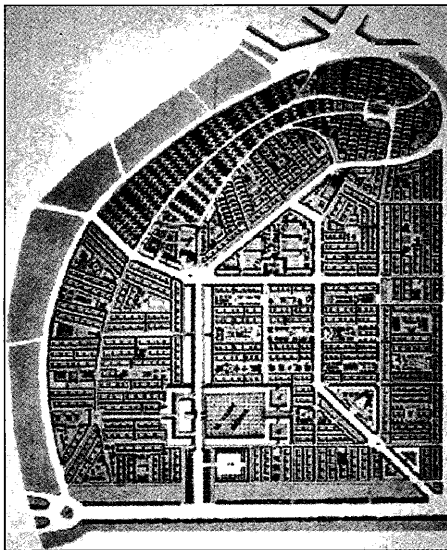
tercer nivel- hace que ésta descansa fundamentalmente sobre los parámetros de malla reticulada que establece como principio de ordenación.

El énfasis en la descripción de los elementos viarios, tanto del tráfico peatonal, rodado, para caballería, como el ferroviario expresado con profusión en el trabajo, es reflejo de ese protagonismo de la estructura de comunicaciones, como se diría hoy, en la que descansa la esencia de esa solución.

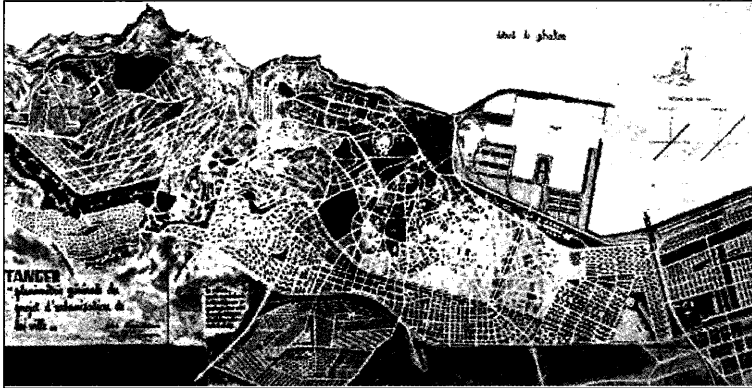
Como contraste, se puede apreciar en los otros trabajos diferentes interpretaciones de valor sobre otros puntos para obtener el núcleo principal de la ordenación que se propone.

Así, en la solución del **equipo de Pedro Bigador, Rodolfo García Pablos, Manuel Muñoz Monasterios y Francisco Prieto Moreno**, la ordenación no posee una base tan ligada a una propuesta de viario con una relación tan rígida y una clasificación tan selectiva.

Su trabajo está articulado evidentemente sobre una estructura viaria y una zonificación que califique los diferentes suelos que se ordenen. Pero la interrelación de las diferentes categorías de suelo, surgidas no tanto de su in-



Lám. 11. Pedro Bigador, Rodolfo G. Pablos, M. Muñoz y Fco. Prieto: propuesta del plano general de la ordenación de Tánger y propuesta de barrio árabe



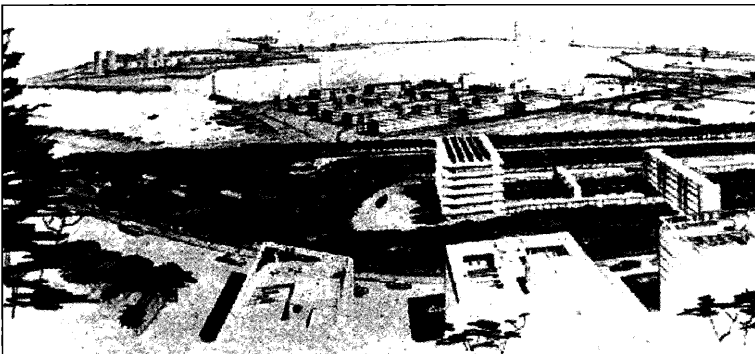
Lám. 12. Barrio de Messina: planimetría general de su proyecto de urbanización

terconexión a través de la red viaria sino de las relaciones que se puedan generar entre ellas, así como de consideraciones de otro tipo, tanto paisajísticas, sociológicas o de integración económica (sirva de ejemplo la apreciación del elemento turístico) y de acoplamiento de situaciones ya existentes desde el punto de vista físico, arquitectónico o cultural, hacen que la propuesta sea más adaptable y heterogénea que la de Fournier des Corats.

Estas conclusiones se pueden extraer de forma intuitiva leyendo los esquemas de las diferentes propuestas que se efectúan: la topografía, los elementos turísticos, la zonificación o las vías principales denotan, por una parte, un nivel de abstracción de los parámetros en el

marco donde se están proyectando y, por otra, que las ofertas viarias y de zonificación no son tan "duras" como las de los otros trabajos.

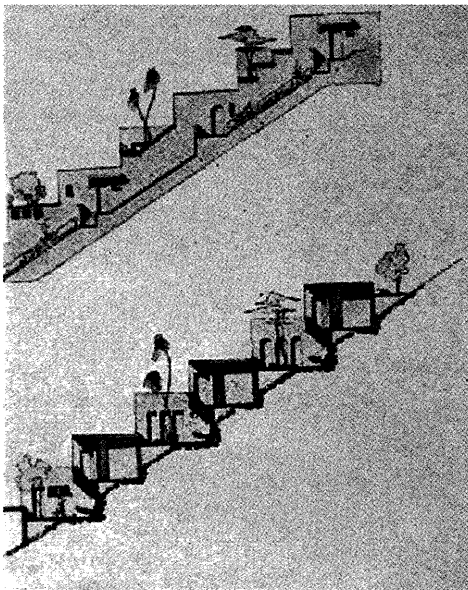
Para poder aclarar y confrontar lo expuesto anteriormente se puede poner de relieve la **propuesta del anteproyecto de Mario Messina**. Este trabajo presenta un punto de vista completamente opuesto a los anteriores. Se aparta de una zonificación con valor en sí misma que es capaz de conducir a trazados viarios particulares para cada una de las zonas con sus respectivos usos. Así, el uso residencial intensivo tiene una ordenación viaria bien diferente del turístico o del residencial indígena, como también lo es el industrial o la zona residencial de industria.



Lám. 13. Barrio de Messina: propuesta para la zona del puerto

Es razonable que esta propuesta acentúe la diferenciación y segregación de las calificaciones ofrecidas por la zonificación, al crear una red soporte de comunicaciones y viaria particular, con tipologías precisas para cada una de ellas.

Por otra parte, sería de desear que las asignaciones y determinaciones de las diferentes tramas de circulación que responden a los diferentes usos, tuvieran asimismo en consideración las características topográficas o morfológicas de su ubicación. Sin embargo, no se puede decir que tal observación haya sido tenida en cuenta en este caso, puesto que espacios con diferentes morfologías, como los del Monte de El Charf y las zonas bajas que lo limitan al norte, tienen una ordenación similar (edificación semiextensiva); del mismo modo, toda esa zonificación y calificación se extiende hacia el oeste, con espacios de condiciones topográficas alternantes.



Lám. 14. Corier, Brunerie, Montier, Tran-Van: propuesta de vivienda en escalera

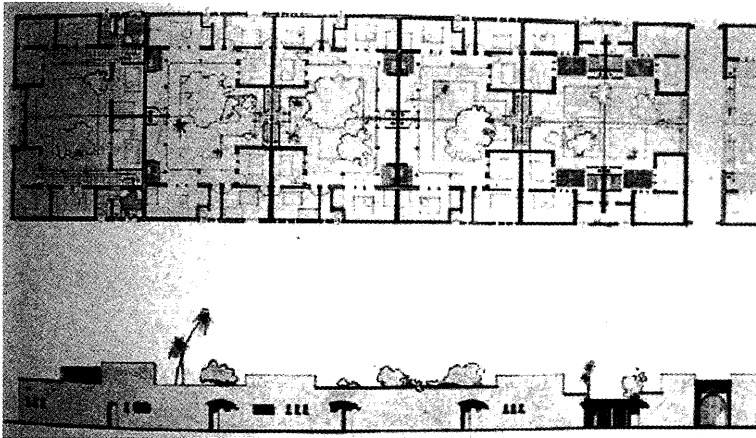
Hemos de concluir, pues, que la propuesta de Messina que, en principio, parece dar especial relevancia a los argumentos de los textos propios de la época, se aparta en realidad de las funciones claves recogidas en la Carta de Atenas, y que deben apoyarse en el clima, la topografía y las costumbres⁹.

La **propuesta de Corier, Brunerie, Montier, Tran-Van** contiene un detalle que merece la pena ser destacado, con independencia de si se ajusta o no a las bases señaladas con anterioridad.

La zona de desarrollo que se proyecta al este de Tánger, desde la Playa hacia el sur establece una ordenación tipológica diferente y no sólo en cuanto a su trazado (ortogonal y cartesiano), que se aparta de la red de circulación diseñada para el resto de la ciudad, sobre la que discurre la ordenación y zonificación sugerida, sino que se desarrolla a diferente escala de las demás propuestas.

Hay que hacer especial hincapié en las tipologías que se presentan para las diferentes viviendas, sobre todo las viviendas en escalera porque, dadas las características de la arquitectura que se efectúa para el resto de la ciudad, como son las viviendas en horizontal o aquellas que se plantean para el barrio moro en donde queda clara una tendencia a mantener una relación con la arquitectura vernácula, se apartan de estas consideraciones, otorgando un peculiar paisaje urbano que, otra vez, vuelve a incorporar contradicciones (observado desde la perspectiva actual) entre zonificaciones, usos y localizaciones.

Es oportuno señalar por último que ninguno de los proyectos presentados abordaba las soluciones urbanísticas de forma unitaria, sino que estaban muy ligados a las soluciones arquitectónicas que iban a originar los diseños de la ciudad que se proponían. No hay que olvi-



Lám. 15. Corier, Brunerie, Montier, Tran-Van: propuesta de vivienda horizontal

dar que el título del Concurso que se está analizando es el de "Concurso Internacional de Urbanización", en el que se defiende una planificación entendida como proyecto de obra, más que como idea de ordenación urbanística y que, por tanto, se participaba en el Concurso tanto para la realización de los viarios públicos, como del producto final de toda urbanización que son los edificios.

Esta perspectiva, hoy en día un tanto olvidada, puede ser una impronta que podría revitalizar propuestas de ordenación actuales en las que se han segregado las soluciones puramente "urbanísticas" de las "constructivas" o de urbanización y edificación o construcción, pues se trata de albergar y servir a la población, lo que, en resumidas cuentas, viene a ser el objetivo de todo proceso urbanístico.

NOTAS

¹ LAREDO, Isaac: *Memorias de un viejo tangerino*. C. Bermejo. Madrid, 1935, pág. 482.

² OCHOA BENJUMEA, José: "La urbanización de Tánger", en *La Gaceta de África*, número extraordinario. Tetuán, 1936, pág. 82.

³ *Ibidem*.

⁴ VILADEVALL, Asís y SIERRA, Alfonso: "Tánger, zona internacional

(Apuntes para una descripción)", en *Revista Nacional de Arquitectura*, número 138. Madrid, junio de 1953, pág. 18.

⁵ SICA, Paolo: *Historia del urbanismo. El siglo XIX* (vol. II). Instituto de Estudios de la Administración Local. Madrid, 1981, págs. 874-882.

⁶ VILADEVALL, A. y SIERRA, A.: *ob.cit*, pág. 20.

⁷ OCHOA, J.: *ob.cit*.

⁸ La información del concurso ha

sido extraída del número monográfico que la *Revista Nacional de Arquitectura* dedicó a este evento bajo el título genérico de *Concurso Internacional de Tánger*. Vid. *Revista Nacional de Arquitectura*. 103. Madrid, julio de 1950, pp. 283-304.

⁹ *La Carta de Atenas*. Editorial Contemporánea. Buenos Aires, 1957, pág. 124 (punto 78, párrafo 3º).