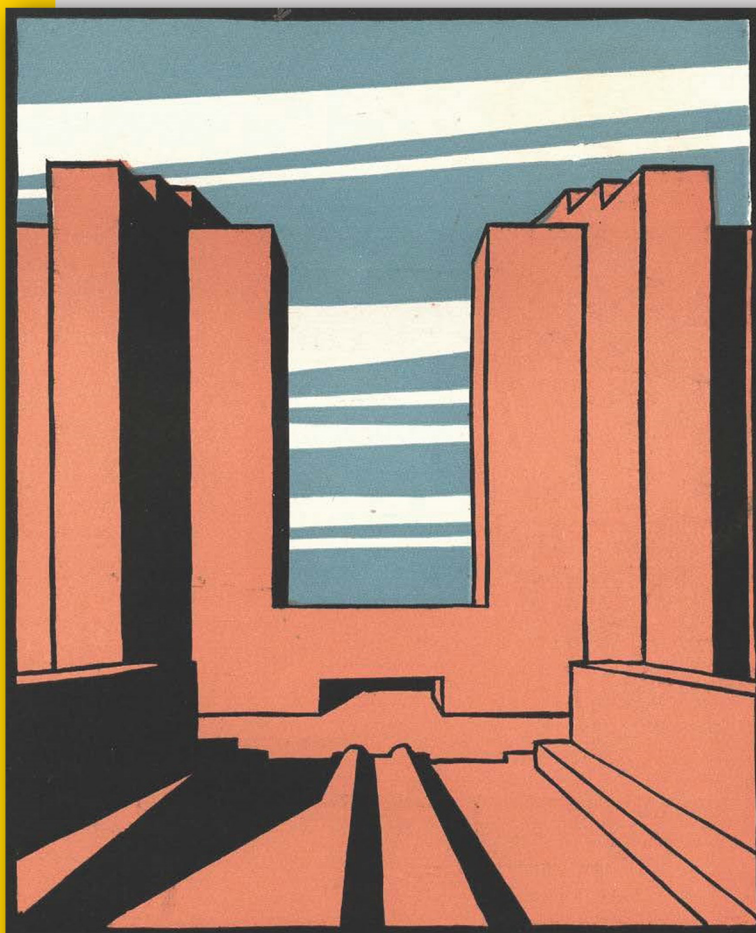


CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

María Cristina García González
Salvador Guerrero



INSTITUTO DE
ESTUDIOS CEUTÍES



ARCHIVO GENERAL
DE CEUTA

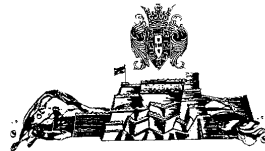
CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

María Cristina García González

Salvador Guerrero



INSTITUTO DE
ESTUDIOS CEUTÍES



ARCHIVO GENERAL
DE CEUTA

© Del texto, sus autores, 2022.

© De la imágenes, sus autores, 2022.

© Imágen de portada: Portada del número de la revista *África* correspondiente a febrero de 1932.

El contenido de esta publicación procede de la Beca concedida por el Instituto de Estudios Ceutíes, perteneciente a la Convocatoria de Investigación de 2012.

Colección «Trabajos de Investigación»

Arquitectura y Artes Plásticas

© EDITA: ARCHIVO GENERAL DE CEUTA

© EDITA: INSTITUTO DE ESTUDIOS CEUTÍES

Apartado de correos 593 • 51080 Ceuta

Tel.: + 34 - 956 51 0017

E-mail: iec@iecuties.org

www.iecuties.org

Comité editorial:

Gabriel M^a Fernández Ahumada • José Luis Ruiz García

José María Campos Martínez • Santiago Ramírez Fernández

Fernando Villada Paredes • María Jesús Fuentes García

Jefe de publicaciones:

Saúl Yubero Hierro

Diseño y maquetación:

Enrique Gómez Barceló

Realización e impresión.

Papel de Aguas S. L. - Ceuta

ISBN: 978-84-18642-24-1

Depósito Legal: CE 29 - 2022

Quedan reservados todos los derechos:

Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en, ni tramitada por, sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímica, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia, o cual otro, sin permiso previo del Instituto de Estudios Ceutíes.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: Ceuta en su contexto urbanístico hacia 1930	9
1.1. La puesta en práctica del ensanche y la reforma interior de las poblaciones españolas desde la aprobación del Estatuto Municipal	16
1.2. Más allá del Estrecho: entre Andalucía y el Protectorado de España en Marruecos	19
1.3. Ceuta: una ciudad de frontera	25
1.4. Dos proyectos de ensanche para Ceuta de ingenieros militares	52
CAPÍTULO 2: La ciudad lineal de Ceuta-Tetúan	65
2.1. La descripción del trazado	69
2.2. El soporte ideológico	72
2.3. Otra propuesta singular: Atlantropa	74
CAPÍTULO 3: La ciudad-satélite Loma Larga de Luis Blanco Soler y Rafael Bergamín de 1928	95
3.1. La Ley de Casas Baratas	98
3.2. El problema de la vivienda social en Ceuta	100
3.3. <i>Septa</i>	104
3.4. La propueta de la ciudad-satélite Loma Larga	106
CAPÍTULO 4: El concurso de extensión de la Ciudad de Ceuta de 1930	121
4.1. La ciudad funcional de los CIAM	123
4.2. El concurso de anteproyectos para el ensanche de Ceuta	124
4.3. La propuesta de ensanche de Ceuta de Fernando García Mercadal	128

CAPÍTULO 5: El concurso de anteproyectos para el desarrollo del Plan de Ensanche y Reforma Interior de Ceuta de 1932	145
5.1. La propuesta de César Cort y la cultura urbanística norteamericana.....	159
5.2. La propuesta de Pedro Muguruza, Manuel Latorre Pastor y José Hervás	175
5.3. La propuesta ganadora de Gaspar Blein Zarazaga y Manuel Martínez Chumillas: la profesionalización.....	187
5.4. Un plan en el cajón	190
CAPÍTULO 6: El proyecto de extensión de Ceuta de Pedro Muguruza y Manuel Muñoz Monasterio de 1946.....	211
6.1. La Alta Comisaría de España en Marruecos y la ordenación urbanística de Ceuta en la postguerra española	214
6.2. El plan general de ordenación de Ceuta de 1946.....	216
EPÍLOGO.....	245
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	249
ANEXOS.....	261
Anexo I. Biografías de los principales protagonistas del desarrollo urbanístico de Ceuta <i>circa</i> 1930	263
Anexo II. Cartografía histórica de Ceuta	287

**CEUTA *CIRCA* 1930:
LA CONSTRUCCIÓN DE LA
CIUDAD FUNCIONAL**

CAPÍTULO

1

CEUTA EN SU CONTEXTO URBANÍSTICO HACIA 1930

En la década de los años veinte del pasado siglo el urbanismo vivió en España una etapa de consolidación tanto institucional como profesional, en la que confluyeron reflexiones académicas y experiencias prácticas de intervención en la ciudad que conducirían a una normalización legislativa en el nuevo ámbito disciplinar.

Las acciones realizadas hasta entonces en las ciudades españolas se habían basado en operaciones de ensanche y reforma interior, como la apertura de las modernas grandes vías, en los centros urbanos que contaban con estamentos burgueses más consolidados, y en operaciones de alineaciones viarias que enderezaban y ensanchaban determinadas calles.

El catedrático de Derecho Municipal de la Universidad Central de Madrid Adolfo Posada (1860-1944) nos sitúa la problemática del urbanismo durante aquellos años en toda su extensión en el prólogo de su libro *El régimen municipal de la ciudad moderna*:¹ «Desde 1916, el interés por los problemas municipales de la ciudad no sólo no ha decaído, como podría creerse dadas las hondas y, a menudo, trágicas conmociones que constantemente agitan y perturban a los pueblos, sino que aquel interés se ha intensificado, constituyendo la condición de las ciudades, y el régimen municipal de su vida, una de las más apremiantes preocupaciones de los políticos de acción, y de los técnicos de numerosas ramas y profesiones. En estos años últimos años de la posguerra, y por causas diversas, el problema del régimen municipal y local viene solicitando la atención de pensadores, legisladores y gobernantes, promoviendo encuestas² de subido valor en Inglaterra, provocando amplias reformas en los diversos estados alemanes, preocupando en Francia y en España a políticos y gobernantes, mientras que en América del Norte continúa siendo el régimen municipal de la ciudad, campo de las más ricas, atrevidas y fecundas experiencias».³

El punto de partida para la definición de un instrumento normativo propio que permitiera el crecimiento ordenado de las ciudades y su adecuada gestión fue la aprobación en 1924, bajo la dictadura de Primo de Rivera, del Estatuto Municipal. En este nuevo ámbito profesional la nueva ley fue considerada «el punto de partida del Urbanismo en España, de igual modo que lo es para Gran Bretaña la ley Town Planning Act de 1909 y la ley francesa de 1919 conocida como Ley Cornudet».⁴

1 Adolfo Posada, *El régimen municipal de la ciudad moderna*, Madrid: Julio Cosano, 1927.

2 El autor utiliza el término encuesta como traducción del concepto *survey* o estudios preliminares.

3 Adolfo Posada, *op. cit.*, pp. IV-V.

4 Fernando García Mercadal, «Urbanismo», *La Construcción Moderna*, nº 5, 1927, pp. 3-4.

El precedente inmediato del Estatuto Municipal habían sido las leyes de ensanche del siglo XIX. Para Bassols Coma,⁵ la legislación de ensanche, el instrumento normativo que debía encauzar la urbanización de las ciudades, partía de fundamentos endebles, demasiado respetuosos de los intereses fundiarios y sin una base o armazón administrativa sólida. El resultado fue que la legislación de ensanche limitó su acción a unos sectores restringidos del término municipal, cumpliendo sociológicamente la función de ordenar los asentamientos de las clases burguesas, pero incapaz por la propia naturaleza de sus postulados de encauzar la urbanización de los nuevos asentamientos que se formaron a raíz de las primeras emigraciones masivas del campo a la ciudad. Además, su aplicación práctica resultaba compleja, dado el espíritu completamente centralista de las leyes de ensanche, que derivaba en enmarañados procesos burocráticos. En palabras del arquitecto y urbanista Fernando García Mercadal, «la ley del 95 puede calificarse de impracticable y tal es así que en los treinta y cinco años de su prolongación tan solo han sido ejecutados [y] tramitados por la misma, el proyecto de Gran Vía en Madrid y el del ensanche de Sevilla en Triana».⁶

El Estatuto Municipal otorgaba la responsabilidad de la extensión urbana al municipio. Su promulgación en 1924 por José Calvo Sotelo, como director general de la Administración Local, fue una respuesta a la necesidad de ordenar el crecimiento de las ciudades y permitir su financiación. El Estatuto Municipal pretendía generalizar el planeamiento urbano en España del mismo modo que la Town Planning Act de 1909 lo había logrado en Gran Bretaña. Además, introducía una nueva aproximación al desarrollo urbano obligando a la redacción de planes de extensión para todos los municipios de más de 10.000 habitantes y con una tasa de crecimiento de población del 20% en el periodo comprendido entre 1910 y 1920. A este respecto, el Estatuto Municipal fue más una formulación conceptual, metodológica e instrumental que una experiencia generalizada.

El Estatuto Municipal constituía en su articulación una brillante síntesis de un régimen jurídico unitario, que refundía y ordenaba los preceptos anteriores pero que estaba carente de originalidad. De hecho, la visión técnico-sanitaria seguía formando parte de las directrices del mismo. En realidad, tanto el Estatuto Municipal como el Reglamento de Obras y Servicios, que se aprobó cuatro meses más

5 Sobre la legislación urbanística española del periodo véase Martín Bassols Coma, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid: Montecorvo, 1973.

6 Fernando García Mercadal, *Memoria del anteproyecto de ensanche de Ceuta*, 1930. Archivo General de Ceuta.

tarde, se basaban en leyes e iniciativas anteriores.⁷ Por otra parte, el Reglamento de Obras y Servicios introducía innovaciones que lo desvirtuaban sensiblemente, como la incursión del Estado en la regulación urbanística a través de la fiscalización estatal de los proyectos por razones técnico-sanitarias a través de las Comisiones Central y Provinciales Sanitarias. Aunque éste constituía el único control sobre el municipio, la amplitud de los cometidos técnico-sanitarios del reglamento implicaba a toda la materia urbanística.

Uno de los principios del Estatuto Municipal era definir que las actuaciones urbanísticas debían adquirir la condición de cometidos ordinarios de la vida municipal. La iniciativa y el ejercicio de la competencia urbanística quedaron confiados de forma autónoma a los ayuntamientos. La potestad de ordenación reglamentaria a través de las ordenanzas y su contenido estaba reservada también a la libre determinación de los ayuntamientos. Además, en el Estatuto Municipal estaba el propósito de alcanzar una ordenación urbanística de todo el término municipal. Para las extensiones en las que el ámbito de afectación propuesto iba más allá del término municipal, la solución elemental que preveía el Estatuto consistía en la modificación de sus límites, a la que se sumaba la posibilidad del funcionamiento mancomunado de los municipios vecinos.

La aplicación de instrumentos fiscales al urbanismo se ha presentado históricamente como una medida de incentivos de la que la legislación de ensanche y reforma interior era un claro exponente para, progresivamente, convertirse en instrumentos de penalización o absorción de plusvalías. En el Estatuto Municipal se potenció el urbanismo fiscal, con figuras tributarias de marcado acento penalizador de los gastos o de los beneficios ocasionados por la revisión de las obras de urbanización. Además, reapareció la figura del plan general de alineaciones, convertido en la base de información que permitió esa fiscalización y toda la gestión económica de las actividades vinculadas a la puesta en práctica de la normativa.

El Estatuto Municipal dotaba de los instrumentos necesarios que permitían, de un modo planificado y sistemático, no sólo la gestión sino también la financiación

7 Lo relativo al ensanche de las poblaciones se basa en la Ley de Ensanche de 26 de julio de 1892 para Madrid y Barcelona, con la expropiación de zonas laterales; se consagran los llamados planes de extensión, tal como ocurría en la Ley Cornudet de Francia. Lo relativo a zonificación, emplazamientos y distribución de superficies y altura de edificios es transcripción literal de la Real Orden de 9 de agosto de 1923, por la que se aprueba la moción formulada por un consejero de Sanidad sobre condiciones higiénicas de las viviendas y condiciones técnico-sanitarias para el ensanche y la reforma interior de poblaciones. Respecto a la expropiación forzosa, se unificaron preceptos de la Ley de Ensanche de 1892, Saneamiento de Poblaciones de 1895 y General de Expropiación de 1879, pero con la novedad en materia de fijación del justiprecio y extensión de la llamada expropiación forzosa por zonas.

de los proyectos urbanos mediante el sistema de créditos canalizados a través de la implantación del Banco de Crédito Local. Esta institución había sido creada en 1925 para proporcionar fondos a las entidades locales siguiendo las directrices del Estatuto Municipal. Su gobernador era precisamente José Calvo Sotelo, autor del Estatuto Municipal y ministro de Hacienda. Para el urbanista César Cort,⁸ el Estatuto Municipal «había servido de base para nutrir aquellas haciendas municipales»,⁹ al consagrar el suelo como principal fuente de financiación municipal.

El Estatuto Municipal puso en evidencia las carencias existentes a la par que introdujo la necesidad de ajustar las responsabilidades que debían asumir los distintos agentes participantes en el proceso, partiendo de la necesidad de un marco legislativo que permitiera su avance. Sin embargo, ésta no era la única legislación que reclamaban los profesionales del urbanismo. Durante años fueron muchos los que reclamaron una ley general de urbanismo que sirviera de complemento al Estatuto Municipal. Pero la necesidad de disponer de un adecuado instrumento legal de ordenación urbanística no encontró respuesta hasta la aprobación de la Ley del Suelo de 1956.

A partir del año de la entrada en vigor del Estatuto Municipal se convocaron numerosos concursos de ámbito municipal a lo largo y ancho de la geografía española, con la finalidad de desarrollar planes de extensión de los municipios para cumplir con el plazo de cuatro años que se establecía para su aplicación. El concurso de anteproyectos tenía como fin recoger las mejores ideas que se presentaran para servir a los técnicos municipales como guías para la elaboración del proyecto definitivo. De esa forma, el municipio conseguía reunir las sugerencias aportadas por los urbanistas participantes, en algunos casos de reconocido prestigio —como el urbanista alemán Joseph Stübben, invitado en el concurso de extensión de Bilbao de 1926—, y a la vez mantener el control sobre la elaboración del plan. En otros casos, se convocaba el concurso de anteproyectos y se encargaba el desarrollo del proyecto de ejecución al ganador, opción escogida por Ceuta en sus concursos de extensión. Algunos municipios optaban por la adjudicación directa del plan de extensión, como fue el caso del plan de Murcia de 1926, adjudicado a César Cort.

La denominación de los proyectos como planes de «ensanche y reforma interior» presentaba reminiscencias en la manera de abordar la ordenación del espacio

8 Sobre César Cort véase María Cristina García González, *César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo*, Madrid: Abada, 2018.

9 Federación de Urbanismo y de la Vivienda, *I Congreso de la Federación de Urbanismo y de la Vivienda. Madrid, 11 al 18 de octubre de 1940*, tomo I, Madrid: Federación de Urbanismo y de la Vivienda, 1941, p. 41.

urbano que venían del siglo XIX. A pesar de la fuente impronta municipalista del Estatuto Municipal, que a priori permitía agilizaba cualquier gestión, muy pronto se evidenciaron los numerosos inconvenientes para su puesta en práctica. Uno de los más obvios fue la falta de solidez de la práctica urbanística entre los profesionales que debían asumir la nueva responsabilidad. En el caso español, fueron los arquitectos en pugna con los ingenieros de Caminos.

De la precaria consolidación del urbanismo da cuenta el siguiente testimonio de César Cort, primer catedrático de la nueva disciplina —que en el plan de estudios de 1932 pasó a denominarse Urbanología— en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid: «Las leyes han de ser la cristalización del sentir público. Una ley no comprendida jamás podrá ser derechamente acatada. Por eso los municipios inertes, los que han hecho caso omiso de la ley, son los más. Y debemos felicitarlos de ello, porque un plano arbitrario, ilógico, implementado o sin fundamento, suele ser más nocivo que el abandono de la ciudad al espontáneo desarrollo de sus barrios, donde algunas veces se encuentra la razón que justifica su existencia. Ni los municipios están preparados para organizar la expansión ordenada de sus continentes urbanos, ni las gentes sienten la magnitud del problema integral de la ciudad, ni los técnicos competentes son tantos que pudiesen atender las demandas de todas las poblaciones necesitadas de su consejo y ayuda [...] Mientras tanto, conviene intensificar la labor urbanística que prepare el ambiente para que la técnica urbanológica pueda alcanzar sus frutos. A los escritores y políticos hay que fiar la difusión del urbanismo. Y a las escuelas profesionales el perfeccionamiento de la urbanología».¹⁰

Como resultado, durante estos años se afianzó la convicción de que era preciso fundamentar la práctica del urbanismo a través de su definición teórica y de su sistematización práctica, con el fin de poder hacer frente a la alta demanda de profesionales que suponía la puesta en acción del Estatuto Municipal. Así, la celebración del congreso organizado por la Sociedad Central de Arquitectos en 1926 (XI Congreso Nacional de Arquitectura y I de Urbanismo) supuso la legitimación de una nueva profesión y se convirtió en el más serio esfuerzo de profesionalización del urbanismo por parte de los arquitectos españoles. De hecho, durante su celebración se recopilaron y se mostraron las nuevas experiencias de práctica profesional con el propósito de convertirse en foro de reflexión y debate para establecer bases comunes de trabajo.¹¹

10 César Cort Botí, *Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1932.

11 Gustavo Fernández Balbuena, *Trazado de ciudades*, Madrid: Otto Czekelius Editor, 1932.

1.1. La puesta en práctica del ensanche y reforma interior de las poblaciones españolas desde la aprobación del Estatuto Municipal

Giorgio Piccinato¹² ha destacado cómo los instrumentos legales de construcción de la ciudad moderna fueron desde sus inicios en el siglo XIX el plano regulador y el reglamento de la edificación. Y así continuó siendo durante este periodo, donde el plano adquiriría la capacidad científica de representar la realidad existente y propiciar la actuación sobre esa realidad corrigiendo sus defectos a través de los conceptos higienistas, funcionales y de arte urbano. Estos conceptos se intentaban parametrizar en base a la cuantificación de relaciones como la densidad, la proporción de los espacios libres por habitante, la relación del ancho de las calles con la altura de la edificación, etc., lo que servía para ayudar a formalizar la propuesta.

El plano de alineaciones y rasantes continuaba siendo el instrumento fundamental de definición de las propuestas urbanas. Se incluía la identificación individualizada de cada una de las manzanas afectadas por la propuesta con la definición exacta del aprovechamiento previsto en base a los distintos parámetros fijados en las ordenanzas municipales, lo que permitía la minuciosa fiscalización. Dada la implicación económica de este proceso, la disponibilidad de una correcta base cartográfica de partida se convirtió en el requisito indispensable previo a cualquier propuesta de extensión urbana.

La estética urbana, que hacía hincapié en el sentido arquitectónico de la ciudad, era uno de los aspectos claves del plan, aunque para llegar a ella se consideraba indispensable desarrollar, a modo de diagnóstico, estudios previos basados en el *survey*. La tarea consistía en descubrir las lógicas de orden distinto que actuaban en la constitución del espacio urbano, donde también quedaba un lugar para la intuición. Para ello se disponía de bases de datos de distintos aspectos, como la cuantificación de la población, la actividad económica, las condiciones higiénicas, etc., y las estimaciones de futuro, en base a modos de proyección estadística más o menos cuestionables.

Los estudios históricos que acompañaban a los planes no se limitaban a referencias nostálgicas ni a meros ejercicios retóricos. Respondían a una necesidad operativa. En efecto, a través de ellos estaba presente la preocupación por

12 Giorgio Piccinato, *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Barcelona: Oikos-Tau, 1993.

la justificación de la autenticidad, para cuyos primeros proyectos el diagnóstico constituía la base de la metodología empleada.

Una cartografía temática acompañada de perspectivas y volumetrías soportaba el peso gráfico de las propuestas, a la que se añadían maquetas de los desarrollos urbanos completos o parciales. Se trataba de entender que los proyectos de ordenación de la ciudad pasaban por formar imágenes de futuro que permitieran la preparación en tiempo por parte de las autoridades como de la iniciativa privada de los mecanismos de intervención urbanística que las posibilitasen. Así, Secundino Zuazo utilizó en su proyecto de reforma interior de Bilbao de 1922 una perspectiva de su propuesta para el frente urbano al río Nervión casi idéntica a las ilustraciones contenidas en el *Plan de Chicago* de Daniel H. Burnham y Edward H. Bennett de 1909, como forma de transmitir la aspiración metropolitana de Bilbao; y Antonio Palacios usó una maqueta en el plan de extensión y reforma de la ciudad de Vigo de 1932¹³, encargado por el ayuntamiento de la ciudad tras una fallida convocatoria de concurso, para mostrar la vía principal de su proyecto, que culminaba en un imponente edificio capitolino convertido en el corazón del nuevo Vigo.

A esta visión plenamente arquitectónica del plan se sumaba el carácter comarcal o regional, que suponía la inclusión del ámbito territorial más próximo. La formalización de estos novedosos planteamientos incluía la presentación de ciudades-satélite, conexiones viarias y una aproximación a la zonificación. A partir de los años treinta, la obligatoriedad de inclusión de propuestas de zonificación y de ciudades-satélite se hizo presente en las bases de las convocatorias de los concursos municipales de planes de extensión.

Tanto las demandas que planteaban los municipios como las respuestas de los profesionales respondían a un programa que pretendía ser perfectamente realizable y sobre esa base de razonamiento empírico se planteaban las soluciones a los problemas detectados. A nivel práctico, el problema de fondo que impidió la puesta en marcha de la mayoría de los planes no era otro que el omnipresente problema de la especulación y el choque de los distintos intereses en las propiedades de los terrenos afectados.

La falta de un buen plantel de profesionales y técnicos en planeamiento y diseño urbanos propició la repetición de los nombres de un pequeño pero significativo número de arquitectos e ingenieros en los concursos convocados para la

13 César Cort Botí, «Contestación», en Secundino Zuazo, *Los orígenes arquitectónicos del Real Monasterio de San Lorenzo del Escorial*, Madrid: Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 1948, pp. 43. Un resumen del proyecto de Vigo se publicó en Antonio Palacios, *Plan de extensión e reforma interior da cidade de Vigo*, Vigo: Concello de Vigo y AEE Ediciones, 2002.

extensión de las ciudades españolas para cumplir dicha ley. Los nombres de César Cort,¹⁴ José Fonseca, Gustavo Fernández Balbuena, Fernando García Mercadal, Pedro Muguruza, Antonio Palacios, José Paz Maroto, Saturnino Ulargui, Secundino Zuazo, Gaspar Blein, Ricardo Bastida, Ricard Giralt Casadesús, Adolf Florensa y Nicolau Maria Rubió i Tudurí,¹⁵ entre otros, se repetían durante esos años en la práctica profesional, que se ejercitaba en la mayoría de las ocasiones a través de los concursos convocados por los ayuntamientos, o en los distintos foros de encuentro sobre urbanismo.

En este punto, resulta especialmente enriquecedor el estudio de la información proveniente de los concursos urbanísticos, que permite la comparación de distintas actitudes ante un mismo hecho urbano en un momento determinado. Los documentos reguladores y normativos de los planes urbanísticos, las bases de las convocatorias y las resoluciones de los concursos urbanísticos, constituyen una información complementaria y necesaria para poder realizar este análisis. La documentación fotográfica que acompañaba las elaboraciones, generalmente añadida a modo de testimonio fiel de la realidad, era otro de los elementos a tener en consideración.

La documentación original de los planes de extensión, en formatos no estandarizados y de muy distinta naturaleza, era compleja de archivar y se reutilizada como base de trabajo para desarrollos posteriores, dada su consideración de documentos técnicos, lo que en muchas ocasiones ha supuesto la pérdida de dichos documentos. La reproducción de los planos e información gráfica en los medios de difusión periódica coetáneos, principalmente a través de artículos de revistas especializadas, suple en muchos casos los documentos originales, ilocalizables o directamente destruidos o perdidos, por lo que, a pesar de ser una referencia indirecta, pasan a convertirse en una fuente de información de primer orden.

En este contexto resulta de especial interés analizar el desarrollo urbanístico de Ceuta en el periodo *circa* 1930, donde tuvo lugar una de las más ricas experiencias prácticas para el afianzamiento del urbanismo como disciplina moderna en España,

14 César Cort realizó varios planes por adjudicación directa, como fue el caso de Murcia y las intervenciones realizadas en Orense, o bien por concurso, con distinta suerte en cada uno, como en el caso de Salamanca (1925), del que resultó ganador pero que no llegó a materializarse, y Bilbao (1926), Burgos (1929), Madrid (1929), Ceuta (1930), los poblados del Guadalquivir y del Guadalquivir (1933) y la urbanización de la parte baja del Montjuic en Barcelona (1935), en los que recibió algún tipo de mención.

15 Fernando de Terán, *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Madrid: Cátedra, 1999.

no tanto por el éxito de las operaciones planteadas, sino por el valor intrínseco de las propuestas realizadas y por los debates que se generaron en torno a ellas.

1.2. Más allá del estrecho: entre Andalucía y el Protectorado de España en Marruecos

Ceuta es una ciudad portuaria española situada en el norte de África. Su privilegiada situación geográfica la convierte en una puerta entre Europa y África. No es una ciudad colonial sino de frontera. Además, es un hecho constatable que la relación de España con el norte de África ha sido siempre muy estrecha, manteniendo como invariante la soberanía sobre las ciudades de Ceuta y Melilla desde el siglo XVI.

El origen del nombre de Ceuta, de la expresión latina *Septem frates*, o «los siete hermanos», que es como los romanos denominaban a las siete elevaciones naturales entre las que se asienta la ciudad, da idea de la importancia del factor topográfico para la ciudad. Su territorio actual fue delimitado en 1860 después de la guerra sostenida entre la España revolucionaria de O'Donnell y el sultán de Marruecos a cuenta de los límites de la plaza con la vecina y belicosa kabila de Anyera.

Las relaciones inmediatas de Ceuta con su entorno más próximo se establecían con Andalucía, a través de los puertos de Algeciras y Gibraltar, y, evidentemente, con Marruecos, especialmente con Tetuán y Tánger, las ciudades más próximas. A partir de 1898, con la pérdida de Cuba y Filipinas como últimas colonias españolas de Ultramar, el esfuerzo colonizador de España se centró en sus posesiones africanas: la zona del Sahara, el norte de Marruecos, Guinea Ecuatorial y Fernando Poo. Y desde 1912 Ceuta se convirtió en la puerta de entrada al nuevo Protectorado español a través de la conexión de su puerto con los de Algeciras y Gibraltar.

A principios del siglo XX, Francia era la gran potencia colonial del norte de África, separados sus dominios del África inglesa, que ocupaba una franja desde Egipto hasta Sudáfrica, por la Libia italiana. Uno de los hechos más influyentes en el desarrollo territorial de Marruecos fue sin duda la firma del convenio hispano-francés del 27 de noviembre de 1912 que instituía el Protectorado español en Marruecos,¹⁶ cuyas bases fueron establecidas en las conversaciones iniciadas en Algeciras en 1906. El tratado España-Francia respondía a los intereses ingleses

16 Sobre la arquitectura y el urbanismo del Protectorado español véase Antonio Bravo Nieto, *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2001.

de reducir el poder francés en el norte de África y así equilibrar las influencias de las potencias colonizadoras en la zona. España contrarrestaba el evidente predominio francés de la zona norteafricana que ni Inglaterra ni Alemania podían permitir. Marruecos quedó dividida en tres partes: una parte menor situada al norte asignada a España, una parte del Protectorado francés situada al sur de mucha mayor extensión y una pequeña zona de control internacional constituida por la ciudad de Tánger, tras un acuerdo entre Francia, España e Inglaterra formalizado el 23 de diciembre de 1923. Así se garantizaba una salida al mar en la costa norteafricana occidental no española.

España asumía, como Francia, el papel de tutor y guía en una organización administrativa en la cual se contaba con las estructuras locales marroquíes como parte integrante de la ordenación política que se proponía en el denominado Marruecos jalifiano, bajo la autoridad del jalifa, representante del sultán —que residía en la ciudad de Rabat, capital del Protectorado francés— en el Protectorado español.

La filosofía colonizadora se basaba en hacer partícipe a la población local del bienestar propio del modo de vida europeo. A esta razón se sumaba, evidentemente, la obtención de los cuantiosos beneficios económicos que podían obtener las metrópolis europeas con su incursión en el rico continente africano. No obstante, las fronteras trazadas fueron inestables y sometidas a las escaramuzas de los acosos de los rebeldes marroquíes.

Tetuán fue la ciudad designada como capital militar y administrativa del Protectorado español, aunque con la referencia de la cercana Ceuta, con la que se planteaba un funcionamiento casi bicéfalo a modo de eje Ceuta-Tetuán. Una serie de ciudades constituían los nodos de la colonización del extenso territorio occidental: Larache y Arcila en la costa atlántica, y Xauen y Alcazarquivir en el interior. Todas ellas eran ciudades preexistentes marroquíes, a las que se sumaría San Martín, fundada en 1913, en las proximidades de Tetuán, en la costa mediterránea. En la zona oriental del Protectorado español, predominaban las ocupaciones rurales dispersas, destacando las poblaciones de Villa Sanjurjo —Villa de Alhucemas— en la costa, fundada en 1923, y Nador, en las proximidades de Melilla, fundada en 1909.

El Protectorado español no incluía a Ceuta ni a Melilla. Ambas ciudades no eran concebidas como pertenecientes a estructura colonial alguna, sino como dos ciudades españolas geográficamente situadas en el norte del continente africano, presentando el estatus de plaza fuerte o ciudades soberanas. Su estructura política era plenamente española, sin obviar las singularidades que se derivaban del contexto de ambos enclaves. Tánger era la otra ciudad del entorno próximo con un estatuto especial, declarada puerto franco y ciudad internacional bajo la dependencia con-

junta de Francia, Inglaterra y España. Era la metrópoli por excelencia de la zona, el gran centro de los diplomáticos europeos, de la cultura, de las libertades y la más cosmopolita de todas. Ceuta no dudó en este momento de tratar de imitar a Tánger explorando todas las posibilidades y de manera singular como beneficiaria de una incipiente industria turística.

Para España mantener el Protectorado supuso un constante desembolso económico a fondo perdido. Sólo las empresas privadas adjudicatarias de las grandes obras públicas financiadas por el Estado, las empresas mineras y algunas dedicadas al transporte y la agricultura, en la mayoría de los casos en forma de concesiones, pudieron obtener algún beneficio económico en este proceso. Pero nunca llegaron a satisfacer las ambiciosas expectativas inicialmente esperadas.

La precariedad de las infraestructuras del territorio marroquí hizo que el Estado español destinase grandes partidas para la construcción de obras públicas con el fin de poder controlar la región, cuya orografía suponía un serio inconveniente para la cohesión territorial: de este a oeste se desarrollaba la cordillera del Rif. La zona occidental presentaba una estructura de ciudades sometidas a una autoridad superior, mientras que la zona oriental se organizaba con una población dispersa y de carácter rural y sin una estructura superior. Además, hasta 1933 no se inauguraría la carretera que conecta Ceuta con Melilla.¹⁷

Un aspecto interesante de la ocupación venía dado por el ingente esfuerzo realizado por los cuerpos de ingenieros militares en el control colonizador del territorio marroquí. La autoridad militar asumía como propias todas las iniciativas y las tareas que tuvieran que ver con el conocimiento del territorio. En sus oficinas se generaba una valiosa información cartográfica que permitía la puesta en marcha de la implantación de infraestructuras de las que se carecían. Fueron trazadas carreteras, puentes, ferrocarriles, suministros de aguas en base a la construcción de grandes depósitos y líneas de distribución que permitiesen el asentamiento de nuevas poblaciones y la mejora de la calidad de vida de las ya existentes. Estudios del terreno e, incluso, propuestas de extensión urbana de algunas ciudades se desarrollaron desde el ámbito militar bajo la responsabilidad de su cuerpo de ingenieros. Desde la paz de 1927 el ejército se convirtió en la única institución capaz de solventar los problemas generados en el Protectorado español y consolidar una política común para todo el territorio marroquí. No fue, sin embargo, hasta después de la guerra civil, cuando se entabló una política unitaria y coordinada de intervenciones en las ciudades del Protectorado español.

17 «El Jefe de Estado en Marruecos», en la portada del diario *La Vanguardia* de fecha 7 de noviembre de 1933.

El límite sur del Protectorado español lo constituía el extenso territorio francés, que planteaba al país galo, además de una cuestión de prestigio en el norte de África ante las demás potencias coloniales, un problema de ordenación de ciudades. Marruecos tenía seis grandes ciudades: Fez, Casablanca, Rabat, Mequinez y Marrakech. Hasta la constitución del Protectorado el desarrollo de las ciudades coloniales francesas se había producido en base a iniciativas dispersas de parcelación y construcción sin ninguna planificación previa.

En 1914 el mariscal Louis Hubert Gonzalve Lyautey (1854-1934) asumió el cargo de responsable del Protectorado francés. Lyautey —que llegó a ser miembro de la Academia Francesa y del consejo de redacción de la revista *Urbanisme*, órgano de difusión de la Sociedad Francesa de Urbanistas, de la cual el arquitecto Henry Prost era activo participante y figuraba como presidente de su comité de dirección— fue quien puso en marcha una ambiciosa política urbanística para las ciudades del Protectorado francés inspirada en la actuación inglesa en la India¹⁸. Para ello, a su llegada al Protectorado francés promulgó un *dahir* —figura legislativa marroquí en forma de decreto dictado por el sultán, lo que le daba un carácter de rápida ejecutoria— destinado a regular la actividad urbanística en los territorios franceses, fechado el 16 de abril de 1914 «relatif aux alignements, plans d'aménagement et d'extension des villes, servitudes et taxes de voirie», que contenía reglamentaciones sobre el plan de ciudad, la creación de diferentes modalidades de grupos de habitación, el reglamentación de construcción, añadiendo poderes especiales de expropiación e incluyendo la novedosa figura de las asociaciones sindicales, fijada en el *dahir* de 10 noviembre de 1917 «relatif aux associations syndicales de propriétaires urbains».

El objetivo de este último *dahir* era la obligatoriedad de presentar para su aprobación todas las edificaciones a construir dentro de las ciudades y facilitar a la administración colonial la adquisición de terrenos para urbanizar. Esta legislación permitió a la autoridad municipal, a través de una asociación denominada comité sindical presidida por ella, involucrar a los propietarios de tierras urbanas en la política urbana de la administración municipal al permitir a los propietarios afectados por la intervención urbana, la recompra de los edificios resultantes de la aplicación del plan.

Estas asociaciones eran un procedimiento de redistribución de los beneficios y de las cargas derivados de la reparcelación debida a una expropiación entre los propietarios de los terrenos. Se establecía así una política urbanística para las

18 Paolo Sica, *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, tomo 2, Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1981, p. 875.

ciudades del Protectorado francés más avanzada urbanísticamente hablando que la de la propia Francia. De hecho, la Ley Cordunet, primera legislación general sobre planificación urbana de Francia, no se aprobó hasta 1919.¹⁹

Lyauteny formó un equipo de técnicos liderados por el arquitecto y urbanista Henry Prost (1874-1959). Éste recibió el encargo de la toma de datos de la situación local y de la redacción de los planes de reforma y extensión de las grandes ciudades del Protectorado francés, como Rabat, Casablanca, Mequinez, Fez y Marrakech, además de la fundación de ciudades de nueva planta vinculadas a actividades económicas, como Khouribga, fundada en 1921, con una función industrial vinculada a la explotación de yacimientos de fosfatos, y Kenitra, fundada en 1913, como puerto comercial.

La gestión de los proyecto de extensión urbana se centralizó en una oficina en Rabat, capital del Protectorado francés, pero contó con la participación de servicios militares, civiles y asociaciones económicas y de propietarios. La responsabilidad de la implantación de los planes urbanísticos correspondía a los servicios locales. Por otra parte, el ferrocarril se convirtió en el auténtico motor del desarrollo urbano en todos y cada uno de los planes.

El criterio base de estos trabajos fue la separación entre las comunidades autóctonas y europeas, aduciendo razones «políticas, económicas, sanitarias, edilicias y estéticas».²⁰ De esta manera, se respetaron las ciudades autóctonas procurando intervenir lo menos posible en ellas, se ordenaron los espacios libres de los alrededores en los que se yuxtaponía la ampliación de la ciudad según los nuevos criterios técnicos europeos y se dejaron aisladas las medinas, alrededor de las cuales se dispusieron habitualmente servidumbres de zonas no edificadas para conservar las vistas más características. Como rasgos identificativos del urbanismo de las comunidades europeas estaban los grandes paseos, las plazas y los jardines, servicios como el suministro eléctrico y de agua, el alcantarillado y los servicios de transporte público, que dotaban a las ciudades con autobuses y tranvías. Se obligaba también a una especialización funcional de barrios comerciales, industriales, de ocio y diversión, etc. como marcaba el *zoning*. Y por último, se exigía reservar suelo para un futuro crecimiento.

A diferencia del caso inglés, sobre el que resulta de interés la crítica formulada por el arquitecto Luis Blanco Soler al manifestar que «sorprende que en un país que ha aportado a la humanidad el concepto y la realización de las ciudades jardines

19 Pedro Díaz Tirado, «El Urbanismo en Marruecos», *Revista de Obras Públicas*, nº 2491, tomo I, 1929, pp. 473-476.

20 Henry Prost, «L'Urbanisme au Maroc», *Urbanisme*, marzo de 1932, pp. LXV-LVII.

no haya hecho el menor intento de mejorar la vida miserable de los aborígenes»,²¹ en el caso del colonialismo francés en Marruecos sí hubo una preocupación por mejorar las condiciones de vida de la población autóctona en sus propios barrios, como demuestran las propuestas para los barrios “indígenas” de Casablanca.

Ese modo de plantear la superposición de dos ciudades distintas (la “indígena” y la europea) era un fiel reflejo de la diferenciación entre las sociedades local y foránea. Además, la experiencia colonial dotó de una nueva dimensión, la etnológica, a la conservación patrimonial. Esta opción suponía preservar el soporte espacial y las formas de vida, consideradas incompatibles con la urbanización europea. La apreciación estética también formó parte de este espíritu conservacionista, contextualizado en las nuevas prospectiva del turismo moderno.²²

La singular localización de Ceuta en la encrucijada entre dos mares —el océano Atlántico y el mar Mediterráneo—, y dos continentes —África y Europa—, justificaba ampliamente, y desde distintos puntos de vista, el interés suscitado por la ciudad en cuantas iniciativas surgieron sobre las posibilidades de mejora de las comunicaciones españolas con el resto del mundo. El reconocido científico Leonardo Torres Quevedo organizó en 1906, año de la Conferencia Internacional de Algeciras —que estableció el estatus marroquí bajo las potencias coloniales—, una serie de conferencias en el Ateneo de Madrid con el fin de profundizar en el proyecto de unir España y los continentes de África y América. Partiendo del estrecho de Gibraltar se proponía dar continuidad al sistema ferroviario español por los territorios norteafricanos en los que las infraestructuras trazadas y ejecutadas por las potencias coloniales podrían permitir su conexión con el puerto senegalés de Dakar.²³

La iniciativa respondía a una apuesta por los proyectos colonizadores que alentaban los círculos africanistas españoles, lo que permitiría la comunicación de los últimos vestigios coloniales españoles, formados por los territorios saharianos de Ifni y el Río de Oro y las colonias españolas de Guinea. Desde el puerto de Dakar, la vía marítima llegaba hasta el puerto de Pernambuco en Brasil, el más próximo desde el continente americano a las costas africanas. Torres Quevedo convertía a Ceuta en la gran puerta de Europa, no sólo con África sino también con América y, por ende, con el resto del mundo.

21 Luis Blanco Soler, «Ciudades coloniales del Marruecos francés», *Arquitectura*, nº 138, 1930, p. 309.

22 Frçoïse Choay, *Alegoría del patrimonio*, Barcelona: Gustavo Gili, 2007, pp. 173-174.

23 Enrique Arqués, «El ferrocarril Ceuta-Dakkar», *Revista de Tropas Coloniales*, 1 de junio de 1924, p. 18.

Este debate tenía lugar en el contexto de la carrera puesta en marcha entre las principales potencias colonizadoras europeas, auspiciada por las halagüeñas perspectivas de generación de riqueza generadas con la apertura de grandes rutas comerciales y turísticas africanas. Uno de los objetivos de las obras de mejora del puerto de Ceuta durante los años veinte se justificaba a partir de que «los representantes de las naciones fomentaran el turismo eligiendo Ceuta como paso al interior africano».²⁴ En las propuestas de nuevas rutas por parte de los países europeos siempre confluían intereses coloniales. Sin embargo, España carecía del poder suficiente para poder imponer sus propios intereses en la zona. Así, la política francesa de crear una espina dorsal que atravesara el norte de África con infraestructuras viarias y de ferrocarril uniendo sus colonias con ramales secundarios afectaba directamente a los intereses españoles. En el caso del ferrocarril transmauritano, Francia dejaba aisladas a las posesiones españolas y apostaba por Tánger como puerto de entrada al continente africano en lugar de Ceuta. Con un planteamiento similar el trazado del transahariano francés discurría por el interior, conectando Casablanca, Fez, Orán, Argel y Túnez.

Desde España se propusieron diferentes modos de afrontar la vertebración del territorio marroquí con la premisa de que Ceuta fuera la puerta de entrada al continente africano y el ferrocarril el medio de transporte preferente. El ingeniero Pedro García Faria proponía en 1906 una red de ferrocarriles por la costa desde Ceuta hasta Tetuán que pasaba por Melilla, continuaba hasta Argelia, se unía con el transahariano en Tombuctú y llegaba hasta El Cairo. Los ramales secundarios unirían otras ciudades partiendo del principal. A pesar de las muchas propuestas, en el Protectorado la principal arteria que se construyó, en la que participaría España conjuntamente con Francia, fue la línea férrea Tánger-Fez.

El reconocimiento del Estado español de la plena soberanía del Reino de Marruecos el 7 de abril de 1957 dio por finalizada una rica experiencia —cuestionada y cuestionable como todas las experiencias coloniales— de múltiples dimensiones, entre ellas, la específica del urbanismo que ahora nos interesa.

1.3. Ceuta: una ciudad de frontera

Debido a su excepcional localización geográfica la historia de Ceuta es larga y compleja, con un claro predominio de su papel como plaza militar. Los numerosos vestigios de murallas y fortificaciones que conserva son una muestra inequívoca de la importancia que el papel defensivo ha tenido en la historia de

24 «El transahariano y el transmauritano», *El Imparcial*, 17 de enero de 1924, p.1.

la ciudad. Antes de la conquista española había sido colonizada por cartagineses, griegos, romanos, bizantinos, árabes y portugueses, conservando también restos de asentamientos prehistóricos. Testimonios como las murallas de la ciudadela del monte Hacho, los restos del Afrag, Ceuta la Vieja, o el foso que separa el corazón de la ciudad del continente africano nos dan cuenta de la compleja y cambiante historia de la ciudad. Además, las raíces de su historia se hunden en la mitología, ya que es, junto con Gibraltar, una de las ciudades postulantes a haber albergado las dos famosas columnas de Hércules.

Ceuta ocupa un territorio de una superficie de 19,3 km² en el extremo oriental de la península Tingitana, en la orilla africana del estrecho de Gibraltar. Su geografía montañosa protege el sitio de los vientos. La escasa red hidrográfica, la pluviosidad irregular y la composición del suelo no favorecen la agricultura. Los grandes bosques que poblaban el norte de África en la Antigüedad desaparecieron tiempo atrás por la acción humana.²⁵

La ciudad propiamente dicha presenta tres zonas diferenciadas. La primera, el monte Hacho, corresponde al extremo de la península. Cuenta con una escarpada orografía, lo que ha dificultado su urbanización y permitido su consideración como espacio de especial interés natural. La segunda, el istmo peninsular, es la zona donde se desarrolla propiamente la ciudad. Su parte más estrecha constituye la ciudad antigua, fortificada enteramente, que se ensancha hacia el monte Hacho con colinas suaves en el lado norte y acantilados al sur. En este ensanchamiento se desarrolló la primera expansión de la ciudad, llamada La Almina. La tercera zona, el Campo Exterior, es donde se produce el contacto de la península con el continente africano, caracterizado por una sucesión de colinas más o menos pronunciadas que permiten la edificación en las áreas suaves y un tratamiento singular en las más escarpadas. Su conexión con la ciudad fortificada a través de un sólo puente convertía al istmo en una auténtica isla. La justificación de esta escasa conexión entre el Campo Exterior y el istmo partía históricamente del problema de la inseguridad que presentaba esta zona limítrofe.

Esta situación de inestabilidad, acuciada por el conflicto bélico español con las tribus marroquíes, convirtió en estructural la presencia militar en Ceuta, que era, junto con Melilla, las dos únicas puertas de entrada al Protectorado español. Por otra parte, el ramo militar no restringía su papel en la ciudad al derivado de la defensa, sino que ampliaba sustantivamente sus responsabilidades. De hecho, la fuerte presencia militar en Ceuta hizo que sus miembros tuvieran un significativo

25 Manuel Gordillo Osuna, *Geografía urbana de Ceuta*, Madrid: Instituto de Estudios Africanos-CSIC, 1972.

peso e influencia en la sociedad civil, convirtiendo a los ingenieros militares en los principales protagonistas de todo el desarrollo urbano y de la construcción de las principales obras públicas, incluidas las infraestructuras del Protectorado español, hasta que se inició la modernización de los municipios a finales de los años veinte. Además, las inversiones militares se traducían en una mejora de las parcas infraestructuras de la ciudad y en un aumento significativo de la población. También llegaban los militares a los aspectos sociales, educativos y culturales, donde hay que señalar, como ejemplo significativo, la publicación de revistas, que daban cumplida cuenta de los avatares militares al mismo tiempo que mostraban los eventos de todo tipo que acontecían en la ciudad.

A finales de la primera década de 1900, se habían producido en Ceuta algunas mejoras en las precarias infraestructuras públicas de la ciudad. Así lo pone de manifiesto, en el caso del suministro de agua, la construcción de aljibes y líneas de distribución a partir de 1909, la llegada a la ciudad de agua procedente de Benzú a partir de 1911, así como la mejora de las condiciones de saneamiento y la urbanización de algunas calles. El cese de la actividad del penal del monte Hacho en 1910, la puesta en marcha del ferrocarril entre Ceuta y Tetuán —con un ancho de vía que imposibilitó la conexión con el ferrocarril Tánger-Fez, de ancho internacional—, operativo a partir de 1918 y que en 1920 amplió su trazado desde la terminal al muelle del puerto, y la ampliación del puerto, primero en 1914, con el dique Norte y luego en 1928, con el muelle de Alfonso XIII y los diques de Levante y Poniente, fueron factores que contribuyeron a un desarrollo decisivo de la ciudad. Desde las primeras ordenanzas municipales de 1892 hasta las siguientes de 1922, la ciudad de Ceuta fue ordenada con un criterio exclusivamente geométrico, basado en los planos de alineaciones y rasantes del viario urbano.

A la altura de 1922, algunas revistas y periódicos²⁶ ya recogían diferentes noticias sobre las iniciativas desarrolladas por el municipio al respecto. Entre ellas destacaba la puesta en marcha de un plan de reforma interior y urbanización de las calles, por parte del arquitecto municipal Santiago Sanguinetti, y un proyecto de nuevo alcantarillado que solventara la situación de precariedad higiénica del sistema de saneamiento, que vertía directamente al mar a través del puerto, solucionándose con la propuesta de construcción de tres emisarios. En el embellecimiento urbano se proponía la modificación de la plaza de África, verdadero corazón de la ciudad.

No menos importante para el desarrollo de la ciudad fue la pacificación de los territorios marroquíes a partir de 1927, lo que propició la ocupación definitiva de la inestable zona del Campo Exterior.

26 *La Construcción Moderna*, 30 de enero de 1922, p. 371, y «Más allá del Estrecho», *ABC*, 13 de diciembre de 1922, p. 6.



Los ministros José Calvo Sotelo (Hacienda), responsable del Estatuto Municipal, Eduardo Callejo de la Cuesta (Instrucción Pública y Bellas Artes) y Eduardo Aunós Pérez (Trabajo) en un acto público celebrado en Madrid. Fotografía de Marín, 1925. AA. VV, *Marín, Fotografías 1908-1940*, Madrid: Fundación Telefónica, 2008, p. 194.



Publicidad del Banco de Crédito Local de España, sociedad anónima creada en 1925 con el objeto de financiar a entidades locales, participando en su formación tanto instituciones públicas como privadas. Permitía financiar los proyectos municipales derivados del cumplimiento del Estatuto Municipal.



<i>EXPLICACIÓN</i>	
	<i>Ayuntamientos con más de 10.000 habitantes</i>
○	<i>Censo de la población de 1910</i>
○	<i>Censo de la población de 1920</i>
○	<i>Ayuntamientos los que contestaron</i>
○	<i>Id. los que no contestaron</i>
△	<i>Id. obligados a proyectar su ensanche</i>
⊕	<i>Id. Que tienen proyectado su ensanche</i>

Estado de la urbanización en España. Mapa elaborado por Gustavo Fernández Balbuena con motivo del I Congreso Nacional de Urbanismo organizado por la Sociedad Central de Arquitectos en 1926, en el que desempeñó el papel de secretario. Ceuta figura como ayuntamiento obligado a realizar el proyecto de ensanche, reproducido en Gustavo Fernández Balbuena, *Trazado de ciudades*, Madrid: Otto Czekelius, 1932, p. 12.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El edificio para la Junta Municipal de Ceuta en obras en 1924. Se encargó el proyecto en 1910 al arquitecto provincial José Romero y Barrero, se puso la primera piedra el 5 de agosto de 1914, finalizándose en 1926, bajo la dirección del arquitecto municipal Santiago Sanguinetti. Fotografía de Ángel Rubio. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



El edificio de la Junta Municipal de Ceuta. El palacio municipal poco antes de ser inaugurado en octubre de 1927. *El Faro Digital*, 24 de diciembre de 2010.



Protectorado español en Marruecos y posesiones españolas (1924). Mapa entelado destinado a uso escolar. Madrid: Sogeresa (Sucesor) R. Lord, 1924. Barcelona: Artes Gráficas S. A. Henrich y Cía. Toponimia en español y árabe. Instituto de Educación Secundaria Cardenal Cisneros, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



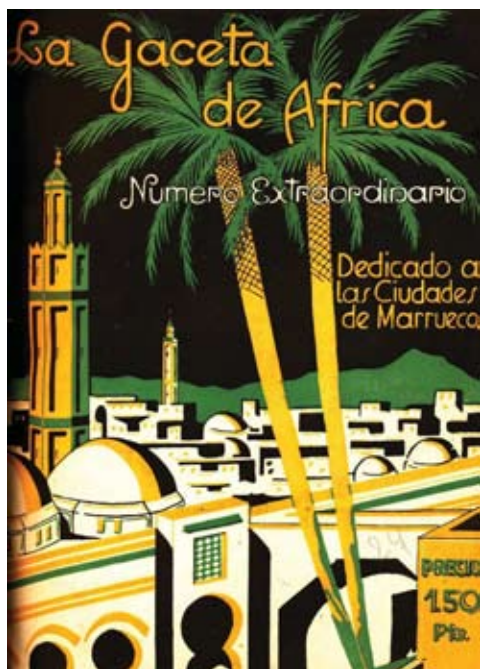
Visita oficial del rey Alfonso XIII a Ceuta. Fotografía de Bartolomé Ros, 1927.



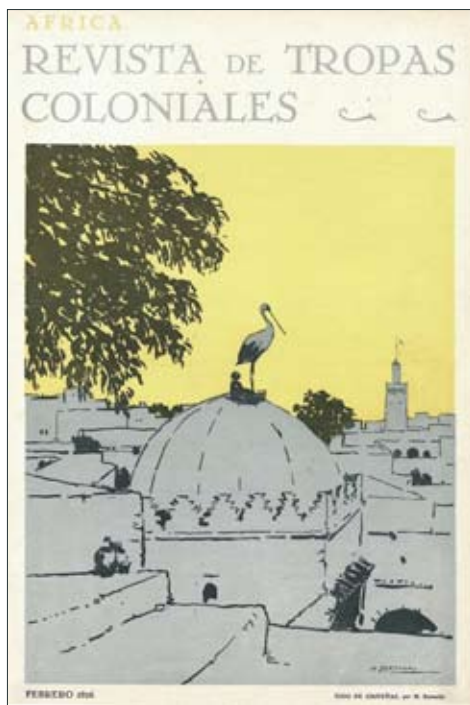
«El general Lyautey y sus ayudantes de campo en el momento de embarcar en la lancha que los condujo al crucero francés para partir rumbo a Rabat tras visitar Ceuta y Tetuán». Acompañado de Jordana, Alto Comisionado, visitaron en Ceuta las canteras de Benzú, el fuerte de Vebel-Amirer y el cuartel de Rebellín. *La Ilustración Artística*, XXXIV, nº 1773, 1915, p.854..

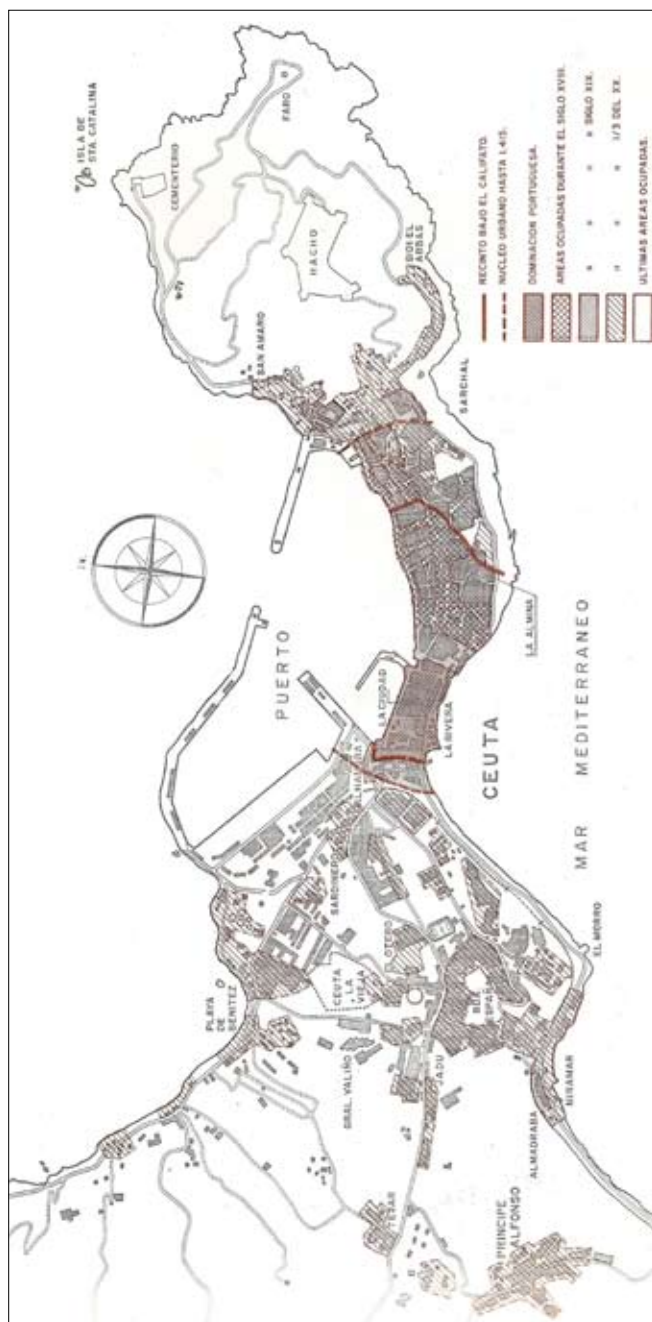


Entre Andalucía y Marruecos. Dos fotografías de Bartolomé Ros. «Ceuta», *De fotografía y cinematografía*, nº 89, 1927. Hemeroteca Municipal, Madrid.



Portada de *La Gaceta de África* correspondiente al número monográfico dedicado a ciudades de Marruecos (arriba). «Nido de cigüeñas», por Mariano Bertuchi, portada del primer número de la *Revista de Tropas Coloniales*, publicada en 1926 y dirigida por Francisco Franco. Se definía como revista de difusión de estudios hispano-africanos (abajo).





Plano de la evolución urbana de Ceuta. Manuel Gordillo Osuna, *Geografía urbana de Ceuta*, Madrid: Instituto de Estudios Africanos-CSIC, 1972.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Vista general de Ceuta desde el monte Hacho. Fondo Calatayud. Archivo General de Ceuta.



Vista de Ceuta desde la bahía sur hacia el monte Hacho. Fondo Calatayud. Archivo General de Ceuta.



El puerto de Ceuta, Servicio de aviación del grupo de escuadrillas de Tetuán, 1922-1923. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Vista de Ceuta desde el Hacho. En primer término, el cuartel de las Heras. Fondo Calatayud. Archivo General de Ceuta.

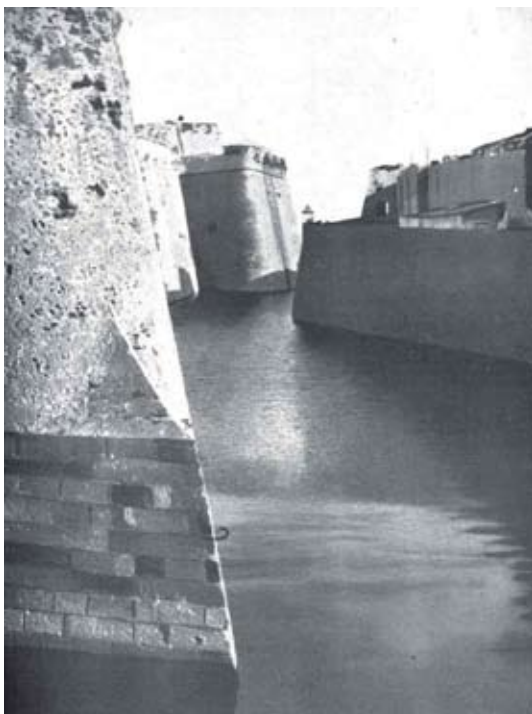
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Una de las antiguas puertas de las murallas de Ceuta. Fotografía de Ángel Rubio. *África*, 1 de febrero de 1933, p. 4.



Puente del foso de Ceuta antes de su restauración, *África*, 1 de julio de 1935, p. 137.



Foso de la Puerta del Campo de Ceuta. Fotografía de Sánchez Ramírez, *África*, 1 de julio de 1934, p. 8 (arriba). Baluarte de la entrada al Campo, *África*, 1 de octubre de 1932, p. 186 (abajo).

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



La transformación urbana de Ceuta. La calle Fermín Galán a principios de siglo XX. El mismo espacio urbano en 1930. *África*, 1 de febrero de 1934, p. 7.



La transformación urbana de Ceuta. El antiguo puente de la Almina y la calle Villanueva en 1920 y en 1929 tras su renovación. *África*, 1 de abril de 1934, p. 10.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El jardín, la plaza y el baluarte de San Sebastián, con el puente de la Almina. Fondo Calatayud. Archivo General de Ceuta.



El Casino Africano, situado frente al Casino Militar de Ceuta, 1924. Fotografía de Ángel Rubio. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Plaza del General Jordana en Ceuta. Archivo Fotográfico de Telefónica.



Calle del General Primo de Rivera en Ceuta. Archivo Fotográfico de Telefónica.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



La Almina. Canalización subterránea de telefonía en la plaza de Azcárate, Luis Ramón Marín, entre 1924-1931. Archivo Fotográfico de Telefónica.



Nueva línea urbana en la carretera de La Puntilla, Ceuta, Luis Ramón Marín, 1928. Archivo Fotográfico de Telefónica.



Monte Hacho desde la Almina. *África*, 1 de julio de 1935.



Paseo del Revellín, Ceuta. *África*, 1 de noviembre de 1935, p. 7.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Monte Hacho. Vista de los pinares del Hacho. Fotografía de Bartolomé Ros. *La Esfera*, 7 de julio de 1931.



Monte Hacho. Nueva carretera bordeando el Hacho. *África*, 1 de julio de 1935, p. 135 (izquierda). Monte Hacho. «Barranco de aloe, pinares y jara», *África*, 1 de septiembre de 1932, p. 5 (derecha).



«El momento de sacar un copo de bonitos en la almadraba». Fotografía de Ángel Rubio, 1924. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

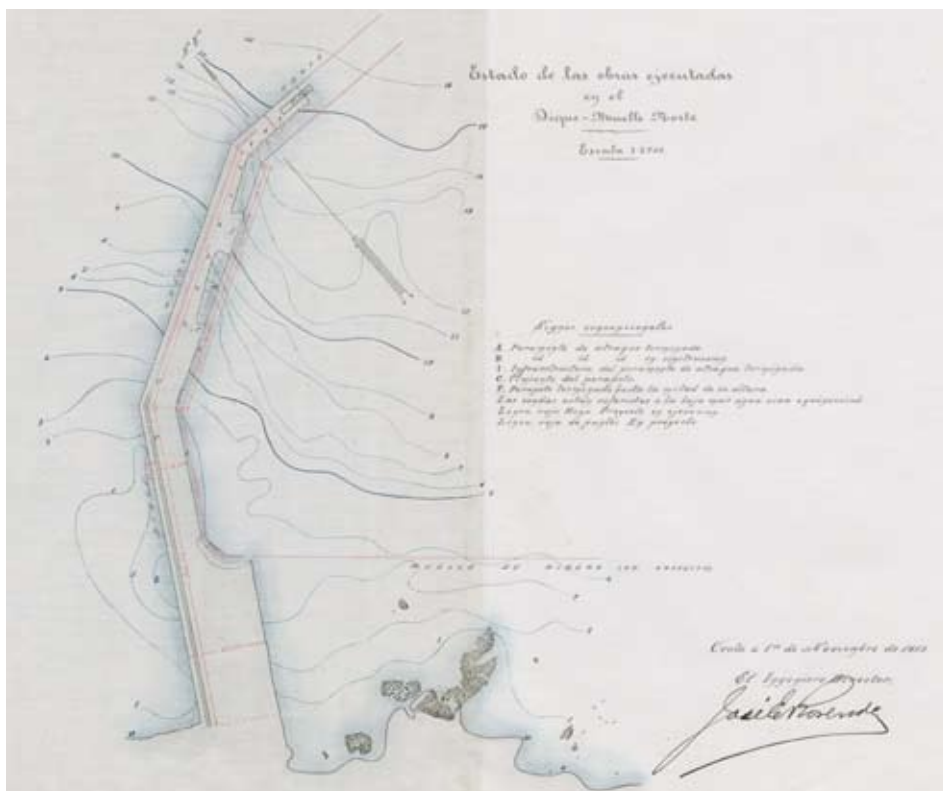
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Mariano Bertuchi, *Almadraba de Ceuta*, 1926. Museo de Ceuta.



El barrio de pescadores de fines del siglo XIX, con la catedral al fondo y sus vecinos en la calle popularmente conocida como «La Brecha», actual calle Independencia. Fotografía Calatayud. Archivo General de Ceuta.



Obras del dique de muelle norte del puerto de Ceuta, 1913. Se observa la superficie prevista ganar al mar con el denominado Muelle de Ribera. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Plano del puerto de Ceuta. Manuel Mascaró Barba y Fernando Serrano Súñer, «Una vista a los puertos de Algeciras, Ceuta y Gibraltar», *Revista de Obras Públicas*, 1929, p.190.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Sierra de Bullones y ensenada de Benzú. Fotografía de Ángel Rubio, 1924. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Fuerte militar. Fotografía de Ángel Rubio, 1924. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Restos de Ceuta la Vieja: Puerta de Fez. Fotografía de Ángel Rubio, 1924. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

1.4. Dos proyectos de ensanche para Ceuta de ingenieros militares

Además de propuestas con un marcado carácter de irrealizables, sobre Ceuta se generaron proyectos de extensión urbana con vocación de ser realizados al amparo de las leyes de ensanche. Así, bajo liderazgo militar, se plantearon algunos tanteos urbanísticos que, aunque no se ejecutaron, pusieron el acento sobre una serie de puntos conflictivos que volverían a ser objeto de interés en las propuestas concebidas durante las cuatro primeras décadas del siglo XX.

«Plano de la ciudad de Ceuta y de su Campo Exterior hasta Jadú en los Altos del Otero» y «Apuntes que pueden servir de base para la formación de un anteproyecto de ensanche de Ceuta por el Campo Exterior», son los títulos de las cartografías de una propuesta anónima de ensanche para Ceuta. Aunque no está datada, se podría situar a finales del siglo XIX, dado que en ella aparece reflejado, a nivel de emplazamiento, el hospital militar Docker y en la misma cartografía estaba esbozaba la propuesta del Cuartel de los 1000 hombres, que se realizó durante la primera década del siglo XX. Evidentemente, no existe referencia alguna ni al trazado de la vía férrea ni a la primera ampliación del puerto, realizados ya entrados en la primera década del siglo XX.

La propuesta abarcaba, por una parte, una radical reforma interior de la Ciudad Vieja, con la destrucción de su tejido urbano y su transformación en una estructura de manzanas casi regular. La zona fortificada del foso, que separa la ciudad antigua del Campo Exterior, desaparece, configurándose un vacío del que parte un tridente viario que sirve de estructura a la enorme superficie que abarca la totalidad de la zona de ensanche considerada. Se apoya también en la carretera de Jadú, que en la propuesta adquiere carácter de vía urbana. Al sur de la vía de Jadú, las manzanas cerradas se organizan en dos paquetes separados por el hospital militar, que queda dentro de una zona verde que discurre por el arroyo de Enmedio o Ribera del Puente. Esta zona conecta los dos ámbitos de edificaciones exentas proyectados, en los que predomina el espacio abierto: por una parte, al lado norte de la vía de Jadú, con una disposición de los edificios aislados apoyándose en el esquema viario, que a su vez se va adaptando a los desniveles topográficos del arroyo de Fez y que se escurre entre la zona verde de los dos paquetes de manzanas cerradas para continuar conformando el frente sur del ensanche.

Una vía de carácter secundario que cruza el Campo Exterior de norte a sur conforma el límite del ensanche. Sólo las vías estructurantes de la propuesta, la de Jadú y la de Benzú, en el borde norte, rompen ese cierre, que, por otra parte, parece quedar preparado para facilitar una posible —y poco probable entonces— nueva extensión de la ciudad.

Unos años más tarde, hay registro del proyecto denominado «Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta», firmado con fecha de 31 de marzo de 1917 por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda. Se compone de una memoria, dos minuciosas hojas cartográficas y un álbum de seis montajes fotográficos con indicación de los principales hitos de proyecto urbano. Si bien adolece de una intención urbanística clara, su calidad en cuanto a representación gráfica, así como algunas otras aportaciones, lo convierten en una contribución digna de consideración.

Según aparece referenciado en la Real Orden de Guerra de 1911, el ejército abogaba por la realización de un ensanche para la ciudad de Ceuta, por lo que con la ley de 15 de julio de 1912 se procedió a la adquisición del llamado Llano de las Damas²⁷, formado por los terrenos del Campo Exterior más próximos a la ciudad. La primera hoja cartográfica, a escala 1/10.000, establecía una propuesta de extensión de la ciudad en una zonificación en forma de arcos a partir del Foso. Esta zona consistía en un primer ensanche, que se desarrolla a nivel de proyecto en una segunda hoja a escala 1/2.000, y llega hasta el Llano de las Damas; un segundo ensanche, sin posibilidad real de intervención debido a temas fundiarios, al igual que sucedía con la siguiente franja, la zona industrial. Esta zona industrial conectaba directamente con el puerto en el dique Norte, ampliado en 1913, de modo que se favoreciera la exportación. La superficie situada más al exterior era ocupada por el estamento militar, distinguiendo entre una zona de edificios militares más próxima a la ciudad, a cuyo límite se situaba el “poblado moro” y una zona más alejada destinada a campo de instrucción. Se conformaba así una franja militar de protección en el Campo Exterior, solución que por otra parte parecía bastante obvia debido a la inestabilidad bélica en el entorno hasta la pacificación de 1927.

No había ninguna propuesta para la Ciudad Vieja, que se señala con una mancha denominada «ciudad» ni para la Almina, que quedaba marcada con otra mancha independiente en la zona norte. La zona sur de la Almina, de escarpada orografía, al igual que el monte Hacho, aparece marcada sólo por su orografía y por salpicaduras de puntos negros de naturaleza militar correspondientes a las baterías.

En el primer ensanche se presentan como elementos a destacar las infraestructuras. La línea de ferrocarril de Ceuta-Tetuán, todavía en construcción, formaba un arco que bordeaba el Campo Exterior y se engarzaba con la Ciudad Vieja, con un espacio verde a modo de plaza y con una ordenación de manzanas que se superponían sobre las eliminadas fortificaciones de la zona del foso. En la zona

27 Memoria de «Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta», proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917.

norte del foso se producía la conexión física con la ciudad, en la que se proponía el paseo denominado Norte —de igual modo que en el borde opuesto se proponía el paseo Sur—, que conectaba dos accesos más a la Ciudad Vieja con la zona de la estación de ferrocarril y el puerto, en ese momento con el muelle de Alfonso XIII que comenzaba su construcción. El límite del primer ensanche lo constituía una propuesta de «parcela para villas» que discurren hasta las faldas del monte Otero y llegan hasta el hospital militar Docker y la zona verde de la Ribera del Puente. La ordenación de manzanas que ocupa la mayor superficie del ensanche evidencia sus no muy afortunados criterios de composición con vistas a solventar la complicada topografía a la que se intenta adaptar el viario. De estos criterios resultaban manzanas de las más diversas dimensiones y geometrías que afectaban también a la propuesta de la estructura viaria.

De mayor interés resultan las infraestructuras viarias y los espacios verdes. La calle de la Marina, en la Ciudad Vieja, se proponía continuarla con un nuevo puente de conexión en la zona norte del ensanche, y con la carretera de la Puntilla, de la que partiría hacia el sur, siguiendo el arroyo de la Ribera del Puente, un gran parque que llegaba hasta el monte del Otero, configurando un invariante presente en las propuestas que se desarrollarán sobre la ciudad en los años venideros. La representación de las secciones viarias configura una primitiva propuesta de jerarquización en la que destaca el hecho de que, excepto las calles de 15 metros de ancho, las calles de 25 metros de ancho, la carretera de Tetuán y del Foso, presentan arbolado urbano.

En la memoria del proyecto se incluye la descripción del proceso administrativo seguido, que había permitido la elaboración de la propuesta de ensanche y los pasos futuros que permitirían su realización. En ellos se intuyen dos de los principales problemas que aquejarían a las ambiciosas propuestas de desarrollo urbano no sólo de Ceuta: el problema de la propiedad del suelo y la necesidad de financiación: «En enero de 1913 se cursó a Guerra el Tanteo de Ensanche, sobre el cual recae la R.O. de 24 de marzo de 1916 ordenando a la Junta de Armamento y Defensa y Comandante de Ingenieros, reúnan numerosos datos y hagan estudios relativos al Ensanche. Todo esto se ha cumplimentado e inmediatamente la Junta propondrá a Guerra los medios de ejecutar el Ensanche. Estos medios serán: El nombramiento por R. D. de la Junta de Ensanche con arreglo a los preceptos que rigen para las poblaciones españolas, amoldados a Ceuta por su carácter militar. Aprobación del proyecto de tanteo con arreglo a los planos que se acompañan. Pedir una Ley para que puedan venderse los terrenos del 2º Ensanche y zona industrial. Pedir subvenciones al Estado y al Municipio, pues de otro modo no podrá ejecutarse. También se propondrá la creación de una junta magna en que estén representados todos los organismos oficiales y fuerzas vivas de Ceuta, a fin de que expongan las necesidades de toda índole que puedan tener en el ensanche a fin de tenerlo en cuenta».



«Plano de la ciudad de Ceuta y de su Campo Exterior hasta Jadú en los Altos del Otero» (arriba) y «Apuntes que pueden servir de base para la formación de un anteproyecto de ensanche de Ceuta por el Campo Exterior» (abajo). Propuesta anónima de ensanche de Ceuta de principios del siglo XX. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



«Plano de conjunto». Tanteo para el ensanche de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Detalle del plano de conjunto con la zonificación del Campo Exterior. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

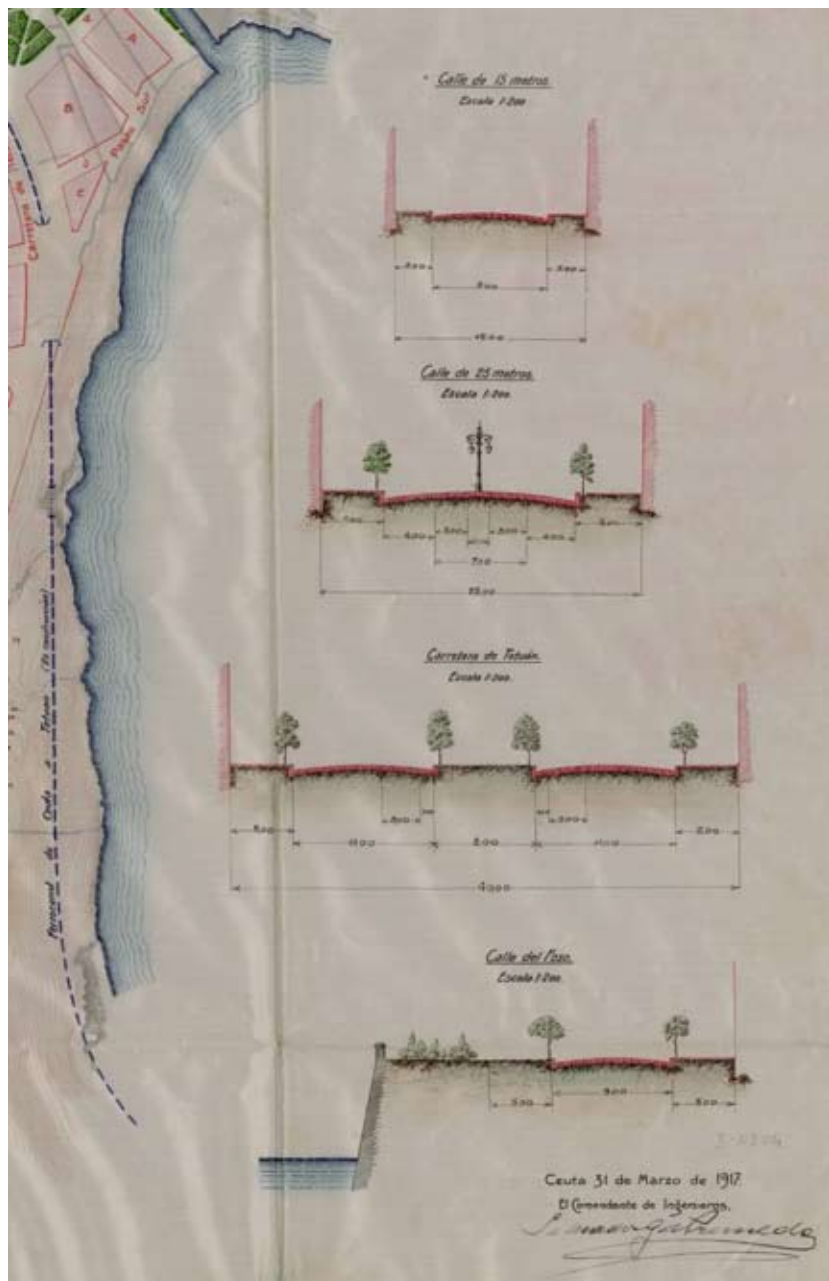


Plano parcelario del Campo Exterior de Ceuta, 1922. Archivo General de Ceuta.

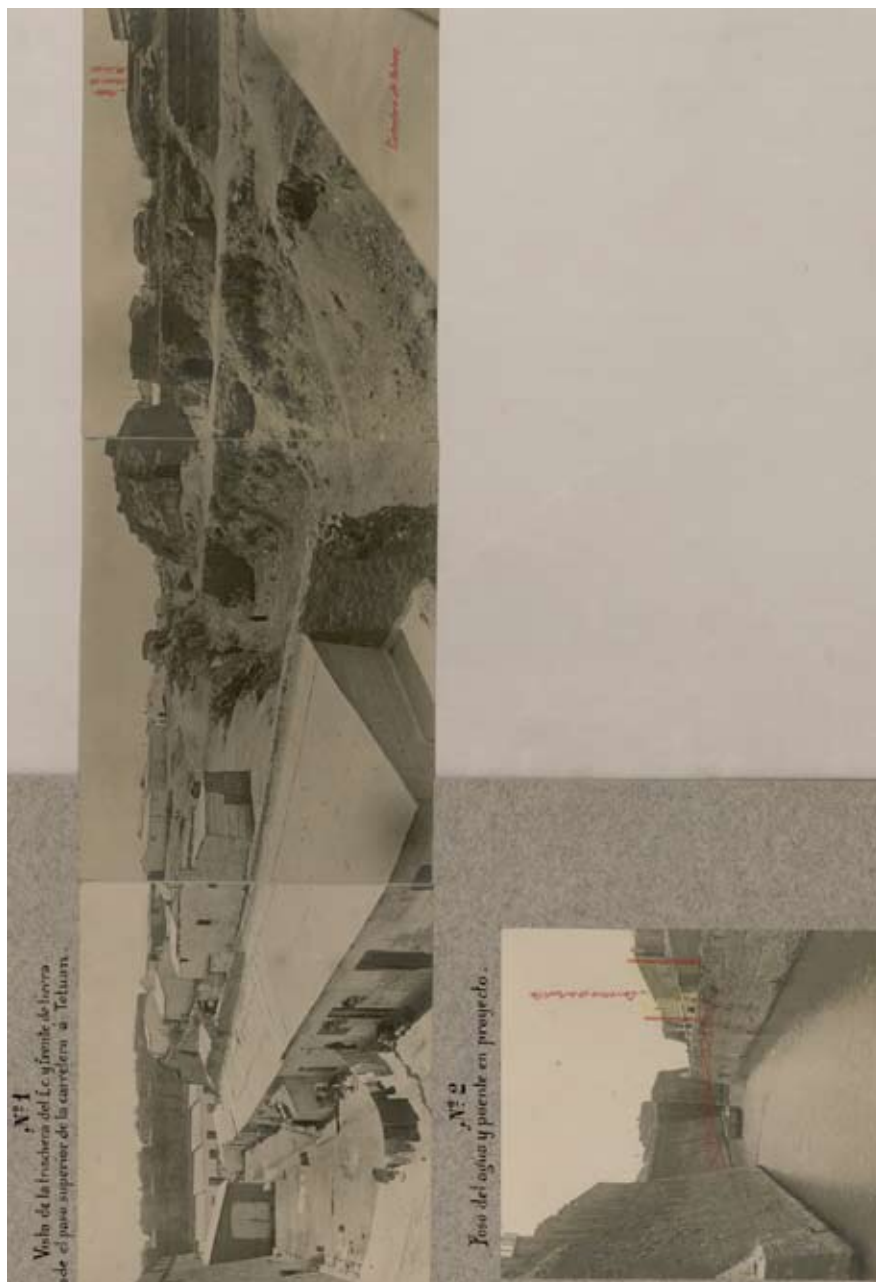


Propuesta de ensanche de Ceuta. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

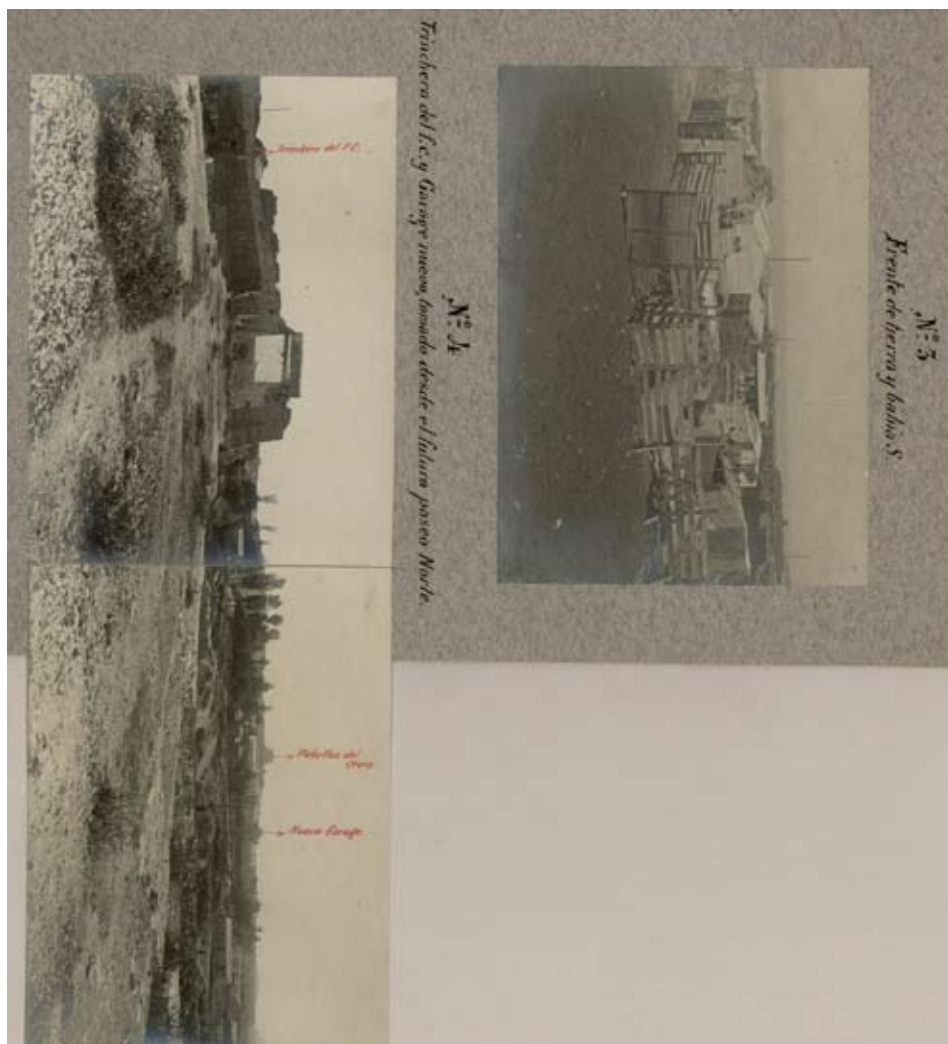


Detalle de los viarios propuestos. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

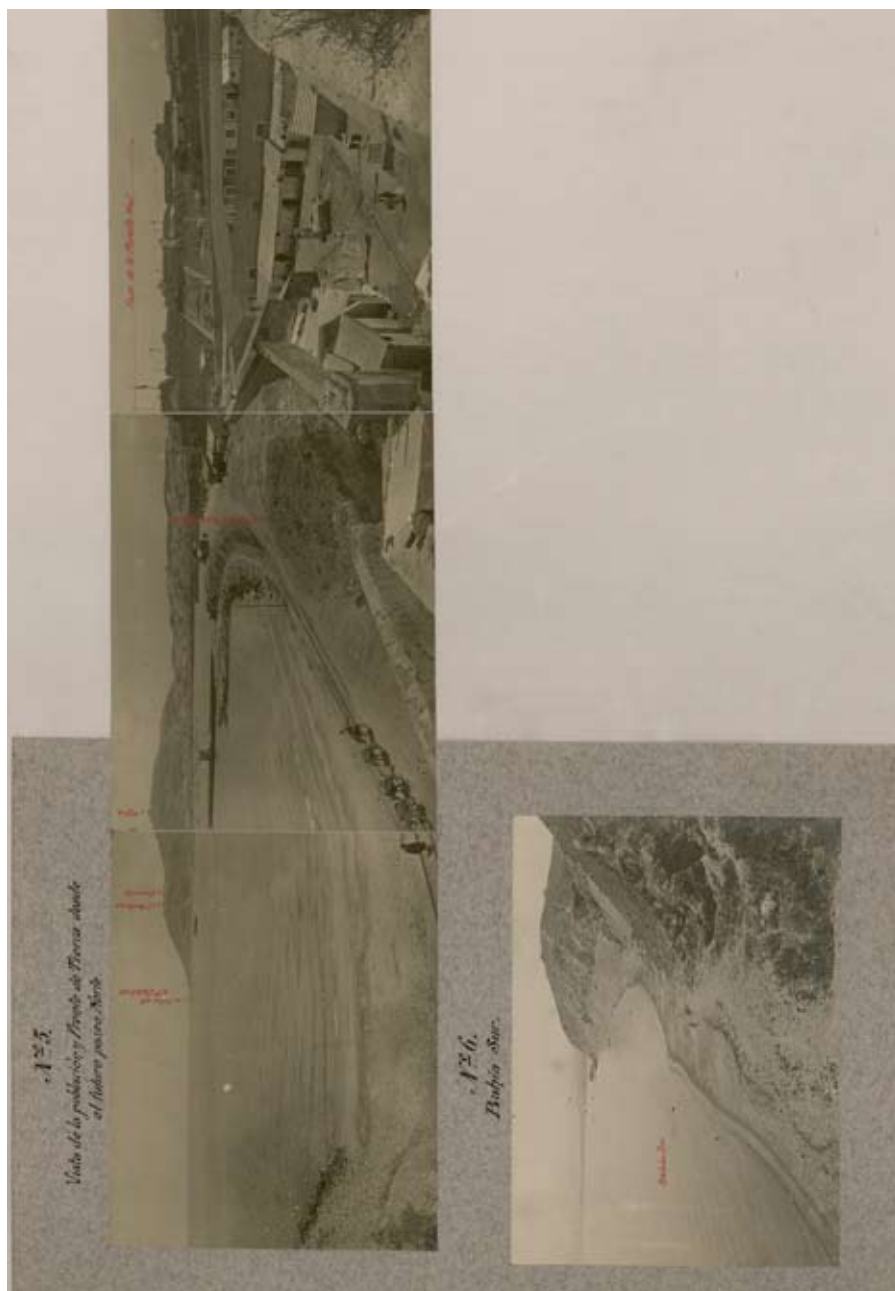


Fotografías 1 y 2. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Fotografías 3 y 4. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Fotografías 5 y 6. Tanteo para el ensanche de la población de Ceuta, proyecto firmado por el comandante de ingenieros Salvador García de Pruneda, 31 de marzo de 1917. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CAPÍTULO

2

LA CIUDAD LINEAL CEUTA-TETUÁN

Una de las propuestas urbanísticas de mayor interés realizadas en territorio ceutí fue la Ciudad Lineal Ceuta-Tetuán. El proyecto no pasó de ser un esbozo teórico y su trazado no afectaba como tal a la estructura urbana de Ceuta, ya que se yuxtaponía a ella. En realidad, su ámbito territorial abarcaba el entorno de la línea de conexión férrea de Ceuta con Tetuán, la capital del Protectorado español.

Su promotor fue Hilarión González del Castillo (1869-1941), abogado, teórico del urbanismo y propagandista de las innovadoras teorías del ingeniero, urbanista y principal ideólogo y promotor de la Ciudad Lineal de Madrid, Arturo Soria y Mata (1844-1920).²⁸ Y lo hizo a través de las páginas de la revista *La Ciudad Lineal*, fundada en 1897 como «Órgano oficial de la Compañía Madrileña de Urbanización», compañía fundada tres años antes por Arturo Soria y Mata para la construcción de «barriadas cómodas, higiénicas y baratas» en donde «se haga compatible la vida del campo con la proximidad al centro» de la ciudad, y bajo el lema: Para cada familia, una casa; en cada casa, una huerta y un jardín», además de la primera revista europea sobre temática urbanística.

En 1922 Hilarión González del Castillo planteaba en las páginas de la citada revista la analogía en la que, de igual modo que la retícula había constituido la gran aportación española al urbanismo en América, la ciudad lineal podría pasar a convertirse en la gran aportación urbanística de nuestro país en el continente africano. Y la colonización del Rif sería una singular oportunidad para su puesta en marcha. Desde este planteamiento, el mapa de España y sus colonias, incluso el mapa del mundo entero, cambiaría sustantivamente si los procesos de urbanización pasaran a estructurarse a modo de triangulación territorial como proponía Arturo Soria y Mata.

González del Castillo retomaba así una idea ya expresada por Arturo Soria y Mata. En febrero de 1913 Arturo Soria y Mata²⁹ sometió a la consideración del presidente del Consejo de Ministros, a la sazón el conde de Romanones,³⁰ el proyecto de la que sería la primera ciudad lineal entre Ceuta y Tetuán, con la finalidad de fomentar una penetración pacífica y de colonización militar en Marruecos.³¹ La colonización del Rif era una oportunidad única para la puesta en marcha del

28 George R. Collins et al, *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid: Revista de Occidente, 1968.

29 Arturo Soria y Mata, «La primera Ciudad Lineal africana entre Ceuta y Tetuán», *La Ciudad Lineal*, nº 513, 1913, pp. 65-66.

30 Sobre el conde de Romanones, ver Javier Moreno Luzón, *Romanones. Caciquismo y política liberal*, Madrid: Alianza Editorial, 1998.

31 Hilarión González del Castillo, «La ciudad jardín Madrid-Guadarrama», *La Construcción Moderna*, nº 20, 1929, pp. 307-312.

proyecto. «La ciudad lineal entre Ceuta, Tetuán, Melilla, Tánger, Larache, Arcila y demás puntos importantes de nuestra zona sería además de trocha militar una fuente de grandes riquezas y modelo de colonización superior a la de los franceses en Argelia», llegó a escribir el propio Arturo Soria y Mata.³²

El conde de Romanones era, además de político, un empresario con intereses económicos en Marruecos como partícipe de la compañía minera Sindicato Español de Minas del Rif. Soria y Romanones coincidían en su valoración de las comunicaciones como motor de desarrollo. De hecho, Romanones llegó a exponer, tras un viaje a Marruecos en 1914,³³ cómo la apertura de nuevas vías de comunicación era fundamental para la penetración colonizadora, que debía hacerse militarmente ya que éste era el único modo de garantizar la paz. La actitud de Romanones se basaba en dos principios: respeto absoluto a la propiedad indígena, reglamentando la colonización de modo que no se menoscabase ese acato, y la elaboración de un plan de obras públicas que diera valor añadido a los territorios colonizados y lograra que éstos proporcionasen los recursos necesarios para el mantenimiento del Protectorado, económicamente deficitario para España.³⁴

Hilarión González del Castillo, desde medios como *La Ciudad Lineal*, *Revista Hispano Africana*, órgano de difusión de la Liga Africanista, y *La Construcción Moderna*, propiedad del arquitecto Luis Sainz de los Terreros y del ingeniero Eduardo Gallego, trató de explicar a partir de los años veinte las bondades de la propuesta de Soria y Mata. La ciudad lineal norteafricana era un auténtico experimento colonizador con la finalidad de consagrar —una de las muchas expresiones de marcado carácter religioso que acostumbraba a usar González del Castillo³⁵ en sus artículos— una propuesta urbanística que podía convertirse en «el salvamento de la civilización», según el título homónimo de H. G. Wells.

La nueva ciudad lineal norteafricana estaba previsto que tuviera un carácter predominantemente militar ya que sería trazada y custodiada por militares, que la protegerían de los peligros bélicos de la zona. Era por tanto una ciudad lineal militar y colonizadora. Prueba de ello fue el nombre escogido para la misma: Victoria. Esta insistencia en un lenguaje bélico no era ajena a las circunstancias del momento y probablemente tuviera que ver con la necesidad de contar con el

32 Arturo Soria, «Mis ideales», *La Ciudad Lineal*, nº 590, 1913, p. 76. El principal referente colonizador francés, hasta la llegada en 1914 del mariscal Lyauty a Marruecos, era Argelia.

33 «Declaración del conde de Romanones», *El Imparcial*, 31 de julio de 1914.

34 «Romanones y el Protectorado de Marruecos», *La Ciudad Lineal*, nº 728, 1922, p. 67-68.

35 Hilarión González del Castillo, «La ciudad jardín Madrid-Guadarrama», *La Construcción Moderna*, nº 20, 1929, pp. 307-312.

apoyo estatal y, por tanto, del estamento militar, sin cuyo beneplácito era muy complicada la incursión en el Protectorado.

El sentido de la colonización llevaba implícito en el caso norteafricano un rumbo específico de colonización agrícola, con el interés por la puesta en marcha de sistemas de regadío que convirtieran los suelos cultivables en productivos y que permitieran abastecer las poblaciones de los yermos territorios del Magreb. De hecho, en su aportación a la teoría de la ciudad lineal, Hilarión González del Castillo proponía franjas agrícolas a partir de las áreas boscosas que delimitaban las manzanas residenciales.

2.1. La descripción del trazado

Las ciudades de Ceuta y Tetuán, Esta última capital del Protectorado español, distan cincuenta kilómetros. Además, eran entonces las urbes de mayor tamaño y población de su entorno más inmediato. La propuesta de Hilarión González del Castillo consistía en unir las por un gran paseo marítimo de 30 ó 40 metros de anchura, donde la base inicial de su trazado era la carretera que el ejército español había logrado construir a duras penas en 1859.

La espina dorsal del proyecto urbano era una doble línea de tranvía eléctrico que discurriría, a modo de vía-parque, sobre el trazado del ferrocarril de vapor entonces existente entre ambas ciudades, en un espacio dotado de vegetación y con separación de tráfico. A lo largo del lado interior de la vía, con manzanas dispuestas a modo de sucesión de franjas, se construiría una asimétrica ciudad lineal, de tal modo que se dejaba libre de construcciones el lado que discurría al borde del mar, permitiendo el disfrute de las vistas al Mediterráneo. Esta ciudad sería por tanto una variante del modelo de ciudad-lineal que se denominaría ciudad-lineal litoral.

A lo largo del lado interior de la espina dorsal se sucederían las franjas de terreno destinadas a distintos usos. El primer frente edificado constaba de manzanas de 200 metros de fondo por 300 metros de largo ocupadas por viviendas unifamiliares asiladas de modo que se permitiera dejar espacio libre destinado a vegetación y que admitiera el necesario soleamiento y la pertinente ventilación. Separada por una calle de 20 metros de anchura se dispondría la denominada franja industrial, con manzanas de 300 metros de fondo por 620 metros de largo, destinadas a fábricas, viviendas independientes para obreros y edificios públicos como cuarteles, asilos y hospitales. Más allá, separadas también por una calle de 20 metros de ancho, se situarían las amplias e irregulares parcelas agrícolas. Como límite de la ciudad se proponía una gran masa forestal, también de estructura lineal.

Todas las dimensiones eran, sin embargo, orientativas, pues debían adaptarse a la compleja orografía del terreno.

En el caso de la Ciudad Lineal de Madrid, la franja de viviendas conformada por las dos hileras de manzanas de 200 metros de ancho cada una estaba protegida también por dos franjas de bosques de 180 metros de ancho, a partir de las cuales se extendían los campos de cultivo.

El principal escollo a resolver era desarrollar los ingentes trabajos de obra pública que habrían de llevarse a cabo, aunque González del Castillo intentara minimizarlos al reducir la ingente inversión económica demandada comparándola con los beneficios que se obtendrían. Para los suministros de agua se requerían obras de construcción de embalses en los ríos Negro y Asmir, los de más entidad que atravesaban la franja litoral, y de canalización y construcción de líneas de distribución que debían servir no sólo al suministro doméstico de las nuevas áreas residenciales, sino al sistema de riego de las zonas agrícolas y boscosas contenidas en la propuesta. Se sumaban además las obras hidráulicas de los saltos de agua para dotar de suministro eléctrico y permitir el saneamiento y el dragado de las zonas pantanosas.

Las repoblaciones del arbolado de las masas boscosas, que tendría además un importante papel defensivo, habrían de desarrollarse en generosas superficies. Si incidimos en el aspecto militarizante de la propuesta, su trazado estaba fortificado a modo de corredor de 4 kilómetros de ancho mediante fortines o puestos militares, que protegerían la comunicación entre las dos ciudades más importantes del entorno.

Para la ejecución del proyecto se proponía un desarrollo en cuatro fases³⁶, cuya delimitación geográfica se harían coincidir con los principales accidentes topográficos del recorrido —los ríos Negro, Asmir y de Lilá—, a los que correspondía una división en cuatro tramos de unos diez kilómetros de longitud cada uno. Los cuatro tramos funcionarían como ciudades casi independientes, llegando incluso a tener distintas denominaciones que tendrían que ver con la propia orografía del lugar: Los Castillejos, Zenzem, Zeguelel y Lilá. Lo cierto es que, en cuanto a su longitud, el proyecto seguía el trazado de la Ciudad Lineal de Madrid, que tenía una longitud total de 53 kilómetros, con una primera fase de 5 kilómetros de desarrollo, que iba desde la avenida de Aragón al Pinar de Chamartín. La segunda fase, que contaba con 8 kilómetros, localizados entre Vicálvaro y Vallecas, ya no llegó a realizarse.

36 Hilarión González del Castillo, «El protectorado de Marruecos», *La Ciudad Lineal*, nº 723, 1921, pp. 743-746, y «La ciudad lineal Ceuta-Tetuán», *La Ciudad Lineal*, nº 724, 1922, pp. 3-6.

La ejecución de las obras y su gestión administrativa se desarrollarían a través de compañías concesionarias privadas. Previamente, el Estado tendría que hacerse con la propiedad de los terrenos y tutelar todo el proceso, que habría de adquirir la declaración de obra de utilidad pública, de modo que se permitiesen las expropiaciones y se facilitasen ventajosas condiciones y privilegios tributarios y subvenciones para la iniciativa privada. En este caso, el liderazgo no correspondería al empuje privado, como ocurría en la Ciudad Lineal de Madrid a través de la Compañía Madrileña de Urbanización, sino al Estado y la iniciativa privada entraría a través de la concesión de la explotación de las infraestructuras. La forma de gestión sería fruto de la coordinación pública-privada, donde la iniciativa privada se constituía en agente necesario.

Más allá de la visión general de la colonización territorial, los intereses concretos que favorecerían la nueva ciudad lineal entre Ceuta y Tetuán serían en primer lugar el fomento del turismo. Ya Arturo Soria y Mata, en 1913, con motivo de la pacífica toma de Tetuán, expuso a Romanones cómo en lugar de invertir en reformar la ciudad, convenía dejar ésta tal cual, conservando su autenticidad y construyendo nuevos centros urbanos. Estos nuevos asentamientos se convertirían en auténticos polos de atracción del turismo internacional. A este factor se sumaría el acoger a emigrantes, fundamentalmente a aquellos españoles procedentes de las regiones cuya población marchaba en su mayor parte a América, cambiando su ruta hacia Marruecos. Otro factor sería servir de recompensa a los esforzados militares. Y convertirse en vivero de nuevas actividades económicas.

La composición social de la ciudad lineal norteafricana no aparece claramente definida en las distintas explicaciones de la propuesta.³⁷ A modo de ejemplo, en un artículo que recoge la revista *La Ciudad Lineal* se llegaba a afirmar que la iniciativa debía ser llevada a cabo por una «empresa constructora de casas baratas para todas las clases sociales en forma de barriadas higiénicas en que aparecen mezclados la casa del rico, la del obrero y la de la clase media, todas independientes, sanas, alegres; todas pudiendo ser adquiridas a largos plazos».³⁸ Por otra parte, la población autóctona pasaba a beneficiarse de las ventajas que suponían la red de nuevos servicios y de dotaciones propuesta, además de la eliminación de las infraviviendas que se localizaban en las poblaciones influidas por el nuevo trazado.

En ningún momento se entró a valorar el impacto real que la propuesta tendría en las ciudades de inicio y final del trazado, es decir, Tetuán y Ceuta. De hecho, era una ciudad nueva en todas sus dimensiones y el esquema de la propuesta no

37 Alberto Darías Príncipe, «Una posible utopía: la Ciudad Lineal Ceuta-Tetuán», *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, nº 39, 2008, pp. 175-185.

38 «Romanones y el problema de Marruecos», *La Ciudad Lineal*, nº 728, 1922, pp. 67-68.

entraba en definir ese punto, como González del Castillo expuso en una conferencia en el Ateneo de Madrid.³⁹ Se mostraba solo la intersección de la principal vía de la ciudad de partida y llegada con la vía central de la ciudad lineal, pero no se proponía ninguna descripción sobre el modo en que se encontraban y se maclaban los diferentes tejidos urbanos. Tanto Ceuta como Tetuán perderían protagonismo e identidad propia convertidas en verdaderos nodos de comunicación entre las diferentes líneas que triangulaban el territorio según visualizaba Arturo Soria y Mata.

2.2. El soporte ideológico

La Ciudad Lineal de Arturo Soria constituía la única experiencia española —junto con la obra de Ildefonso Cerdá— que figuraba en los ámbitos internacionales de difusión del urbanismo y que fue realmente capaz de generar discusión y aproximaciones distintas desde el panorama foráneo. En las publicaciones de los años treinta era común que figurara en los cuantiosos listados recopilatorios que llenaban las publicaciones y las actas de los congresos donde el urbanismo era el principal protagonista.

El referente inmediato de la Ciudad Lineal de Ceuta-Tetuán era, sin lugar a dudas, la Ciudad Lineal de Madrid, cuyas dimensiones básicas mantenía la propuesta norteafricana, aunque en el caso madrileño, a diferencia del anterior, se construyó, como estaba previsto, un frente de manzanas a ambos lados de la vía principal de comunicación. La vía se convertía en un eje de simetría y no se establecía zonificación alguna. No hay que perder de vista que el principio que regía la propuesta madrileña, la vivienda en un entorno higiénico, no era el mismo que soportaba la propuesta norteafricana, fundamentado en la colonización territorial.

El otro gran referente era el modelo de la ciudad-jardín inglesa, de la que la ciudad lineal se consideraba su antecedente más inmediato. Creada por Ebenezer Howard, fue definitivamente respaldada con la aprobación de la Town Planning Act inglesa de 1909, iniciativa legal en cuya elaboración participó Raymond Unwin, que puso en práctica las ideas de Howard y para cuya aplicación publicó *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*.⁴⁰ El éxito de la construcción de la primera ciudad-jardín de Letchworth, iniciada en 1902, y la ciudad-jardín de Hampsted y, posteriormente, ya en los años veinte, la ciudad-jardín de Welwyn, eran espaldarazos a un modo específico

39 Hilarión González del Castillo, *Ciudades jardines y Ciudades lineales*, Madrid: Imprenta de la Ciudad Lineal, 1913.

40 Raymond Unwin, *La práctica del urbanismo*, Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (1ª ed. 1909).

de promover la construcción de viviendas sociales. Ebenezer Howard fundó en 1913 la International Garden Cities and Town Planning Association en Inglaterra, pero pronto sobrepasó esos límites geográficos. El objetivo inicial que se propuso la asociación era promover el concepto de planificación urbana y la mejora de la vivienda social a través de la difusión del modelo de la ciudad-jardín. Los congresos y las actividades de la International Garden Cities and Town Planning Association fueron también un foro que propició el intercambio de conocimientos y experiencias internacionales, que abarcó cuestiones que iban desde las acciones legales y reglamentarias hasta el diseño.

Su cada vez más abierta y ambiciosa visión de los temas urbanos le llevaría a cambiar su nombre por el de International Federation for Housing and Town Planning (IFHTP), que se aproximaba más a su verdadera esencia: el planeamiento urbano a través del desarrollo de la vivienda social, de acuerdo a la definición que en 1920 formuló dicha asociación del concepto de ciudad-jardín: «Una ciudad jardín es una ciudad diseñada para una vida y unas industrias sanas; de un tamaño que permita una total vida social, pero no mayor; rodeada por un cinturón rural; siendo propiedad pública toda la tierra o guardada para la comunidad en depósito».⁴¹ De hecho, esta red internacional de urbanismo, con sus congresos y modos de difusión, suscitó desde el principio la admiración de Hilarión González del Castillo.

Sin embargo, la ciudad lineal norteafricana tenía un mayor vínculo con las reflexiones que se estaban produciendo a partir de los años veinte sobre el modo de producir ciudad. Participaba también de las exploraciones que el urbanismo marxista —principalmente en Rusia, uno de los más activos centros de interés a finales de los años veinte y principio de los treinta—, estaba llevando a cabo sobre la desintegración de la ciudad y la urbanización del campo. Estos conceptos no eran ajenos a los debates que tenían lugar en España, ya que habían sido anticipatoriamente formulados por pioneros como el propio Arturo Soria desde finales del siglo XIX e Ildefonso Cerdá incluso antes, y recuperados en este mismo momento por urbanistas como César Cort.⁴²

El paralelismo de la propuesta norteafricana con la ciudad lineal de Nicolai Miljutin de 1930, en relación con el concepto de distribución lineal de los usos del suelo al establecer una división en zonas y subzonas con sus características edilicias propias y no en cuanto a su formalización, era concomitante con algunos de los

41 Charles Benjamin Purdom, *The Building of Satellite Towns: A Contribution to the Study of Town Development and Regional Planning*, Londres: J.M. Dent & Sons, 1925, p. 32.

42 César Cort, *Campos urbanizados y ciudades rurizadas*, Madrid: Federación de Urbanismo y de la Vivienda de la Hispanidad, 1941.

principios de la ciudad funcional defendidos desde los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM).

De hecho, la zonificación, o más comúnmente conocida como el *zoning*, había quedado completamente consagrado a finales de los años veinte, cuando las ciudades americanas lo convirtieron en la principal herramienta de planificación urbana. El concepto de *zoning* se transfería y retrotransfería entre Europa, sobre todo en países como Alemania, y Norteamérica. La primera regulación normativa considerando el uso y la altura de la edificación como parámetros de proyectación urbana tuvo su origen según el abogado norteamericano Edward Basset —responsable del New York Zoning Resolution de 1916 junto al ingeniero y arquitecto George Burdett Ford— en la exposición de urbanismo de Dusseldorf de 1908. En la misma, que contó con Werner Hegeman como secretario, se mostró por primera vez la experiencia alemana de distribución de zonas en base a usos y alturas.⁴³

Para concluir, si bien la primera ciudad lineal norteafricana no pasó de ser un bosquejo de intenciones hecho público a través de algunas publicaciones y revistas que no tuvo mayor repercusión en su época, la actual urbanización del litoral marroquí que va desde Ceuta hasta Tetuán no puede por menos que recordar aquel intento de urbanización propuesto hace ahora casi un siglo.

2.3. Otra propuesta singular: Atlantropa

La excepcional situación geográfica de Ceuta propiciaba no dejaran de generarse otras propuestas de carácter más utópico. La idea de partir, o unir, según correspondiera, grandes masas de tierra continental por su punto más débil era una gran atracción para los proyectos de las grandes infraestructuras que el desarrollo de la técnica iba a permitir en un futuro próximo. Las propuestas que hasta mediados del siglo XIX se consideraban utópicas en determinadas geografías muy singulares parecían ser viables en el siglo XX. Así, el canal de Suez, inaugurado en 1869, se convirtió en la muestra evidente de que estas grandes hazañas eran posibles. De entre estos lugares singulares, los 14 kilómetros que separaban por mar Europa de África no podían dejar indiferentes a las mentes más inquietas.

La propuesta de unir África y Europa tuvo un punto álgido a lo largo de la década de los veinte y primeros años treinta. La revista *África* recogió algunas iniciativas al respecto, como lo pone de manifiesto el artículo «Un proyecto fantástico: Atlantropa», publicado en 1933. A la altura de esos años, novedosos *ferry-boat* surcaban ya el Estrecho, a los que se les otorgaba el papel de puentes móviles. Otro

43 Peter Hall, *Cities of tomorrow*, Oxford: Blackwell Publishers, 1997, pp. 60-61.

ejemplo lo constituye la propuesta de construir un puente colgante del ingeniero Larrucea, auspiciada por los llamados Centros Comerciales Hispano-Marroquíes, institución africanista de carácter privada fundada en 1904 que lideraba numerosas iniciativas con el fin de fomentar el comercio con Marruecos. El túnel submarino que presentó en 1927 el ingeniero Pedro Jevenois, teniente coronel de Artillería, fue otra propuesta, en este caso fruto del interés de la administración central, pero los avatares políticos la condenaron al fracaso.

Todas las propuestas eran ambiciosas obras de infraestructuras. Sin embargo, todas quedaron deslucidas con la presentación de Atlantropa,⁴⁴ la sorprendente propuesta debida al arquitecto de Múnich vinculado a la primera Bauhaus, Herman Sörgel (1885-1952). A partir de 1927 éste se encargó de difundir su propuesta de realizar la unión de Europa y África a través de la construcción de un gran dique que hacía las veces de vía de conexión terrestre —automovilística, férrea y de instalaciones— con el continente africano. Aunque Ceuta no era el punto concreto de conexión africano, pero sí formaba parte de la compleja propuesta de diques y canales que convertirían al Mediterráneo en un gran lago capaz de generar energía eléctrica a partir de un complejo sistema de diques que lo separara del Atlántico. En Ceuta se localizaría la gran central eléctrica del sur, frente a la gran central de norte situada en Tarifa.

El trasfondo del ambicioso proyecto no era resolver la conexión entre los dos continentes, sino la creación de uno nuevo, de nombre Atlantropa. Suponía la reducción de tamaño del Mediterráneo a base de librar sus excedentes de agua en mares interiores distribuidos por la zona sahariana, que pasaría a convertirse en una tierra fértil. Entre sus intenciones pretendía también rebajar el nivel del Mediterráneo 100 metros en la parte occidental y 200 metros en la oriental, lo que permitiría recuperar un área mayor que la superficie de Francia, que podrían dedicarse a la agricultura.

La justificación alegada por Sörgel no era otra que devolver al Mediterráneo su supuesto estado natural, apoyado en la teoría del geógrafo alemán Otto Jessen (1891-1951), que en los primeros años veinte excavaba la desembocadura del Guadalquivir para demostrar que la Atlántida era Tartessos. De estas experiencias surgió la teoría de Jessen sobre el Mediterráneo expuesta en 1927, donde planteó que, a pesar de su tamaño y su ubicación, el *Mare Nostrum* no podía seguir existiendo en su misma forma. Así, su propuesta era, dado que la “vena principal” a través de la cual el Mediterráneo recibía su “sangre” era el estrecho de Gibraltar,

44 Sobre Atlantropa véase Plácido González Martínez, «Atlantropa. Arquitectura y ciudad moderna para un sueño eléctrico del Mediterráneo», *Cuaderno de Notas*, nº 13, diciembre de 2010, pp. 83-91.

a través de la construcción de un sistema de presas, el mar se reduciría de tamaño lentamente permaneciendo lagos más pequeños de agua salada.

En base a estas teorías, a finales de 1927 Sörgel comenzó a trabajar en su proyecto de Panropa, más tarde renombrado como Atlantropa. Sobre la base de los resultados de Jessen, Sörgel ideó un plan para transformar toda la región del Mediterráneo. El proyecto consistía en la construcción de una gran presa hidroeléctrica de 35 kilómetros de longitud a través del estrecho de Gibraltar para evitar la entrada de agua desde el Atlántico, de una segunda presa a través de los Dardanelos para cortar el flujo de agua desde el mar Negro y de una tercera represa entre Sicilia y Túnez, que debería dividir el Mediterráneo en dos. Con ello se generaba, aparte del desarrollo agrícola que suponía el reparto del excedente de agua por el desierto sahariano, una ingente cantidad de energía eléctrica, verdadero motor de los tiempos modernos.



Mariano Bertuchi, *Tren de Ceuta*, 1924.

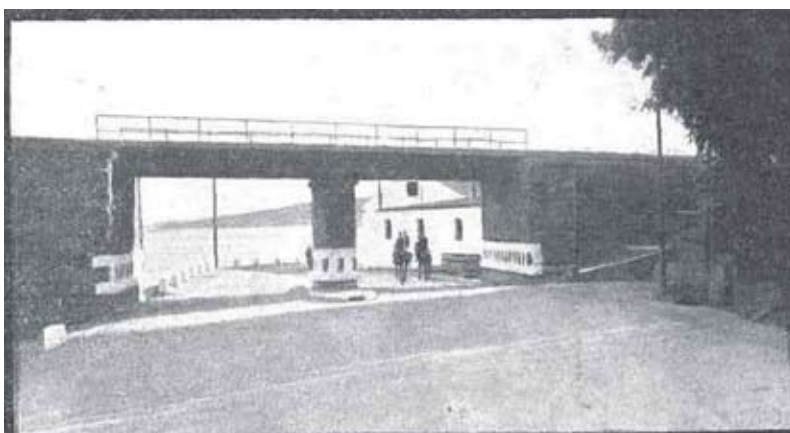


Fotografía del tren Ceuta-Tetuán, Ángel Rubio, 1924. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Mapa militar fechado en 1919 donde aparece marcada la línea de ferrocarril de vía estrecha (negro) y la carretera (rojo) entre Ceuta y Tetuán, 1919. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Vistas de la carretera Ceuta-Tetuán. Fotografía Rubio. *África*, 1 de febrero de 1931.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



La estación de Ceuta del ferrocarril Ceuta-Tetuán circa 1925.

La estación del Negro en el recorrido del ferrocarril Ceuta-Tetuán en 1918. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



La estación de Tetuán de la línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán el día de su inauguración. Fotografía Pérez. *Nuevo Mundo*, 31 de mayo de 1918.



Puente de Tarajal (arriba) y puente de Fnideq o Castillejos (abajo) en el recorrido del ferrocarril Ceuta-Tetuán en 1918. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Puente del Negro (arriba) y puente sobre el río Martín (abajo) en el recorrido del ferrocarril Ceuta-Tetuán en 1918. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

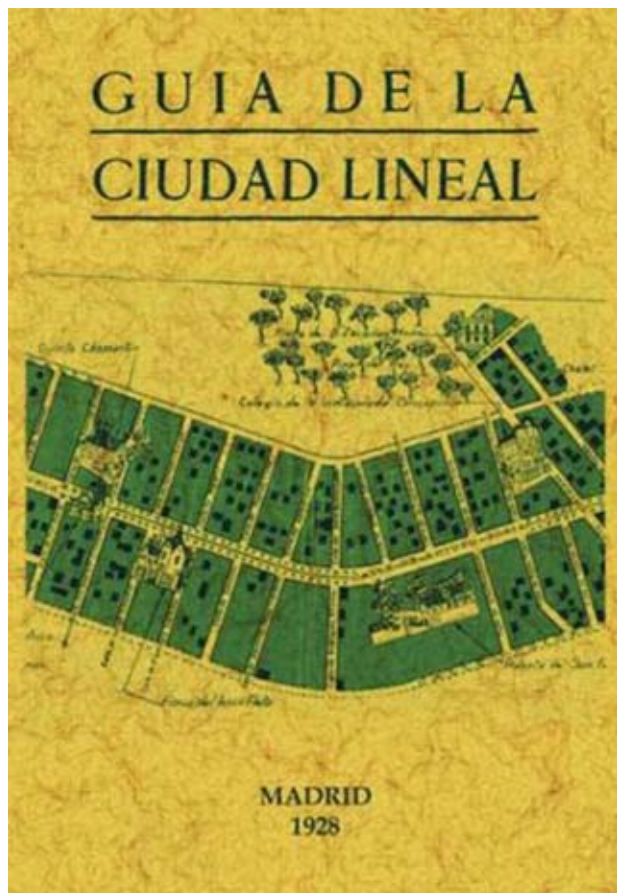


Ceuta. La estación Ceuta-Tetuán y los depósitos de locomotoras, 1925. Fondo Calatayud. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

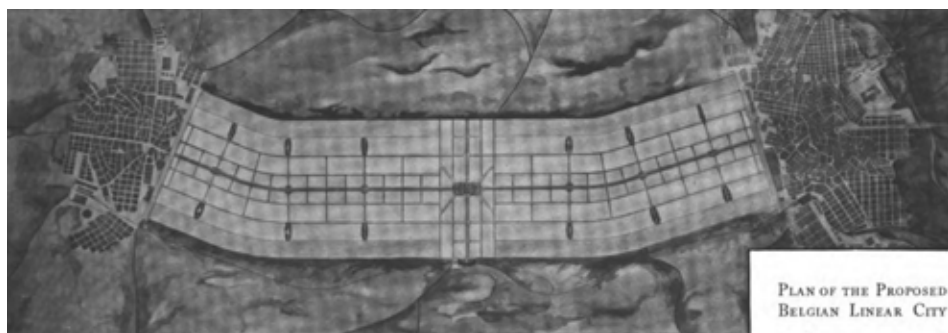
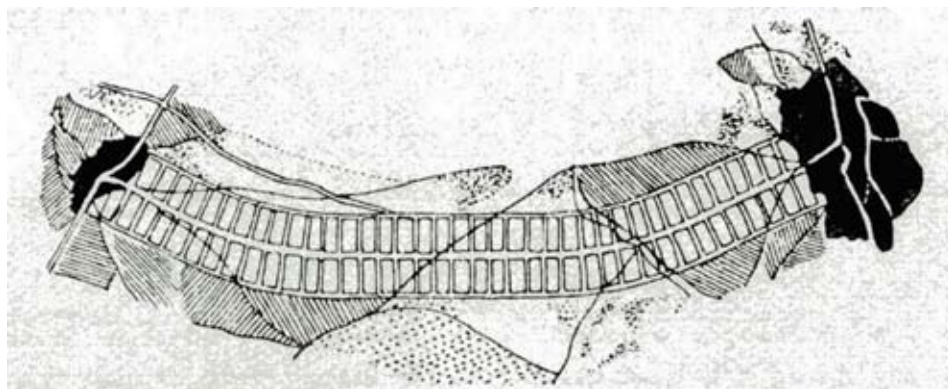


Hilarión González del Castillo.

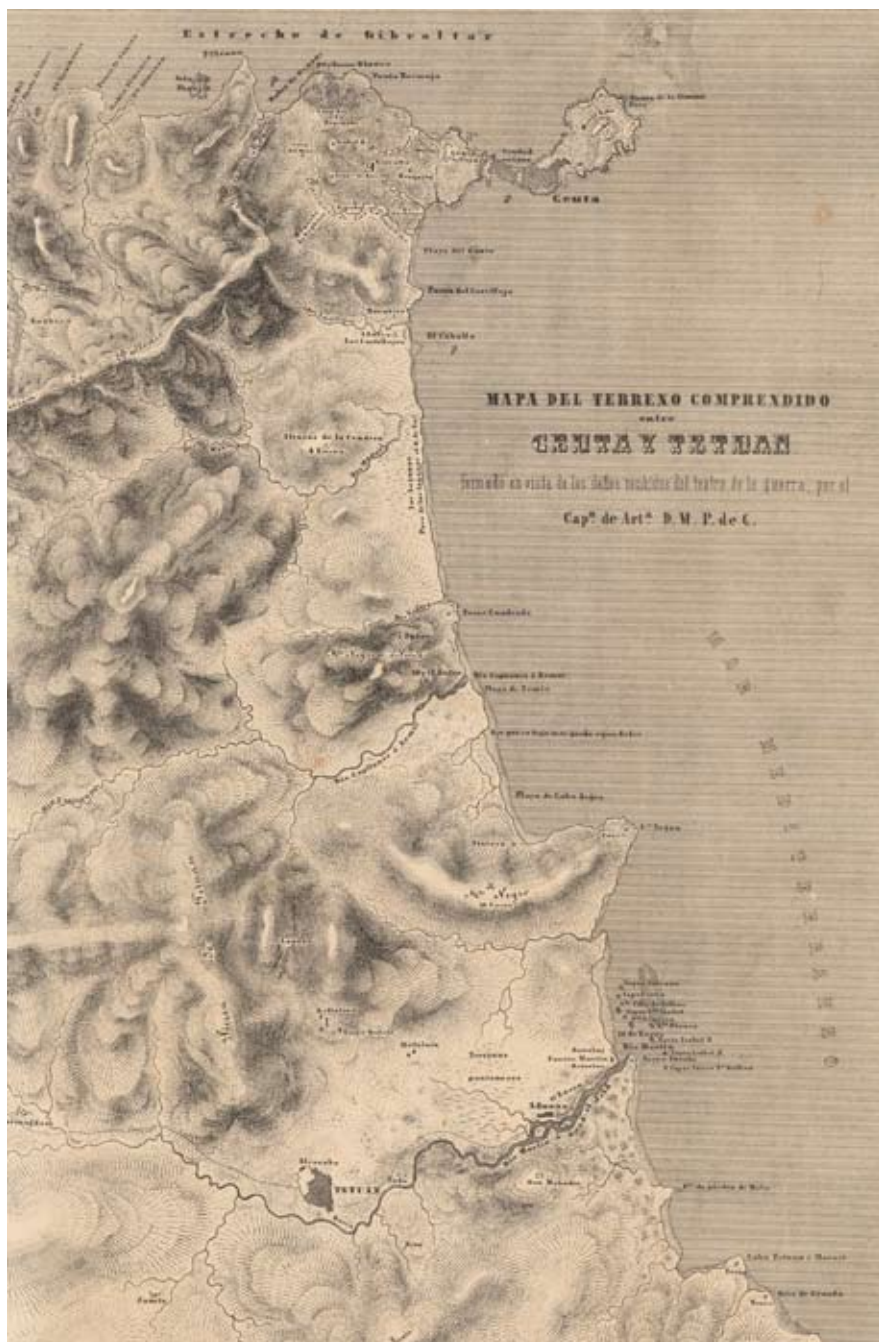


Guía de la Ciudad Lineal, Madrid, 1928.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

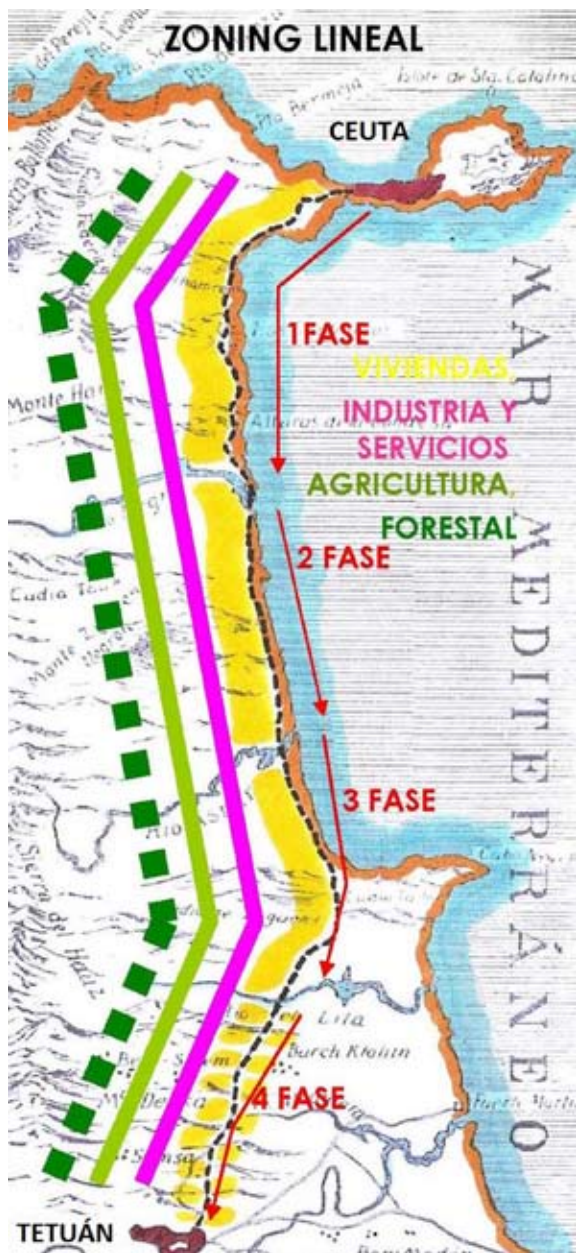


«Una ciudad lineal de unión entre dos ciudades-punto. A cada lado se reserva una banda de doscientos metros de ancho para la plantación de árboles», Compañía Madrileña de Urbanización, 2013 (arriba). Dibujo reproducido por Hilarión González del Castillo en el opúsculo *Ciudades jardines y Ciudades lineales*, Madrid: Imprenta de la Ciudad Lineal, 1913, en Luigi Piccinato, «Città Lineari», *Architettura*, n° 1, 1932, p. 33 y en El Lissitzky, *Russland. Die Rekonstruktion der Architektur in der Sowjetunion*, Viena: Anton Schroll & Co., 1930, p. 35. (medio). La propuesta de Ciudad Lineal Belga. Edith Elmer Wood, «The Spanish Linear city», *Journal of the American Institute of Architects*, 1921 (abajo).

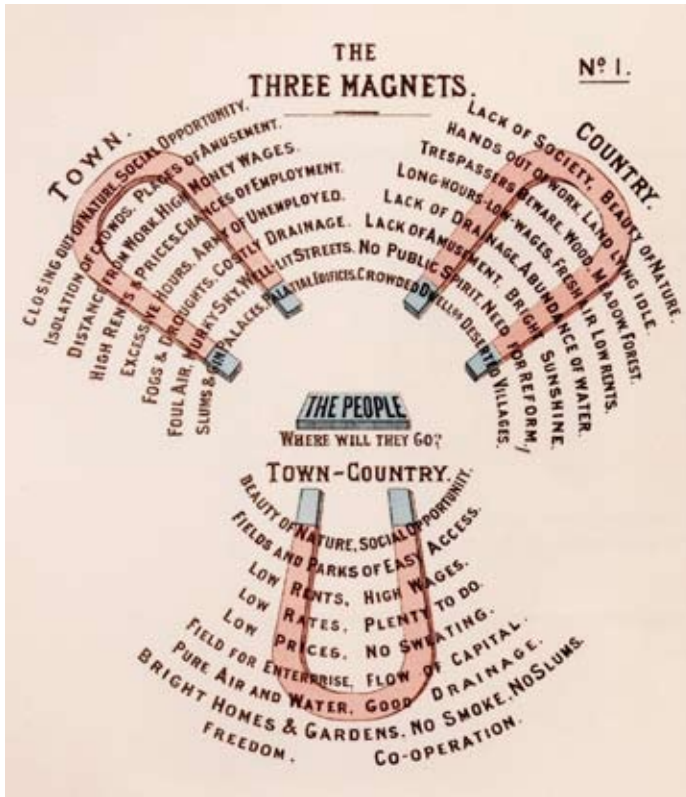


Mapa del área geográfica comprendida entre Ceuta y Tetuán. Cartoteca de Cataluña, 1900.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

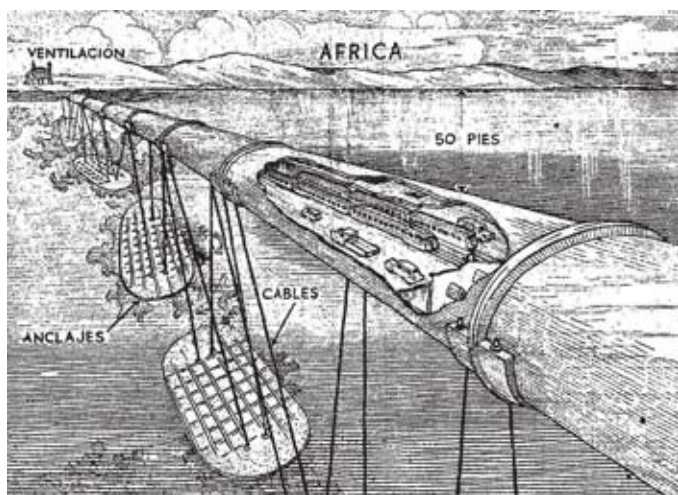
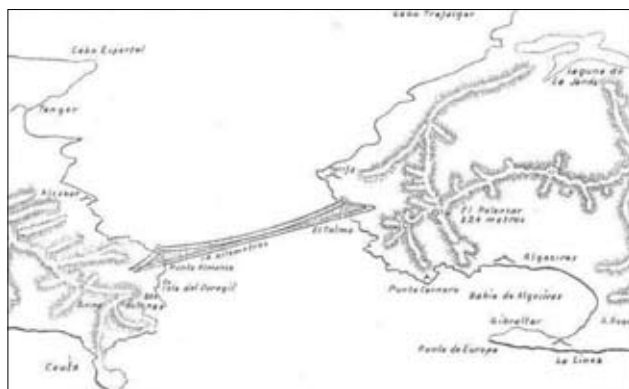
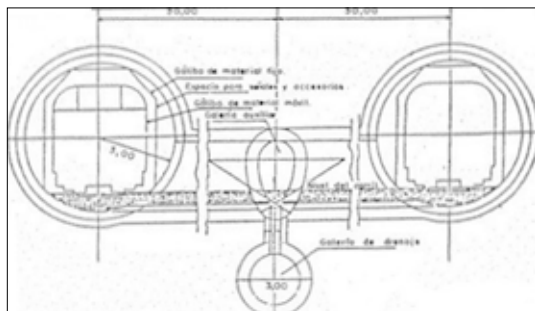


Franjas zonales de uso de la ciudad lineal norteafricana: viviendas (amarillo), uso industrial y servicios (magenta), y franjas agrícola y boscosa (verde). Se señalan las cuatro fases propuestas por Hilarión González del Castillo. Dibujo de la coautora sobre la cartografía presente en el folleto *La Cité Linéaire, nouvelle architecture de villes*, 1913.



Los tres imanes de Ebenezer Howards, soporte teórico de la ciudad-jardín (arriba). Justificación del *zoning* en la cultura urbanística norteamericana. Theodora Kimball y Henry Hubbard, *Our cities, to-day and to-morrow; a survey of planning and zoning progress in the United States*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1929.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



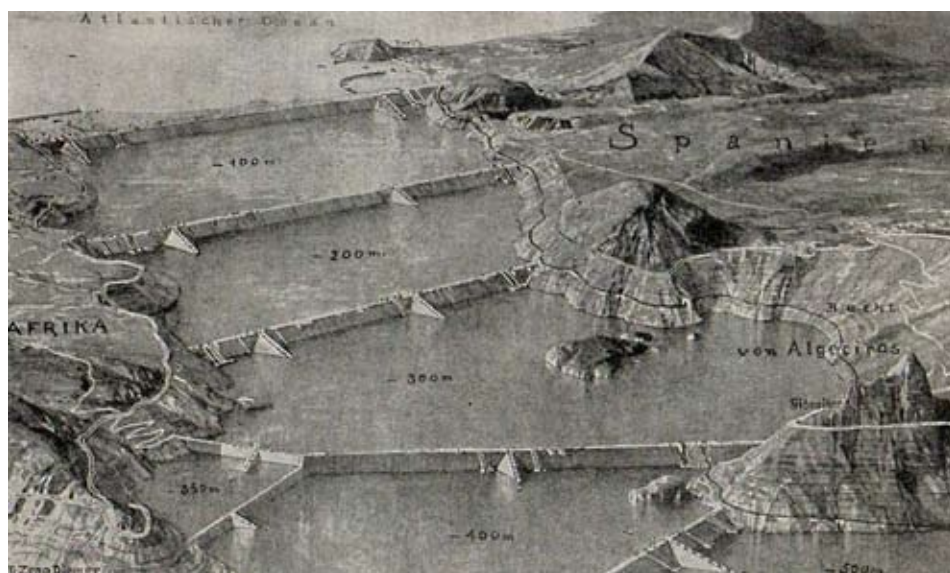
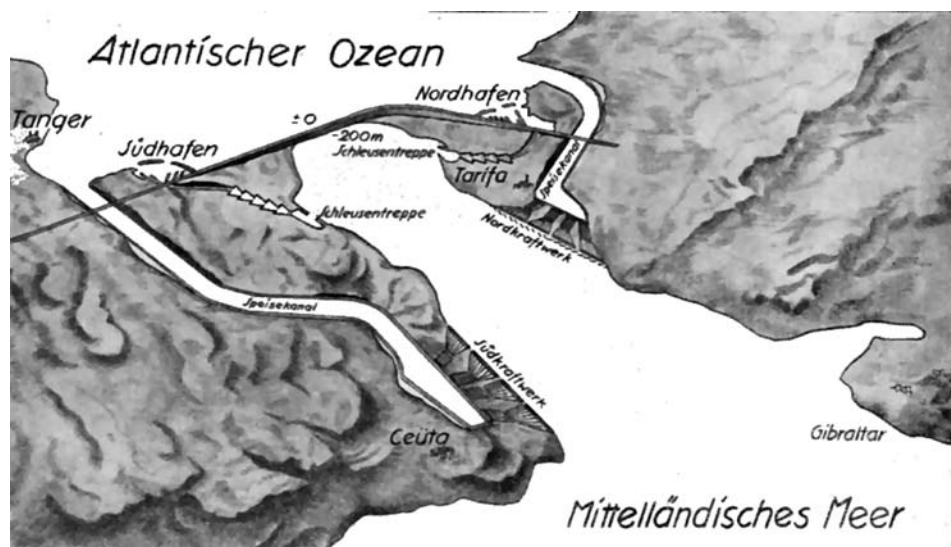
Túnel de cruce del Estrecho de Gibraltar del ingeniero Pedro Jevenois, 1927 (arriba). «Propuesta de puente colgante. Un puente enlazará las orillas. Postal simbólica de los Centros Comerciales Hispano Marroquíes». *África*, 1 de julio de 1933, p. 134. Túnel del ingeniero Fernando Gallego Herrera, basado en su «Sistema de cimientos de gravedad invertida de flotación», patentado en 1928 con el que pretendía unir el Estrecho de Gibraltar (abajo).

El arquitecto Hermann Sörgel con su propuesta de Atlantropa. «Hermann Sörgel, ante un relieve de la ciudad de Messina después del descenso del Mediterráneo. Anchas fajas de tierras nuevas abiertas al cultivo». Reportaje sobre Atlantropa publicado en «Big Dam to Water Sahara», *Popular Science*, julio, 1933 y reproducido en *África*, 1 de julio de 1933, p. 135.

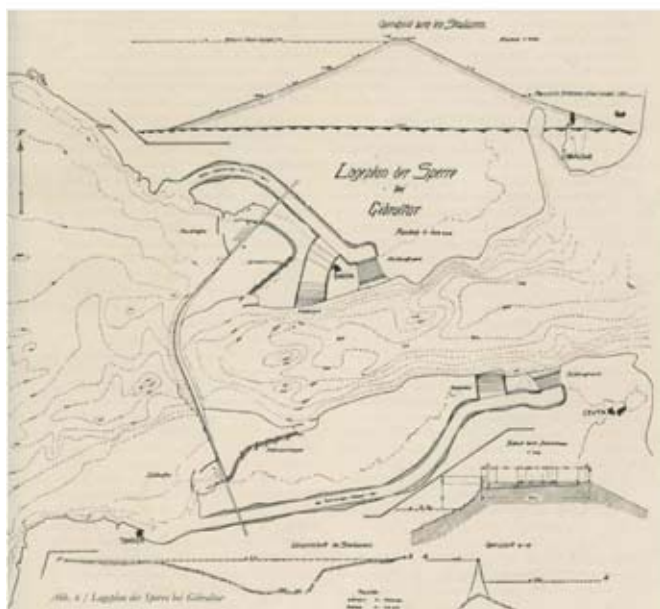


Mapa general de Atlantropa: obras de Gibraltar con presa y central eléctrica, nuevos terrenos, irrigación del Sahara, túnel para ferrocarril Londres-Dakar, puente para ferrocarril Berlín-Ciudad del Cabo, línea central, 1932. Deutsches Museum.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Propuesta de Atlantropa con las dos grandes centrales eléctricas: Südkraftwerk en Ceuta y Nordkraftwerk en Tarifa (arriba) y el sistema de diques entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico (abajo).



Ilustraciones del artículo Herman von Sorgel en el que se presenta Atlantropa al medio profesional urbanístico: “Das Mittelmeerprojekt”, *Der Stadtebau*, 11, 1929, pp. 266-267.

CAPÍTULO

3

LA CIUDAD-SATÉLITE LOMA LARGA DE LUIS BLANCO SOLER Y RAFAEL BERGAMÍN DE 1928

La ciudad de Ceuta —que en los años veinte del pasado siglo contaba con 40.000 habitantes y una alta tasa de crecimiento poblacional auspiciada por las nuevas condiciones político-militares— presentaba, más allá de su singularidad geográfica, el mismo problema que afectaba a la mayoría de los municipios españoles de dimensiones similares. Éste no era otro que el de la escasez de viviendas para las clases más desfavorecidas. Esta realidad, común a otras muchas poblaciones, tenía como consecuencia directa el hacinamiento de la población en los centros urbanos y el desarrollo de barriadas marginales que no reunían las debidas condiciones higiénicas.

Si partimos del análisis que en su día esbozó Ignasi de Solà-Morales⁴⁵ sobre la evolución histórica de la vivienda a partir del modo en que los distintos agentes implicados en ella habían abordado su problemática, el recorrido empezaría con los inicios del capitalismo, momento en el que apareció la casa de vecinos como símbolo del mercado libre de la vivienda. Durante ese periodo se había creado un capital específicamente inmobiliario que tenía en el arrendamiento la forma más habitual de gestión. La legislación sobre el mismo tenía carácter puramente mercantil, de contratación libre de una prestación de servicios, sin que se le atribuyera capacidad de control social alguna. Institucionalmente, las Cámaras de la Propiedad eran los organismos más representativos de este sector cuyas rentas funcionaban con una fuerte autonomía respecto a otros sectores productivos. Con el avance de la industrialización y el consiguiente éxodo de la población rural hacía los nuevos centros de producción localizados en las ciudades, el mercado libre de la vivienda se mostró incapaz de satisfacer la fuerte demanda de la creciente población urbana.

Fueron los sectores industriales más avanzados, los patronos más progresistas y el sindicalismo más reivindicativo los que promovieron un modelo alternativo de vivienda donde el papel social empezó a tener mayor peso. Considerada como una parte de la estructura laboral en la medida que era entendida como una condición necesaria en la reproducción de la fuerza del trabajo, se trataba ahora de promover, frente al negocio inmobiliario, el servicio social inmobiliario. Además, se reivindicaba un cambio de escala en el tratamiento del problema, demandando un liderazgo a escala estatal que afrontara su necesidad en todas sus dimensiones. El Estado debía asumir como propia la responsabilidad sobre la vivienda social, interviniendo directa o indirectamente a través de incentivos fiscales en la construcción de casas baratas, grupos de viviendas populares y ciudades-jardín, para lo que necesitaba de un instrumento legal y técnico. La intención era plantear una

45 Ignasi de Solà-Morales Rubió, «La arquitectura de la vivienda en los años de la Autarquía (1939-1953)», *Arquitectura*, nº 199, 1976, pp. 19-30.

solución concreta al acuciante problema de la demanda de nuevas viviendas acorde con las políticas que ya estaban en marcha en el resto de Europa.

Así, el Estado sería el que mediante sus entidades de orden local o estatal controlaría las rentas del sector pero, sobre todo, el que se encargaría de la expropiación de los terrenos, de cualificarlos y de invertir directa o indirectamente a través de incentivos fiscales en la promoción de ciudades-jardín, casas baratas o grupos de viviendas populares. La realización de estos propósitos necesitaba de un instrumento legal y técnico, en el que múltiples organismos se declaraban competentes para actuar en materia de vivienda. Sin embargo, la descoordinación y quizá una escasa voluntad real de resolver la cuestión, hacían que la situación fuera cada vez más crítica. No era extraño que diferentes agentes, entre ellos arquitectos, juristas, sociólogos, etc. alzaran su voz con escaso resultado en las iniciativas puestas en marcha.

3.1. La Ley de Casas Baratas

La legislación más significativa de las surgidas en este contexto fue la Ley de Casas Baratas de 1911, modificada en 1921, promovida por el Instituto de Reformas Sociales. La intención era plantear una solución al acuciante problema de la elevada demanda de viviendas sociales para las clases obreras acorde con las políticas de promoción de la vivienda que estaban en marcha en los países socialmente más avanzados.

En el congreso de la Federación Internacional de Urbanismo y de la Vivienda de Gotemburgo (1923),⁴⁶ Federico López Valencia, representante del Instituto de Reformas Sociales, expuso sucintamente la definición de los principales puntos de la reforma de la Ley de Casas Baratas de 1921. Esta novedosa legislación definía el concepto de casa barata mediante una limitación del valor total de la inversión de la vivienda y unas premisas de carácter higiénico y de construcción que habían de ser cumplidas, incluyendo la reserva de unos espacios libres asociados. La promoción no tenía limitaciones en cuanto a los destinatarios, pudiendo beneficiarse las empresas privadas y los individuos y las corporaciones públicas, pero manteniendo como beneficiarios preferentes a las sociedades cooperativas obreras.

El Estado, las provincias y los municipios estaban autorizados a ceder terrenos destinados a la construcción de casas baratas. Los ayuntamientos, además, estaban autorizados a construir viviendas sociales y emitir empréstitos con este fin. Para ello

46 Instituto de Reformas Sociales, *Exposición y Congreso Internacional de Trazado de Poblaciones*. Gotemburgo, Madrid: Instituto de Reformas Sociales, 1923, pp. 45-46.

se podían valer del beneficio económico resultante de aplicar el impuesto sobre la plusvalía. Las ayudas se daban a discreción del Estado y consistían en la exención de impuestos, préstamos a bajo interés para la adquisición de los terrenos, garantía de renta para los propietarios con el fin de facilitar el acceso a las clases bajas mediante la fijación de un precio límite, subvenciones a las empresas constructoras más una subvención directa sobre el coste del terreno y de la edificación.

Toda esta política de subvenciones suscitó la crítica en cuanto a su papel impulsor del fomento de la construcción de viviendas de, entre otros, el urbanista César Cort. Para Cort las subvenciones no eran compatibles con la concepción de la construcción y promoción de viviendas sociales como actividades empresariales en un sistema económico liberal. Así, sus duras críticas al Instituto de Reformas Sociales se repetían constantemente en sus numerosos escritos: «Estamos en 1920. La guerra europea ha terminado. Se reanuda la vida de relación internacional. En Londres, el Congreso organizado por el Housing & Town Planning Council tiene un gran éxito. Asisten muchos compatriotas. Entre ellos dos representantes del Instituto de Reformas Sociales, que poco a poco amplió su campo de acción hasta transformarse en un ministerio. Las naciones beligerantes, y singularmente Gran Bretaña, tuvieron que preparar cantidades ingentes de material de guerra. Nuevos astilleros, nuevas fábricas y desplazamiento de mano de obra. Jornales altos, con gran valor adquisitivo. Hubo de proteger a los viejos inquilinos de las ciudades, cuyo crecimiento normal sufrió un cambio brusco y se aceleraba a ritmo de lucha. Para que los nuevos vecinos no desplazasen a los antiguos, se decretó una congelación de alquileres y una restricción en los derechos dominicales de la propiedad urbana. Ante todo, había que ganar la guerra. Y mientras esto ocurría, el propio Estado se dedicó a construir viviendas y a subvencionar a los particulares que las construyesen. El panorama resultaba atrayente para las experiencias de unos reformadores sociales. ¿Iban a regresar de un viaje a Inglaterra con las manos vacías después de ver tan atrayentes novedades? Los representantes del Instituto se trajeron las dos: un decreto de alquileres y una ley de casas baratas. Bien mirado, cargaron con un saldo, porque ambas cosas estaban pasadas de moda en Britania. Pero aquí llamarían sin duda la atención. Y la llamaron. ¡Todavía la están llamando!».⁴⁷

La alternativa que proponía César Cort se basaba en la intervención previa sobre los otros factores que condicionaban el precio real de la vivienda, como era el precio del suelo —evitando la especulación mediante su gestión municipal a través de la definición una política de adquisición de suelo por parte del propio

47 César Cort Botí, «Los arquitectos tienen la obligación de resolver el problema de la vivienda», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 196, 1958, p. 29.

municipio—, la gestión óptima de los materiales de construcción y el aumento de la productividad de la mano de obra mediante la profesionalización.

La Ley de Casas Baratas fue una significativa iniciativa legal pero con un efecto muy limitado en cuanto a la resolución real del problema de la vivienda. Las experiencias que supusieron las nuevas barriadas fueron muy localizadas en cuanto a su influencia real en el mercado de la vivienda, quedando como ejemplos de iniciativas puntuales de muy alto valor. El Estado no supo poner en marcha los medios disponibles, como sí ocurrió en el caso inglés, para abordar con decisión a nivel nacional la solución a un problema que siempre se abordaba desde la escala local.⁴⁸

La construcción de nuevas barriadas no podía llevarse a cabo sin la disponibilidad previa de terrenos, para lo que era necesario abordar la planificación urbanística y su financiación. Las autoridades municipales no sólo debían afrontar el problema de la alta demanda de vivienda social. Estaban inmersos también en solventar los problemas de financiación de las obras municipales de reforma interior, basadas en los trabajos de alineaciones y rasantes, y de modernización de las infraestructuras públicas, que estaban siendo acometidas por los municipios en el contexto del necesario higienismo al que obligaban las nuevas condiciones socioeconómicas y que incluía, en primer lugar, el saneamiento y el suministro de agua, junto con la pavimentación y la iluminación de las calles.

3.2. El problema de la vivienda social en Ceuta

En el caso de Ceuta las obras municipales que se estaban llevando a cabo durante las primeras décadas del siglo XX afectaban directamente a la pavimentación de las calles, a mejoras en el sistema de alcantarillado mediante la eliminación de los pozos negros y la construcción de nuevas conducciones y sistemas de depuración, a mejoras en la dotación eléctrica, con nuevos centros de producción, y reformas urbanas de mayor calado como eran la construcción del foso de la Almina (ya en 1928) y de la plaza de África, corazón de la ciudad, cuya puesta en marcha bajo la dirección del arquitecto municipal Santiago Sanguinetti estaba animada por un afán de modernización del espacio público y de solventar los problemas higiénicos que padecía la ciudad.

48 Federico López Valencia, *El problema de la vivienda en Inglaterra*, Madrid: Instituto de Reformas Sociales, 1922.

Como muestra de los nuevos aires municipalistas que envolvían a la ciudad, estaban las obras de la imponente nueva sede de la Junta Municipal, iniciadas en los primeros años de la década de los veinte.

El puerto, aunque no era responsabilidad municipal, también se encontraba inmerso en su propia remodelación y ampliación, con una primera intervención en 1913 y otra posterior en 1928, constituyendo uno de los principales factores de desarrollo de la ciudad. Esta obra, sumada a las otras obras públicas puestas en marcha, atrajo a una gran cantidad de trabajadores. Para su realización se puso en explotación la cantera de Benzú y se tendió una línea de ferrocarril que sirviera para el traslado de la piedra desde aquel lugar hasta el emplazamiento del puerto en construcción, a lo que, años más tarde, se unieron las obras del ferrocarril Ceuta-Tetuán.

Durante esos años la problemática de la infravivienda en Ceuta fue resolviéndose con acciones puntuales. Un buen ejemplo lo constituye el testimonio publicado en el diario *ABC* en 1912, donde aparecen implicadas la autoridad militar junto con la civil, y la singular problemática de la propiedad del suelo: «El actual alcalde de Ceuta, D. José Álvarez Sanz, caballero cumplido, hombre de recta intención y de honradez acrisolada, a la par que grandísima bondad, adquirió gran parte de la villa, y los primeros plácemes que tuvo por tan conveniente mejora, fueron los del general Alfau. En el centro de la villa había un barrio infecto, compuesto de chozas miserables, que constituía un foco peligroso para el vecindario, y el general Alfau, con el fin de facilitar el derribo y desaparición de aquellos tugurios, hizo construir una barriada sana al pie del fuerte Alfonso XII, donde trasladáronse los habitantes de aquellas chozas y hoy se edifican admirables casas en los solares resultantes».⁴⁹

Este fuerte, denominado inicialmente Príncipe Alfonso, que da nombre al barrio, formaba parte de la red de fortines que se construyeron en 1860 en el Campo Exterior para vigilar las fronteras establecidas en el Tratado de Paz de Uad-Ras de 1860. No es extraño el uso de estas instalaciones preexistentes, ya fueran militares o no, para favorecer la implantación de barriadas al abaratarse los costes de acceso o expropiaciones. Por otra parte, la implicación militar en el tema de la vivienda obrera tenía mucho que ver con las necesidades propias de dotaciones residenciales para las tropas, que llegaron incluso a la propuesta de soluciones estándares en la construcción de la vivienda social, como el denominado tipo Noreña, debido al

49 Tomás Maestre, «La política del general Alfau. Notas de un viaje», *ABC*, 18 de agosto de 1912, pp. 5-6.

oficial militar Juan Noreña Echevarría, basado en la sistematización de la producción de estructuras de pilares y forjados en hormigón armado.⁵⁰

Esta situación, junto con la obligación impuesta por el Estatuto Municipal de disponer de un plan de extensión urbana, propició que la Junta Municipal, bajo la dirección del enérgico coronel José García Benítez, pusiera en marcha en 1927 el desarrollo de un proyecto para la construcción de una barriada económica y de un plan integral de reforma de la población que unificara las intervenciones dispersas que se estaban llevando a cabo o que ya se habían propuesto en marcha. La financiación necesaria vendría dada por la venta de las nuevas parcelas resultantes, que llenaría las arcas municipales y permitiría llevar a cabo las distintas operaciones de transformación y desarrollo urbano previstas. Así se relataba esta experiencia en los medios de difusión militares: «[...] el Ingeniero Comandante José García Benítez, que al frente a la vez del Municipio, quiso y logró fomentar la construcción de viviendas económicas, comprendiendo claramente la importancia capital que en aquella Plaza tiene el problema, ahogada por inmundas barracas, albergue no pocas, de las modestas familias de abnegadas clases de segunda categoría. Durante su permanencia en el cargo, a más de las construcciones antes citadas, fomentó la continuación de la barriada del Morro y se celebró concurso para viviendas económicas y para la urbanización de Loma Larga, dedicándose de los fondos municipales 100.000 pesetas para las primeras, y teniendo que reñir para ello fuerte lucha con la propiedad, acostumbrada a obtener beneficios del 15 y 25 por 100 sin el menor riesgo ni aun molestia».⁵¹

La zona sobre la que Ceuta debía dirigir su crecimiento era el Campo Exterior, localizado en la parte continental de su territorio. No obstante, la compleja estructura de la propiedad del suelo y el uso de los terrenos suponían una difícil situación de partida, donde se mezclaban las reclamaciones de los agricultores, que en 1860 recibieron derechos de uso de los terrenos, y las extensas propiedades del ejército, que estaban en uso ante la inestabilidad de la zona y debían mantenerse como tal o incluso aumentarse si así se decidiera por razones militares. Años más tarde los descendientes de aquellos agricultores, que habían asumido como herencia el uso de los terrenos, intentaron regularizar la situación que había quedado enquistada. Sin embargo, las sucesivas iniciativas legislativas no aclararon la situación, hasta que en 1933 una ley republicana zanjó el tema de modo que la propiedad exce-

50 Manuel Miquel, «El sistema Noreña de hormigón armado en la producción de viviendas», *Memorial de ingenieros del ejército*, nº X, octubre de 1928, p. 991.

51 Manuel Miquel, *op. cit.* p. 998.

dente del uso militar y agrícola quedaba como propia del ayuntamiento, entonces denominado Junta Municipal.⁵²

En 1927, año de la pacificación de Marruecos, una de las grandes constructoras españolas, la Empresa General de Construcciones, S.A.,⁵³ buscando nuevas oportunidades de negocio y mercado, encargó a dos jóvenes arquitectos madrileños que contaban ya con un cierto renombre y bagaje profesional, Luis Blanco Soler⁵⁴ (1896-1988) y Rafael Bergamín (1891-1970) —ambos titulados por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid en la promoción de 1918—, realizar un estudio *in situ* por las principales ciudades del Protectorado español para ver la posibilidad de expandir a Marruecos las actividades de la constructora.⁵⁵ Esto supuso el inicio de una aventura profesional por el Protectorado español que daría como resultado obras como la iglesia de Nuestra Señora del Pilar en Larache, iniciada en 1927 y terminada en 1931.

Comenzaron su andadura norteafricana por la ciudad de Ceuta, donde la empresa sometió a consideración de la Junta Municipal una instancia firmada por los arquitectos en la que se comprometían a realizar los estudios necesarios para abordar los proyectos de extensión y reforma de la ciudad.⁵⁶ Unos meses más tarde la empresa constructora presentaría una propuesta de similares características a la Junta Municipal de Melilla. Este tipo de ofrecimientos a las corporaciones municipales por parte de las constructoras para hacerse cargo de la expansión y obra pública de los municipios era entonces una táctica relativamente habitual. Así, sabemos también que en 1928 esta misma constructora había presentado sus servicios urbanizadores a la corporación municipal de Cuenca.⁵⁷

Esta singular iniciativa animó a la Junta Municipal de Ceuta a la puesta en marcha de la construcción de una ciudad-satélite de casas baratas para paliar la precariedad de la vivienda social en la ciudad, que fue considerada como una avanzadilla de una propuesta urbanística de mayor alcance y más ambiciosa. En junio de 1927 la Junta Municipal de Ceuta convocó un concurso para el desarrollo urbanístico de anteproyectos para la implantación de una barriada económica e higiénica de nueve hectáreas de terreno situadas en el lugar de Loma Larga, en la

52 José Luis Gómez Barceló, «Cuando Afrag era Ceuta la Vieja», en AA. VV., *Al-Mansura, la ciudad olvidada*, Ceuta: Servicio de Museos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, 2013, pp. 111-134.

53 Enrique Garro, «Labor de la Junta Municipal», *ABC*, 14 de abril de 1927, p. 19.

54 Silvia Arbaiza Blanco-Soler, *Luis Blanco-Soler, tradición y modernidad*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2004.

55 Silvia Arbaiza Blanco-Soler, *op. cit.*, p. 134.

56 Enrique Garro, «Labor de la Junta Municipal», *ABC*, 14 de abril de 1927, p. 19.

57 Diario *La Vanguardia*, 23 de mayo de 1928, p. 24.

zona del Campo Exterior más alejada de la ciudad, en un terreno destinado en esos momentos a campo de instrucción militar. Esta iniciativa sería la primera parte de una gran barriada de «construcciones modestas» que se iría desarrollando en el área del Campo Exterior. Se pedía a los participantes un plano taquimétrico del área de intervención, la estructura viaria, la parcelación, un estudio de viabilidad de la barriada en relación con el casco de la población y un estudio de tráfico y estudio económico. Se especificaba también que las viviendas habían de ser seriadas, pero manteniendo el conjunto arquitectónico la «belleza del bienestar».⁵⁸

3.3. *Septa*

En febrero de 1928 la Junta Municipal de Ceuta concedió el premio adjudicado en el concurso de anteproyecto de urbanización de Loma Larga al trabajo presentado bajo el lema *Septa*, el antiguo nombre de Ceuta, firmado por los arquitectos Luis Blanco Soler⁵⁹ y Rafael Bergamín.

Su propuesta constituye una primera aproximación global a la ciudad de Ceuta con criterios propios del urbanismo moderno. El punto de partida estaba en lo que los autores consideraban la esencia de la ciudad, que no era otra que su puerto como infraestructura de comunicación. El contacto del puerto con la zona terrestre se producía a través de la estación de ferrocarril, de tal modo que el trayecto marítimo Algeciras-Ceuta presentaba continuidad directa a través del ferrocarril que uniría Ceuta con la línea férrea Tánger-Fez, la principal infraestructura de comunicación terrestre de la zona. El punto neurálgico del sistema viario era la conexión de las terminales de mercancías y viajeros del puerto y la estación de ferrocarril con el resto de la ciudad.

Blanco Soler y Bergamín no abordaron la escala regional, que ya se había planteado en algunos planes de extensión de ciudades españolas, sin duda condicionados por el limitado ámbito del encargo. Sí propusieron la regularización del frente edificatorio marítimo de la ciudad hacia el norte y la conexión del casco urbano con el ensanche en el Campo Exterior, que era la zona donde se situaría la nueva extensión de la ciudad. El esquema urbano presentado se basaba en una moderna zonificación, mediante la utilización del *zoning*, conectada por una estructura viaria y férrea.

58 Las bases de la convocatoria están publicadas en el *Boletín Oficial de Ceuta*, nº 36, 2 de junio de 1927, p. 11.

59 Véase al respecto Silvia Arbaiza Blanco-Soler, *op. cit.*

La nueva zona comercial se consideraba el verdadero motor de la actividad económica de la ciudad y se situaba en la entrada del Campo Exterior, en el denominado Llano de las Damas, próxima por tanto al puerto y a la estación de ferrocarril. Su localización condicionaba el nivel socioeconómico de la zonificación propuesta para las viviendas, que aumentaban de valor según su proximidad a la misma.

Por otra parte, la zona más alejada del casco urbano, la meseta de Jadú, con una clara posición dominante, era susceptible de acoger a la Ciudad Militar, destinada a albergar las distintas dependencias del ramo tanto a nivel residencial como administrativo. Su situación era una de las principales preocupaciones de los autores. Al ser la zona más alejada del casco urbano se presentaba como su localización más idónea. Por otra parte, la zona del monte Hacho, condicionada por la topografía y la belleza natural de su entorno, se mantenía como espacio libre protegido conectado con una vía de circunvalación y ocupado parcialmente por viviendas de lujo.

La implantación de la industria planteaba numerosos problemas si se situaba en continuidad con el casco urbano, debido al estrangulamiento que supondría para la comunicación del casco urbano con la futura extensión. Por esta razón, la zona industrial propuesta se organizó a partir de unas agrupaciones satélites dispuestas a lo largo de la carretera que partía de Ceuta hacia Tetuán, adaptándose a la complicada orografía del terreno y cuidando especialmente su conectividad con la terminal de mercancías del puerto y el ferrocarril.

El último aspecto considerado, indispensable en su propuesta de zonificación, era el sistema de parques, que actuaría como un nexo de unión y protección entre las distintas áreas o zonas identificadas. Para ello se proponía sacar provecho de aquellas zonas cuyos condicionantes higiénicos y/o económicos no permitieran la construcción de viviendas y de las zonas de orografía más pronunciada ante la dificultad que ofrecían para la construcción de viviendas, como ocurría en la zona de la Ribera del Puente.

El sistema viario articulaba toda la zonificación propuesta. Su punto de partida era el puerto y su estación marítima con las distintas terminales de mercancías y viajeros. Solucionar su conexión con el resto de la ciudad se convertía en el principal objetivo. Un gran paseo marítimo de 130 metros de anchura ganado al mar en la zona del puerto, desde el muelle de Alfonso XIII hasta el del carbón, facilitaría la comunicación del casco urbano y daría continuidad al frente urbano edificado. Una segunda vía paralela a la anterior conectaba el desarrollo del monte Hacho a través de un suntuoso paseo marítimo. La vía de circunvalación del casco urbano por el sur asumiría la mayor parte del tráfico y se prolongaría en la zona industrial situada en la carretera en dirección hacia Tetuán. Además, partiendo de

la plaza situada delante de la estación de ferrocarril, se proponía una vía-parque de carácter monumental que conectaba con la zona militar de Jadú y enlazaba con Loma Larga, cerrando así el circuito urbano. La pendiente del terreno no permitía la construcción de viarios perpendiculares al frente marítimo, por lo que las nuevas vías se desarrollaban de forma longitudinal siguiendo las diferentes cotas de nivel. La conexión de la zona industrial con el puerto se desarrollaba también en base a viarios paralelos a la costa a un nivel de cota más bajo que la carretera de Tetuán.

El saneamiento era otra preocupación constante de las autoridades municipales de Ceuta en aquellos momentos, dado que la mayoría de la ciudad se servía de pozos negros para resolver el problema, por lo que no era de extrañar que en las bases de la convocatoria se incluyese específicamente la presentación de una propuesta respecto de este tema. Respecto de las pluviales Blanco Soler y Bergamín resolvieron la situación con una red abierta que vertía directamente al mar a través de los arroyos que atravesaban la zona, donde los arquitectos situaron algunos de los espacios libres que incluyeron en su propuesta, de tal forma que se no ocasionase molestias a la población. Respecto del sistema de aguas negras plantearon un esquema de canalizaciones que desembocaba en el mar, tras haber procedido a su depuración previa, mediante un emisario situado a gran distancia de la costa.

La instalación eléctrica con el sistema de alumbrado público se estructuraba a modo de anillo, del que salían los ramales secundarios. En cuanto al suministro de agua potable estaba previsto que proviniera directamente de la presa de Benzú, de la que partía la principal línea de distribución de la ciudad.

Para la financiación del proyecto, Blanco Soler y Bergamín proponían la cooperación de los distintos agentes implicados en el desarrollo urbanístico, tanto públicos como privados. La puesta en marcha de la iniciativa se producía bajo el liderazgo de un grupo bancario con intereses en la construcción, donde la financiación estuviera basada tanto en las ventas como en los alquileres propuestos para el parque residencial, teniendo en cuenta el nivel socioeconómico de la población receptora de la operación inmobiliaria.

3.4. La propuesta de la ciudad-satélite Loma Larga

De acuerdo a la naturaleza del concurso, la propuesta no pasó de ser un esquema, desarrollándose a nivel de anteproyecto sólo la ciudad-satélite, que partía de la idea de dotar de autonomía al nuevo conjunto urbano. Su principal objetivo, consistente en la construcción de viviendas sociales, se presentaba como una idea

que necesitaba para su puesta en marcha incluir distintas tipologías residenciales. Los porcentajes de distribución de usos quedaban establecidos en un 49% para el espacio edificable, un 22% para el viario, un 25% para los espacios libres y un 4% para plazas públicas. Con un cálculo estimado de una población de 1.840 habitantes, se fijaba una densidad bruta de 300 habitantes/hectárea y neta de 150. Curiosamente, si el plan se hubiera desarrollado, el número de habitantes estimado para la ciudad hubiera pasado a ser de 130.000 habitantes.

La ciudad-satélite Loma Larga limitaba al norte con la carretera de Benzú y era atravesada por la carretera que conectaba con la Ciudad Militar. En base a estos dos elementos viarios se estructuraba el nuevo conjunto urbano, que se completaba con las sendas peatonales, independientes del tráfico rodado. No obstante, en ocasiones era necesario su escalonamiento para solventar los problemas de pendiente del terreno.

Las imágenes de la ciudad-satélite que contiene la propuesta urbanística muestran una agrupación de viviendas unifamiliares rodeadas de vegetación, con una iglesia como referente urbano de la nueva zona, alrededor de la cual se desarrollaba un contundente bloque lineal de viviendas de tres alturas. También estaban definidos diferentes tipos de viviendas, atendiendo a cuatro zonas señaladas: la de las viviendas de tres alturas formando unidades, la de las viviendas de lujo dando al mar, la de las viviendas para la clase media y la zona de las viviendas más alejadas, que responden a los modelos más económicos. Todas ellas estaban dispuestas alrededor de una zona comercial a modo de plaza abierta. Se incluían además las dotaciones correspondientes a edificios públicos, como eran la escuela, el dispensario médico y la casa de baños. La arquitectura proponía tanto en los distintos tipos de viviendas como en los edificios públicos un lenguaje de reminiscencias coloniales que se manifestaba en la presencia de arcadas y porches. En la zona a cota más baja de la propuesta, que conectaba con la carretera de Benzú, se definían otros servicios como un mercado abierto para evitar el paso de la población marroquí a la zona residencial, al que se añadía una mezquita y un dispensario.

El utillaje técnico manejado era el mismo que en otras operaciones similares llevadas a cabo en España en esos mismos años: el uso de la zonificación como modo de definir las diferentes actividades del espacio urbano a partir de una estructura viaria y la práctica de la reforma interior mediante la rectificación de calles en el tejido urbano preexistente.

Las principales referencias utilizadas por los arquitectos españoles interesados en lo que se estaba realizando en materia de urbanismo en el norte de África eran de procedencia francesa, personalizadas en la figura del urbanista Henry Prost. Así lo ponen de manifiesto las reflexiones vertidas por Luis Blanco Soler⁶⁰ y Teodoro Anasagasti en los artículos que publicaron en revistas como *Arquitectura* y *La Construcción Moderna*, y en las conferencias que impartieron el primero en la madrileña Residencia de Estudiantes, titulada «Ciudades coloniales del Marruecos francés», y el segundo en su grupo femenino de la Residencia de Señoritas, con el título de «Viviendas y familias del Norte de África».⁶¹

A modo de ejemplo, en esta última conferencia se presentaron referencias de las ciudades de Tetuán, Xauen y Larache, pertenecientes al Protectorado español, y de las francesas de Fez, Rabat, Mequinez, Marrakech y Casablanca. Ceuta sólo fue referida como ejemplo de la diferencia del modo de vida urbano de la mujer respecto de Tetuán.

En unas coordenadas cercanas hay que mencionar el trabajo del arquitecto Alfonso Jimeno. Pensionado por la Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas celebró en 1936 una exposición en el madrileño Círculo de Bellas Artes en la que además de presentar los principales hechos culturales del norte de África, mostró fotografías de las ocupaciones del Atlas francés, con especial hincapié en las arquitecturas populares y coloniales de ciudades como Marrakech, Rabat, Fez, Xauen, Tánger y Tetuán.⁶²

60 Luis Blanco Soler, «Ciudades coloniales del Marruecos francés», *Arquitectura*, nº 138, 1930, pp. 301-310.

61 «Conferencias», en *La Construcción Moderna*, 15 de mayo de 1935, p. 77.

62 «Sobre arquitectura moderna musulmana I y II», *La Construcción Moderna*, 1 y 15 de mayo de 1936, pp. 65-66 y pp. 73-74. Alfonso Jimeno, «Aspectos insospechados de la arquitectura musulmana I y II», en *África*, 1 de febrero de 1935, p. 12, 1 de mayo de 1935, p. 12, y 1 de agosto de 1935, pp. 10-11.



El coronel de ingenieros José García Benítez, presidente de la Junta Municipal de Ceuta desde enero de 1927. Archivo General de Ceuta.

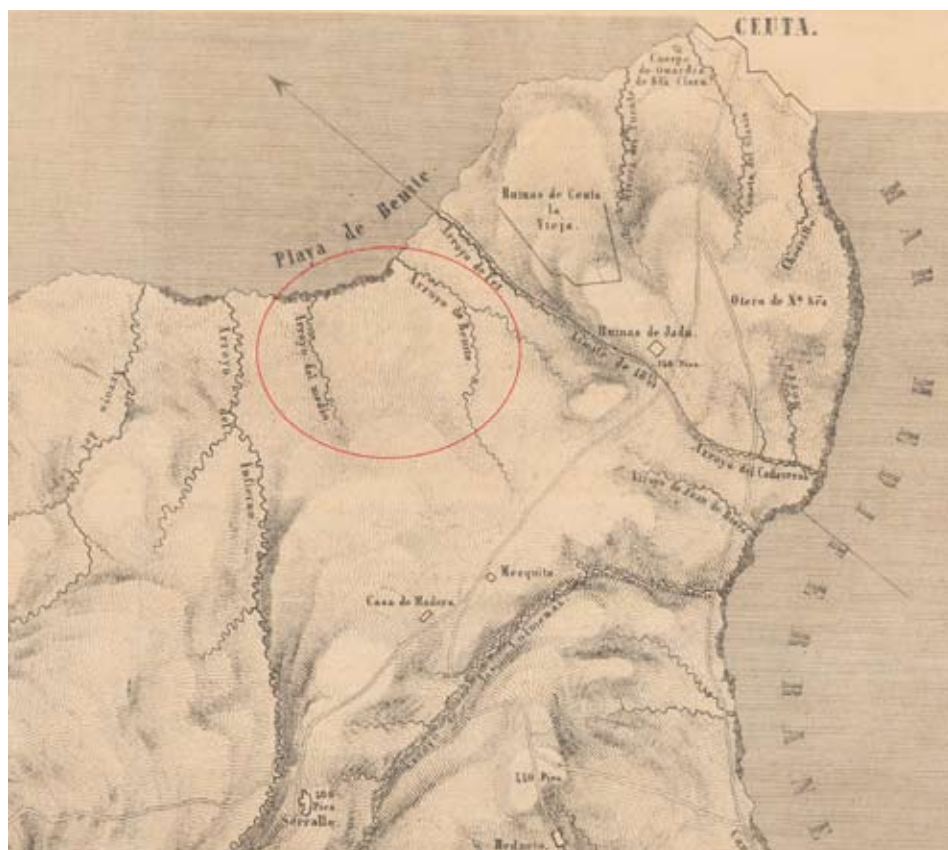


Maniobras militares en Loma Larga. El terreno del Campo Exterior estaba caracterizado predominantemente por sus usos militares. Los restos de las murallas de Afrag o Ceuta la Vieja presiden el entorno.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Vista aérea de Ceuta. *La Esfera*, 23 de junio de 1928, pp. 46-47.



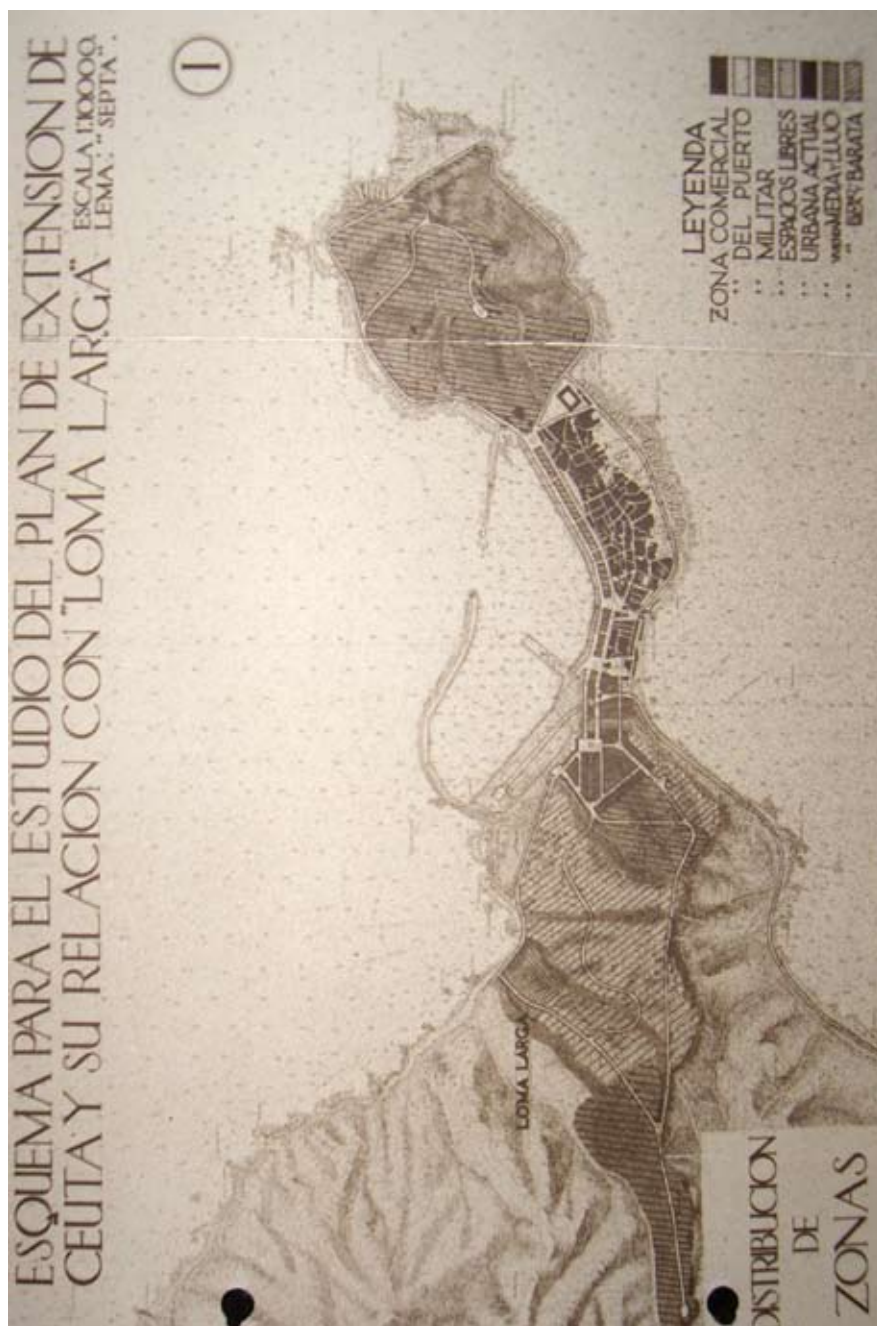
Detalle del plano de los nuevos límites de la plaza de Ceuta. El arroyo de Fez era el límite de la ciudad en 1844. Se marca el terreno denominado Loma Larga, destinado a maniobras militares. Litografía Militar, Madrid, 1900. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



Los arquitectos Luis Blanco Soler (izquierda) y Rafael Bergamín (derecha) en Hamburgo, 1929.



Portada de la memoria del anteproyecto de urbanización de Loma Larga, Ceuta. Colección particular, Madrid.



Distribución de zonas, esquemas del plan de extensión de Ceuta y su relación con Loma Larga, arquitectos Luis Blanco Soler y Rafael Bergamín. Colección particular, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Plano de distribución de zonas de la ciudad-satélite de Loma Larga, arquitectos Luis Blanco Soler y Rafael Bergamín. Colección particular, Madrid.

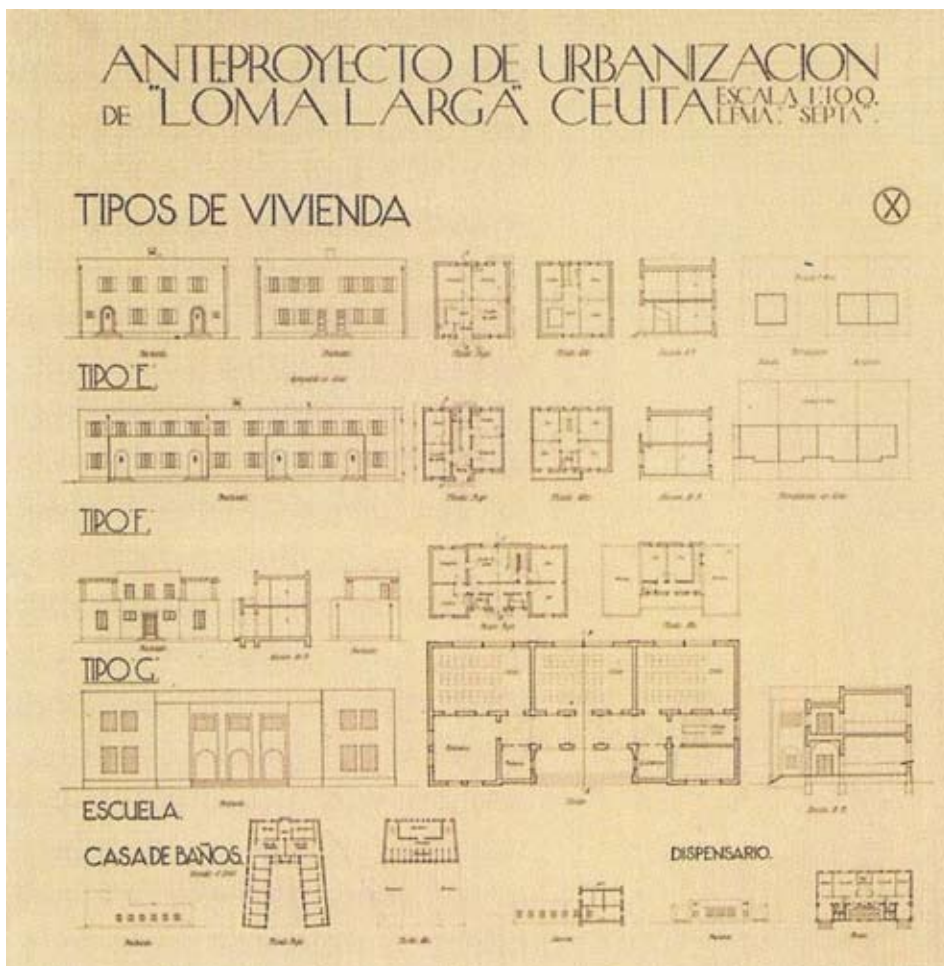


Perspectiva y planta de detalle de la propuesta Septa para Loma Larga. Archivo General de Ceuta. Colección particular, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Plano de la red viaria de la ciudad satélite de Loma-Larga. Colección particular, Madrid.



Tipos de viviendas y dotaciones definidas para el proyecto de ciudad-satélite de Loma Larga. Colección particular, Madrid.



Tipos de viviendas y dotaciones definidas para el proyecto de ciudad-satélite de Loma Larga. Colección particular, Madrid.

ARQUITECTURA

REVISTA OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

AÑO XII, NÚM. 138

MADRID, PRINCIPE, 16

OCTUBRE DE 1930

Ciudades coloniales del Marruecos francés

por L. Blanco Soler, arq.

(Conferencia leída en la Residencia de Estudiantes)

I

«Cuando ya nadie cree en la razón y menos en el designio providencial de los Imperios, el hablar de temas coloniales parece un anacronismo y hasta una irreverencia para las ideas que corren por el mundo. Ello me obliga a explicar, por qué, al ser invitado por la Asociación Profesional de Estudiantes de Arquitectura, elegí como tema para esta charla "Las ciudades coloniales del Marruecos francés".

El estudio de las ciudades francesas de Marruecos tiene para nosotros, aparte el valor documental que supone la resolución técnica de problemas análogos a los planteados en nuestra zona, el interés de ver resueltos dichos problemas de un modo integral (raras veces posible en las metrópolis) y en relación con otros aspectos de la labor que Francia ha desarrollado en su Protectorado usando de la experiencia lograda, durante cerca de un siglo, en otras empresas coloniales de África.

Sin embargo, de esta experiencia, Francia ha aprovechado para su mandato en el Magreb, sólo lo que puede haber en ella de conocimiento profundo del indígena. El caso de Madagascar o de Argelia no tiene semejanza alguna con el de Marruecos. No se trataba de poner en valor una extensa zona agrícola medio desierta con algunos núcleos de habitantes sin tradición ni apenas espíritu de raza, sino de ganar un pueblo de gran influencia en todo el Continente sedú que había sido de un Imperio, con poca superficie y sólo una zona agricolamente productiva; en donde existían, en cambio, seis grandes ciudades que conservaban la tradición de un profundo sentido civil y religioso, Marruecos

planteaba, por lo tanto, a Francia, por primera vez para un país colonizador, además de una cuestión de prestigio en el norte de África, un problema fundamental de ciudades.

Francia comienza su labor de ordenación y urbanización de ciudades en 1912 por iniciativa del entonces Residente, general Liautey. Este halló en Marruecos una organización rudimentaria de Municipios que fué haciendo evolucionar hasta que en el año 1917 promulgó la famosa carta municipal, exceptuando de ella a Fez y Casablanca. La primera, por la intransigencia de sus habitantes, que se oponían a la intervención de los europeos en las funciones administrativas, y Casablanca, por el régimen excepcional a que hubo que someter el crecimiento desbordado y el carácter industrial y casi europeo de la ciudad.

Era inútil contar para desenvolver la urbanización de las nuevas ciudades con los escasos ingresos que recaudaban los primitivos organismos que las gobernaban. El régimen de capitulaciones impedía la creación de nuevos impuestos y Francia tuvo que subvencionar a las Juntas municipales, repartiendo entre ellas 27.000.000 de francos. De este modo logró, no sin grandes dificultades, la organización de los servicios urbanos e inició el desenvolvimiento de la vida económica de los Municipios, algunos de los cuales, en 1928, liquidaban sus presupuestos con excedente y además comenzaban a amortizar dicho empréstito. Simultáneamente se creó la Inspección de Municipalidades para intervenir la economía de las Juntas, y quedó confiada la jefatura de los servicios locales a técnicos especializados. Con estas primeras disposiciones se normalizó la vida de los primi-

CAPÍTULO

4

EL CONCURSO DE EXTENSIÓN DE LA CIUDAD DE CEUTA DE 1930

En la portada del número 1 de la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, órgano de difusión del Grupo de Arquitectos y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC), aparece la noticia de la publicación de un artículo sobre el ensanche de Ceuta. Sin embargo, no sería hasta el número siguiente cuando finalmente aparezca publicado el artículo bajo el mismo título: «El Ensanche de Ceuta»⁶³, firmado por el arquitecto zaragozano Fernando García Mercadal. Dicho artículo contenía la descripción de su propuesta para el concurso de ensanche de la ciudad convocado por su ayuntamiento en 1929.

La revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea* fue, durante los años treinta, una de las pocas revistas españolas de vanguardia especializada en arquitectura y urbanismo. Desde otras posiciones intelectuales bien distintas estaban las revistas *La Ciudad Lineal*, editada por la Sociedad Madrileña de Urbanización, *Arquitectura*, publicada por la Sociedad Central de Arquitectos, y por tanto de acentuado carácter profesional, *La Construcción Moderna*, de propiedad particular; y otras como la *Revista de Obras Públicas*, editada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España, que nos remitían a un momento plural y abierto en lo que respecta a las publicaciones periódicas con presencia entre sus contenidos de la temática urbanística.⁶⁴

4.1. La ciudad funcional de los CIAM

Fue en el número 5 de la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*⁶⁵ donde, por primera vez, se expusieron en España los principios de la ciudad funcional, con el objetivo de transformar las urbes españolas en ciudades funcionales. Se definían tres funciones básicas perfectamente acotadas: la función de la habitación, que requería de la presencia de vegetación, del sol y del aire puro; la función del reposo, anexa a las zonas de habitación y en pleno contacto con la naturaleza; y la de producción, que englobaba a los espacios fabriles y comerciales, y se desarrollaría utilizando los adelantos técnicos en base a los principios de previsión, higiene y seguridad, con la circulación como elemento de enlace y articulación. El viario era el encargado de unir los elementos espaciales de la ciudad funcional, de igual modo que lo hacía el sistema sanguíneo, siguiendo el símil

63 Fernando García Mercadal, «El Ensanche de Ceuta», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 2, 1931, pp. 34-35.

64 Sobre las revistas españolas de arquitectura y urbanismo ver las actas del *Congreso de Historia de la Arquitectura Moderna Española* organizado por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra en Pamplona en 2012.

65 «La ciudad funcional», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 5, 1932, p.17.

organicista utilizado para definir los diferentes tejidos urbanos. Y se convertiría además en la espina dorsal necesaria para el desarrollo supramunicipal a través del plan regional, según la aportación del biólogo escocés Patrick Geddes, uno de los padres fundadores del urbanismo moderno.

La ciudad funcional y los principios sobre los que descansaba fueron desarrollados en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. Inicialmente previsto para celebrarse en Moscú, la indignación suscitada por el desenlace del concurso del Palacio de los Soviet en Moscú —donde se facilitó el paso, frente a las propuestas presentadas, entre otros, por Le Corbusier, al monumentalismo arcaizante que predominaría en la arquitectura soviética durante el periodo estalinista— hizo que finalmente se realizara en el verano de 1933, entre las ciudades de Marsella y Atenas, a bordo del vapor *Patris II*. El resultado de las reflexiones que tuvieron lugar allí se plasmó en una publicación firmada por Le Corbusier que se convirtió en la guía de la ciudad funcional: la Carta de Atenas.

La ciudad funcional de los CIAM se definía como «un conjunto de órganos ordenados según su función». Las pautas marcadas primero por Herbert Spencer y, posteriormente, por Patrick Geddes en la utilización del lenguaje propio de las ciencias naturales para definir los conceptos relativos a la ciencia de la ciudad fueron asumidas por los técnicos urbanistas adscritos a los CIAM, en el caso español fundamentalmente arquitectos, independientemente del trasfondo ideológico que guió su modo de aprehender la ciudad. El lenguaje arquitectónico moderno utilizado y la actitud hacia la ciudad histórica fueron quizás los puntos más distantes entre los urbanistas que formaron parte de los CIAM y los otros. Para los primeros, la ciudad histórica debía de adaptarse a los nuevos desarrollos tecnológicos, principalmente del transporte, y, si no fuera posible, había de sucumbir.

4.2. El concurso de anteproyectos para el ensanche de Ceuta

La extensión de Ceuta era una necesidad acuciante para las autoridades municipales tanto por constituir un medio para conseguir financiar las obras municipales con las plusvalías generadas como por la obligación impuesta por el Estatuto Municipal de disponer de un plan de extensión a ciudades de más de 10.000 habitantes y alta tasa de crecimiento. Además, y por otra parte, el concurso de la ciudad-satélite de Loma Larga de 1927 no había tenido continuidad ni desarrollo.

La necesidad de disponer de un soporte cartográfico que permitiera el desarrollo de los proyectos parciales de reforma interior sobre el que acotar los terrenos para las extensiones fue una responsabilidad asumida como propia por los ayuntamientos españoles a partir de la entrada en vigor del Estatuto Municipal.

Esta información cartográfica constituía una herramienta fundamental de trabajo para los urbanistas y técnicos municipales.⁶⁶ Los municipios, tal y como figuraba en la legislación, debían facilitar a los profesionales participantes en los concursos convocados para la redacción de los proyectos de extensión —una de las opciones más seguidas por los ayuntamientos para la elaboración de los proyectos de extensión—, una información mínima que permitiera realizar los trabajos. Parte fundamental de esa información eran los levantamientos cartográficos. Se consideraba un trabajo previo que no podía ser asumido por los concursantes, dado el sobreesfuerzo que supondría para ellos y por otra parte evitaba que los posibles errores de base parcelaria que hubiera en los proyectos fueran achacables a los autores. El más completo de estos informes municipales fue el que elaboró el Ayuntamiento de Madrid para su concurso de extensión de 1929.⁶⁷

Las autoridades municipales de Ceuta comenzaron a trabajar en la elaboración de un levantamiento taquimétrico de los terrenos para que fuera posible la realización de una propuesta de ensanche de la población y de cualquier otra intervención urbanística que se pudiera considerar. La autoridad municipal contrató en 1927 al arquitecto José Blein Zarazaga para realizar ese levantamiento topográfico taquimétrico.

La Comisión permanente de la Junta Municipal, presidida de forma accidental por el ingeniero de caminos Álvaro Bielza Laguna (1895-1985), decidió en marzo de 1928 abrir un concurso de proyectos de ensanche entre ingenieros y arquitectos españoles estimando un reparto de premios de 115.000 pesetas.⁶⁸ El 12 de abril de ese año se publicó en el *Boletín Oficial de Ceuta* el acuerdo de aceptación de «las bases del concurso de urbanización del primer y segundo ensanche de Ceuta». El arquitecto municipal José Blein Zarazaga fue el encargado de elaborar las bases del concurso.

El 30 de abril de 1928 la revista *La Construcción Moderna* se hizo eco de la convocatoria del concurso especificando la dotación de 155.000 pesetas para repartir en premios entre los participantes.⁶⁹ Esta elevada cantidad económica da idea de la alta consideración que se quería dar al concurso. Un referente que podría servir de comparación es la dotación económica de los premios del concurso de extensión de Madrid de 1929, que en su resolución final optó por la siguiente distribución de las

66 Sobre el desarrollo urbano al amparo del Estatuto Municipal, ver Gustavo Fernández Balbuena, *Trazado de ciudades*, Madrid: Otto Czekelius Editor, 1932.

67 Ayuntamiento de Madrid, *Memoria. Información sobre la ciudad. Año 1929*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1929.

68 «Sección de Marruecos», *La Vanguardia Española*, 21 de marzo de 1928, p. 20

69 Véase *La Construcción Moderna*, nº 6, 1928, p. 83

300.000 pesetas destinadas a los premiados: para el anteproyecto de Jansen-Zuazo, 100.000 pesetas; para Ulargui-Czekelius, 75.000 pesetas; para Paz Maroto, 35.000 pesetas; para Fonseca-Chávarri-Cárdenas, 35.000 pesetas; para Escario, 30.000 pesetas; y para Cort-Stübben, 25.000 pesetas. En el concurso de anteproyectos de extensión de Bilbao de 1926 el ganador, el prestigioso urbanista alemán Josef Stübben, recibió un premio de 12.000 pesetas; el segundo premio, para los bilbaínos Estanislao Seguro y Félix Agüero, fue de 9.000 pesetas; y siete premios más de 3.000 pesetas para otros concursantes, por presentar ideas de interés: César Cort, Emiliano Amann, Federico Ugalde, Fernando Rosales, Francisco Durán, Francisco Wais y Antonio M. Setién; en este concurso también participaron Fernando García Mercadal y Otto Bünz. En todas las bases de las convocatorias se especificaba que el ayuntamiento pasaba a ser propietario de las propuestas presentadas, con autoridad para disponer libremente de cualquiera de las ideas presentadas por los concursantes que resultaran premiados con alguna retribución.

El 28 de noviembre de 1929 se publicó en la prensa local y nacional el anuncio de la convocatoria del concurso de anteproyectos para el ensanche de Ceuta.⁷⁰ El 8 de diciembre de 1929 se publicó finalmente la convocatoria del concurso para el ensanche de la ciudad de Ceuta con tres premios de 8.000 pesetas para los tres mejores anteproyectos y un premio de 45.000 pesetas a la propuesta ganadora.⁷¹ La convocatoria no tuvo mucha repercusión, a pesar de la elevada cuantía económica de los premios, que, con una rebaja sustancial respecto a la cantidad prevista inicialmente, era bastante alta comparada con los concursos de similares características. Sin duda, la lejanía de la ciudad debió ser un condicionante de peso a la hora de lanzarse a la participación en el concurso.

Se presentó una sola propuesta firmada por el arquitecto Fernando García Mercadal y su colega alemana Erna Foertsch.⁷² Esta arquitecta, de familia de origen alemán aunque nacida en Argentina, había sido discípula de Hermann Jansen en Berlín, por cuya universidad se había titulado, y vivía afincada en España por su matrimonio con un periodista español. Dado que Fernando García Mercadal había tenido una estrecha relación con Hermann Jansen al hilo su estancia en Berlín, en el Seminario de Charlottenburg, durante el curso 1925-1926, fruto de su pensionado en la Academia de España en Roma, no resulta extraña esta colaboración profesional.

Los trabajos conjuntos en materia de urbanística entre arquitectos alemanes y españoles no eran infrecuentes. Mercadal participó en el concurso de extensión

70 José E. Rosende, «Bases del concurso para la formación del Plano de ensanche de Ceuta», *Boletín Oficial de Ceuta*, nº 169, 28 de noviembre de 1929, pp. 6-8.

71 «Junta Municipal de Ceuta. Aviso», *La Vanguardia Española*, 21 de diciembre de 1929, p. 21.

72 Margarita Nelken, «La vida y nosotras», *Blanco y Negro*, 6 de julio de 1930, pp. 88-89.

de Bilbao junto con Otto Bunz, profesor asistente de Jansen en el Seminario de Charlottenburg, y tradujo el libro *Urbanización. Plan Regional* de Otto Bunz (1930), que aunque ciertamente no tuvo mucha difusión, fue una traducción y edición resultado de la colaboración entre Fernando García Mercadal y el arquitecto alemán Otto Czequelius. Y nada menos que tres fueron las parejas mixtas hispanoalemanas participantes en el concurso de extensión de Madrid de 1929: Secundino Zuazo con Hermann Jansen, César Cort con Josef Stubben y Saturnino Ularqui con Otto Czequelius.⁷³

Éste no era el primer acercamiento de Fernando García Mercadal a la ciudad de Ceuta. En sus trabajos arquitectónicos en el ámbito de la arquitectura doméstica había redactado en 1925 el proyecto de una vivienda para el mencionado ingeniero Álvaro Bielza Laguna, que había sido subdirector de la Junta de Obras del puerto de Ceuta a la par que había ocupado determinados cargos en la Junta Municipal. Así, en 1926 fue nombrado vocal titular de la Comisión Permanente y un año después vicepresidente primero de la Junta Municipal hasta que en julio de 1928 fue destinado a la dirección del Canal de Isabel II en Madrid. Por otra parte, Bielza Laguna estaba relacionado con la familia de los Díaz-Caneja —para los cuales García Mercadal había realizado en 1931 un proyecto de vivienda en la calle de Zurbano de Madrid— por amistad y matrimonio. La maqueta de la vivienda realizada por García Mercadal para Álvaro Bielza fue ampliamente difundida al ser una de las primeras propuestas de vivienda racionalista de las proyectadas en España.

Fernando García Mercadal⁷⁴ había sido uno de los introductores de la arquitectura del Movimiento Moderno en España, ejerciendo un papel pionero en Madrid del mismo modo que Josep Lluís Sert lo haría un poco más tarde en Barcelona. Además, había sido el anfitrión y guía de Le Corbusier en Madrid durante su primer viaje a España en mayo de 1928, lo que propició que asistiera a la reunión del castillo de La Sarraz en Suiza donde se fundaron los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), dedicados a difundir los principios de la arquitectura y la ciudad funcional. En España, esta propaganda internacional contó con un efectivo medio de difusión a través de la publicación de la mencionada revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, soportada por el GATEPAC, grupo al que perteneció García Mercadal como miembro fundador.

73 Sobre los vínculos entre las culturas arquitectónicas alemana y española véase Joaquín Medina Warmburg, «Irredentos y conversos: presencias e influencias alemanas: de la neutralidad a la posguerra española, (1914-1943)», en AA. VV., *Modelos alemanes e italianos para la España de la posguerra*, Pamplona: T6 Ediciones, 2004, pp. 21-37.

74 Carlos Sambricio, «Historia del urbanismo contemporáneo español. Fernando García Mercadal», *Urbanismo*, nº 18, enero de 1993, pp. 86-90.

4.3. La descripción de la propuesta de Fernando García Mercadal

En el artículo «El Ensanche de Ceuta»⁷⁵ sobre su propuesta de extensión de la ciudad norteafricana, García Mercadal incluyó entre sus ilustraciones varias perspectivas en las que destacaba la utilización de un claro lenguaje racionalista en edificios como el restaurante o la estación marítima. En ese caso se obviaba cualquier tipo de reminiscencia neoárabe. Sin embargo, el trazado urbano de la propuesta de ensanche presenta todavía un tratamiento académico en sus criterios compositivos, utilizando sólo una incipiente zonificación en el uso de las tipologías de vivienda y en la intención de separación del núcleo residencial de la localización de la zona industrial. Por otra parte, Mercadal introdujo en su propuesta la piscina y los parques infantiles como ejemplo de los nuevos usos urbanos que desde los CIAM empezaban a publicitarse bajo el concepto de ocio de las masas.

Como dato de partida para el proyecto, García Mercadal consideró una población de 26.000 personas, a las que se sumaban 4.000 habitantes más que vivían en el Campos Exterior. El problema principal que había que resolver era la sobreocupación de la ciudad, aislada entre sus tres recintos amurallados, y que contaba con un patrimonio edilicio en estado muy precario. La solución a esta problemática pasaba por la propuesta de un ensanche como único modo de abordar el problema. La superficie considerada llegaba hasta el límite marcado por el arroyo de Fez, coincidente con el límite de la ciudad de 1844. El ámbito de la intervención incluía por tanto las ruinas de Ceuta la Vieja, cuyas murallas, al igual que ocurriría en las propuestas posteriores, no suscitaron ningún tipo de interés en cuanto a su posible conservación patrimonial.

García Mercadal especificaba en la memoria de su anteproyecto cómo su propuesta de ensanche se organizaba en tres grandes áreas residenciales cuyas dotaciones, con independencia de su localización, no presentaban ninguna singularidad respecto de las manzanas residenciales, destacando sólo el caso de las varias iglesias proyectadas. Toda la propuesta era soportada por una estructura reticular que se deformaba para adaptarse a la topografía del lugar. Las manzanas con edificación perimetral cerrada se localizaban en la zona más próxima a la ciudad consolidada, dando paso en las zonas más alejadas a una edificación en forma de bloque abierto y vivienda aislada para organizar el espacio urbano, donde enfatizaba el frente edificado si había intención de potenciar la calle o daba permeabilidad a los espacios interiores cuando quería dar porosidad al espacio

75 Fernando García Mercadal, «El Ensanche de Ceuta», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 2, 1931, pp. 34-35.

abierto. Un primitivo *cul-de-sac* o fondo de saco con una edificación residencial como cierre de perspectiva fue el recurso utilizado por García Mercadal para cortar las calles que no tenían salida.

Estas diferentes áreas se conectaban con la carretera de Tánger, que pasaba a convertirse en un paseo marítimo en su prolongación en la fachada norte de la ciudad histórica, y con una vía a modo de circunvalación en la fachada sur, que conectaba con el viario de la primera zona de ensanche. La continuidad viaria entre el casco urbano y la extensión se conseguía con dos vías paralelas. Una calle interior paralela a las anteriores, que se bifurcaba en la plaza de África hacia las vías perimetrales, estructuraba el casco urbano. En la zona de acceso al Campo Exterior se localizarían la estación de autobuses, vinculada a la estación de ferrocarril y a la terminal portuaria, potenciando así las infraestructuras de comunicación como elementos de trabazón entre la extensión y el casco urbano.

Amplias superficies boscosas absorbían el desnivel topográfico que había entre las diferentes zonas, como ocurría por ejemplo en el entorno del arroyo de la Ribera del Puente. Además, la conexión sur entre las diferentes zonas incluía la construcción de un viaducto para salvar la pronunciada pendiente. Otras zonas verdes de la propuesta eran el parque de La Puntilla y los alrededores de la piscina pública, localizada próxima al Llano de las Damas.

El concurso fue declarado desierto por un jurado compuesto, entre otros, por los arquitectos José Blein, como arquitecto municipal, Antonio Flórez Urdapilleta⁷⁶, nombrado por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, y Luis Lacasa, designado por los concursantes como secretario. El motivo de la decisión adoptada fue la inviabilidad económica de la única propuesta presentada, que era la de Fernando García Mercadal y su socia alemana. Su valoración fue resumida en una escueta y rotunda frase: el «único anteproyecto presentado no reúne a su juicio, condiciones suficientes para que al ser desarrollado responda exactamente a las futuras necesidades de la ciudad, reconociendo en sus autores gran competencia en esta materia y aconseja a la Junta Municipal que abra un nuevo concurso con ligeras modificaciones en las bases».⁷⁷ La opción de declarar desierto el concurso de extensión de la ciudad, no siempre llevaba implícito la convocatoria de un nuevo concurso, ya que las autoridades municipales podían decidir desarrollar un proyecto con los medios internos disponibles y retomar algunas ideas de las diferentes propuestas presentadas.

76 Sobre la figura de Antonio Flórez Urdapilleta véase Salvador Guerrero (Ed.), *Antonio Flórez, arquitecto (1877-1941)*, Madrid: Publicaciones de la Residencia de Estudiantes, 2002.

77 *Memoria de Secretaría del año 1932*, Ceuta: Ayuntamiento de Ceuta, 1933, p. 71.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Fotografías realizadas por Fernando García Mercadal de la Puerta de Ceuta en Tetuán (arriba); de una calle de Ceuta (abajo izquierda) y del puerto de Ceuta (abajo derecha). Servicio Histórico del COAM.



Fernando García Mercadal y Le Corbusier, El Escorial, mayo de 1928. Fondation Le Corbusier, París.



Retrato de Erna Foertsch. Reproducido en Margarita Nelken, «La vida y nosotras», *Blanco y Negro*, 6 de julio de 1930, p. 89.

gm

arquitectura mediterránea.

El fenómeno geográfico ligado a nuestra vida es la habitación, que es tan efímera como la vida misma, y que si bien desaparece y se renueva con gran rapidez, presenta, por otra parte, una cierta permanencia, tanto en sus caracteres generales como en sus formas —en cierta medida estas dependientes del ambiente—, de las condiciones naturales del suelo, variando, sin embargo, poco la estructura fundamental de la casa, por responder a pocas formas de economía agrícola.

(Entre todas, la casa rural, la verdaderamente popular, aquella que en sus ciudades es construida por un solo hombre, es la que expresa más claramente los caracteres de dependencia frente a fuerte del cuadro geográfico, constituyendo un precioso documento de la historia.

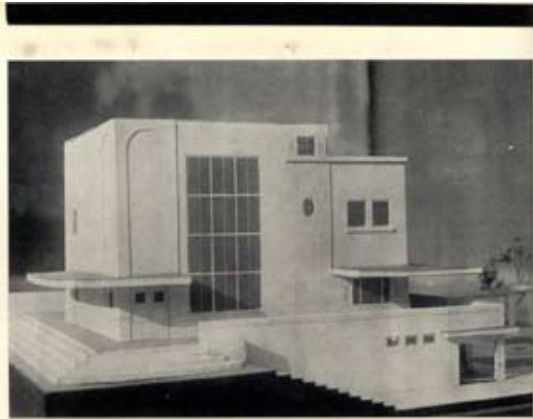
Existen lugares, como en algunos del mundo mediterráneo, donde esta dependencia de la casa al suelo es tan grande, tan íntima, la compensación con el paisaje, que se dice inseparable del mismo; la casa aquí es tan del paisaje como los árboles o los montes, la casa es como una vegetación natural. Esta maravillosa compensación de la Arquitectura con la Naturaleza, sólo la encontramos conseguida en las construcciones rurales, tan al margen de los cánones eclesiásticos, y constituye por esa misma una de las mayores alturas que tiene que vencer el arquitecto de hoy, evidentemente eclesiástico, cuando debe construir en el campo, en plena Naturaleza.

La clasificación más general que se hace de las construcciones rurales de Europa, es aquella que considera solamente dos tipos: la casa de montaña del Centro y Norte de Europa, o sea las regiones forestales, y la casa de puebla o del mundo mediterráneo, que con un carácter uniforme se repite por la variedad de su suelo y la rudeza de sus montañas, a la Europa central y occidental. El carácter de estos tipos depende, sobre todo, del sistema de cultivo, siendo la casa de puebla, por su naturaleza misma, susceptible de variaciones mucho más caprichosas que la casa de montaña.

La habitación rural, es, ante todo, un hecho de economía agrícola; y así, Demangón clasifica las habitaciones rurales, no por sus materiales ni por sus formas exteriores, sino más bien por su plan urbano, por las relaciones que se establecen entre los hombres, los animales y las cosas, por lo que podemos llamar su función agrícola, ya que el campesino concibe su casa como un instrumento de trabajo que adapta a las condiciones de explotación.

En la casa en altura, cubierta en terrazo, del tipo de las que encontramos en buena parte del Mediterráneo, ese tipo de casa de la que Bernard, en su encuesta sobre las habitaciones rurales de los indígenas en Argelia, dice que no evolucionan nada o que evolucionan poco, porque ella realiza la perfección de un tipo de habitación, gruesa quizás, pero original y acabada en su género.

Las familias rústicas de estas casas mediterráneas son sus cubiertas abovedadas acusadas al exterior y como modeladas a mano; son elementos azorriánicos, creación de esta pueblo medieval, que armoniza perfectamente con el paisaje, con sus grandes pilos aislados y dispersos sobre las colinas y los valles, con las palmeras traídas por los santos durante el tiempo de su dominación, que se remonta a los siglos VII y VIII, y que tuvo un tan evidente influencia étnica sobre estas regiones, influencia que sobrevive en la técnica y en el gusto del arte de la construcción, y que se funde, primero, con la tradición arquitectónica romana y griega; más tarde, con las influencias (Continúa págs. 78)



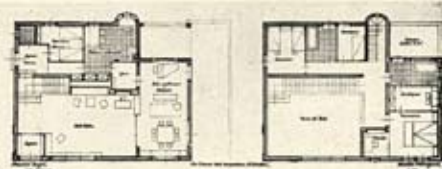
**casa para alvaro bielza
1925 ● ● ●**



Fachada principal



Sección



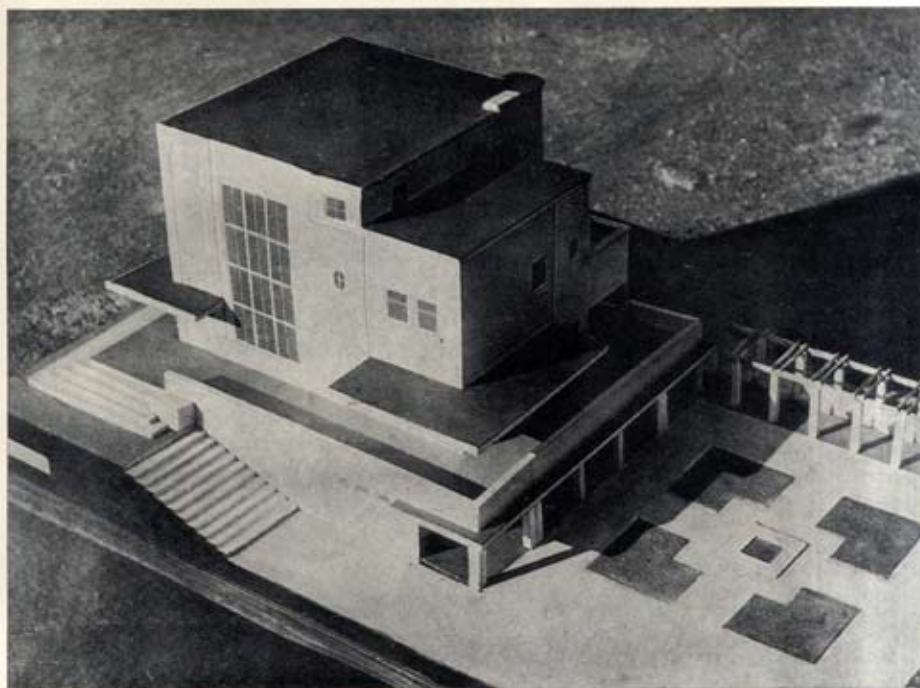
Planta baja y principal

Proyecto de casa para Álvaro Bielza en Ceuta de Fernando García Mercadal, 1925. «FGM: 1919-1972», Nueva Forma, nº 69, 1971.



ETERNO DESCONTO

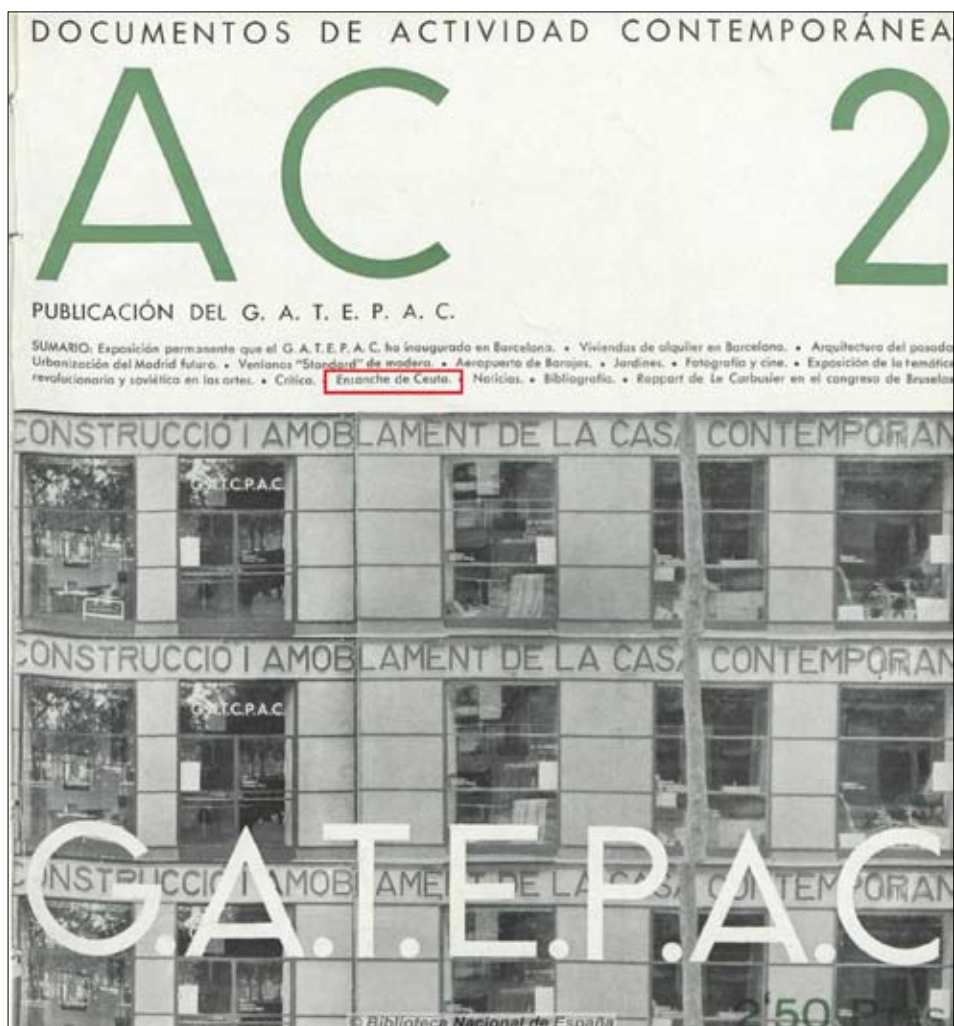
*** "Cuando junto a una mujer uno es el primero de a bordo, nos gustaria, a veces, ser el polizón". ***



Fotografías de la maqueta de la casa para Álvaro Bielza en Ceuta de Fernando García Mercadal, 1925. «FGM: 1919-1972», *Nueva Forma*, nº 69, 1971.



Portada del primer número de la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea* en el que aparece el título del artículo «Ensanche de Ceuta», finalmente no publicado hasta el siguiente número.



Portada del número 2 de la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea* donde se incluye el artículo «Ensanche de Ceuta».

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



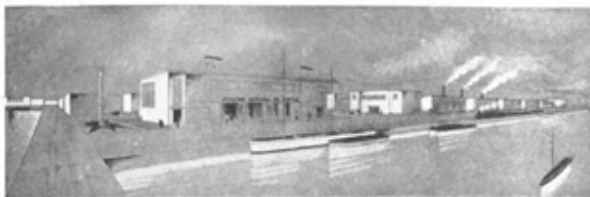
Fernando García Mercadal, «Ensanche de Ceuta», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 2, p. 34. Propuesta de Fernando García Mercadal para el concurso de ensanche de Ceuta de 1929, publicada en la revista *AC*. Plano de ensanche (arriba) y proyecto de restaurante en un parque (abajo).

ZONA DE CONSTRUCCIÓN ABIERTA.

Edificaciones agrupadas adaptándose al terreno y armonizando con el paisaje.

RESTAURANT "PUNTA NEGRA". Sobre el emplazamiento del viejo fuerte del mismo nombre, domina la bahía y el maravilloso panorama del Estrecho.

Zona de puerto y estación marítima.



SECCIÓN DE NOTICIAS

EXPOSICIÓN ALEMANA DE LA EDIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN Y LA INTERNACIONAL DE URBANISMO Y HABITACIÓN

La exposición alemana de la construcción en general, se abrió en Berlín el 9 de mayo de 1931, cerrándose el 2 de agosto del mismo año.

Dicha exposición tiene por objeto poner de manifiesto los cambios producidos tanto en la construcción como en la habitación bajo las necesidades de los tiempos modernos.

La exposición está organizada por la "Verein Bauausstellung e. V.", que reúne las principales organizaciones dedicadas a la edificación, y por la ciudad de Berlín, en colaboración con los "ases" de la ciencia, de las artes y las sociedades económicas.

Esta exposición, lejos de buscar fines de publicidad, se propone indicar el camino a seguir, enseñar y estimular, y por esto estará dedicada más que al pasado al presente, a la evolución futura. Se tiene esencialmente en cuenta la reducción de espacio, de tiempo y de dineros, así como el profundo cambio social; por otra parte, precisa la evolución intelectual y económica de nuestro tiempo en relación con las necesidades de todas las clases de la población en cuanto se refiere a la habitación.

La exposición se encarga además de reunir colecciones documentadas y clasificadas de todos los materiales utilizados o por ensayar.

Simultáneamente con dicha exposición se organiza una exposición internacional de Urbanismo y Habitación que con una aportación importante del extranjero asegura una visión general de la actividad mundial en la ciencia de la estructuración de las ciudades y perfeccionamiento de la habitación.

La exposición comprende las siguientes secciones:

- Sección A. Exposición internacional de Urbanismo y Habitación.
- " B. La Edificación moderna.
- " C. La Habitación moderna.
- " D. La nueva construcción.
- " E. Exposición especial: la edificación agrícola.
- " F. Exposición de Garages.
- " G. Sección de enseñanza, conferencias, estudios, etc.

De esta manera, la exposición proporciona, a los Administradores de Estados y ciudades, a los industriales, a los productores, constructores, comerciantes, Ingenieros, Arquitectos y en general a todas las que se interesen por estas cuestiones, un estudio técnico completo e instructivo sin precedente.

■

Ha entrado a formar parte del grupo Centro como socio director, el señor Ribas Eulate.

Como socios "arquitectos adheridos" del grupo Este (catalán), han ingresado: Carlos Cardenal; Antonio Ferrater; Juan J. Olazábal; Joan Baer; Luis Riudor; Jaime Mestres; Isime Villavechia; José Mourava; Jorge Audet; José Martino; José Soteras; Alejandro Sales y March; Antonio Puig Giralt; Ramón Puig Giralt; Mariano Casanova; Javier Turull; Ramón Argiles.

■

Vemos con satisfacción decretada la colegiación obligatoria de los arquitectos. (*Gaceta 14 de Junio 1931*). Esperamos que con este motivo se solucionarán los asuntos profesionales con todas las garantías deseables.

■

La "Associació d'Arquitectes de Catalunya", dando por fin una muestra de vitalidad ha organizado una exposición de arquitectura en la sala Parés que ha tenido gran aceptación, habiéndose reunido gran cantidad de planos y maquetas.

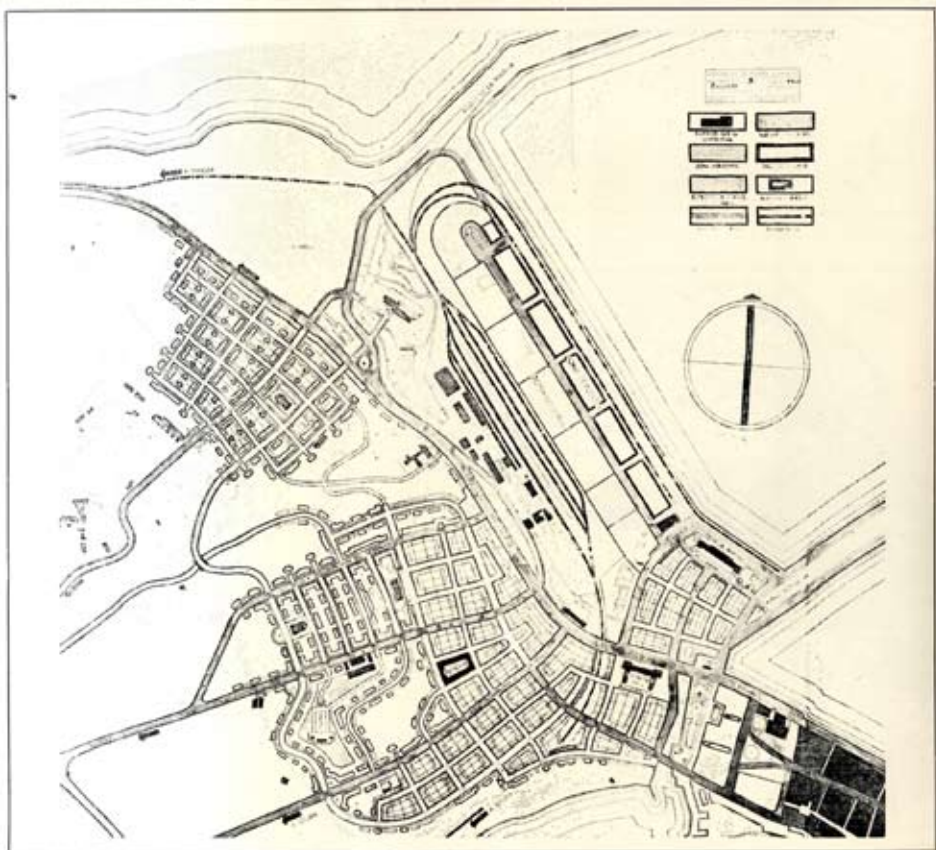
El G. A. T. E. P. A. C., atento a la misión que se ha impuesto de tomar parte en todas las exposiciones y concursos, cavió también unos proyectos con el fin de contribuir con su esfuerzo al éxito de la exposición.

■

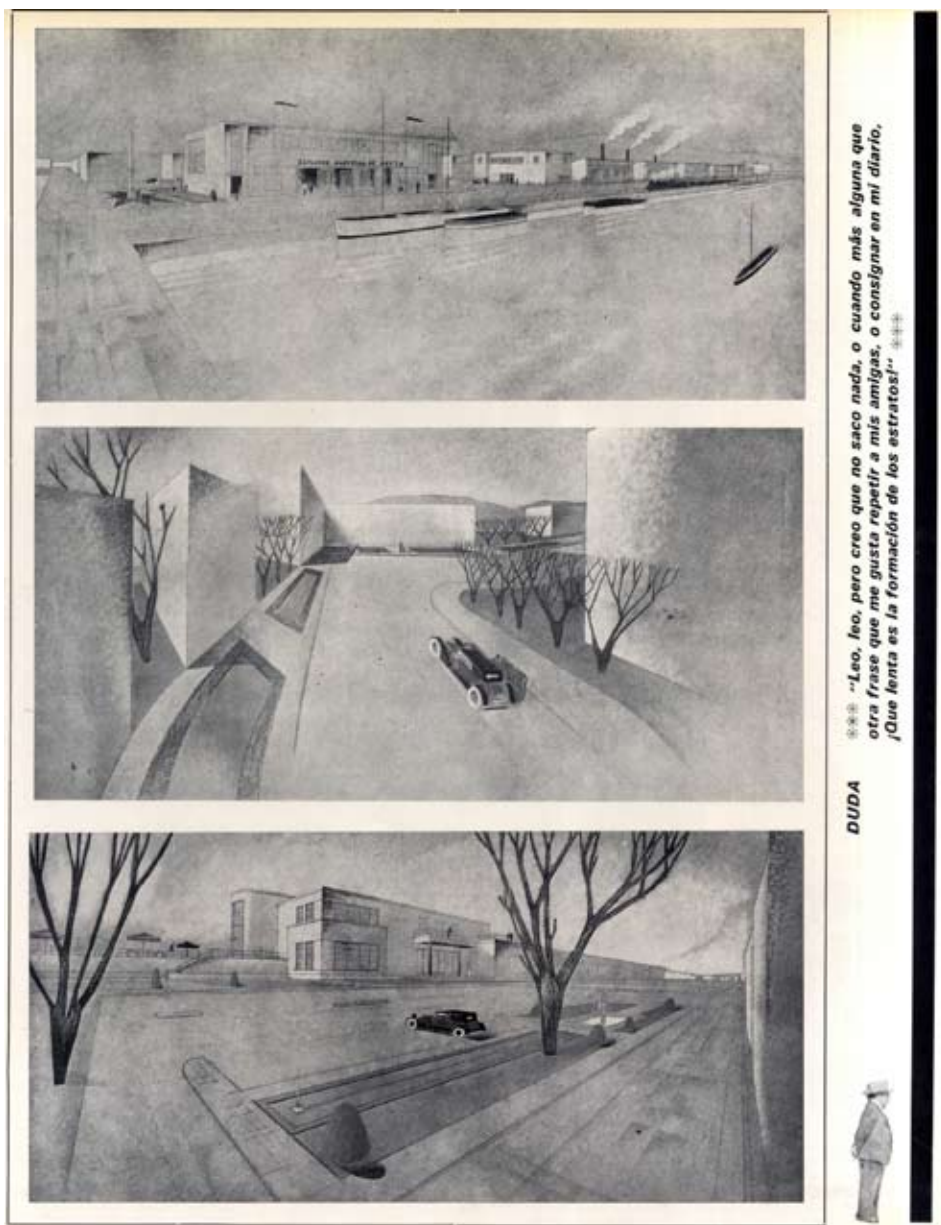
En la lista de industriales colaboradores publicada en el primer número, al mencionar la casa Tapicerías y telas nacionales y extranjeras A. Tronc, salió por error Tapicerías y telas metálicas extranjeras.

Fernando García Mercadal, «Ensanche de Ceuta», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 2, p. 35.

**ensanche
de
ceuta
1930**

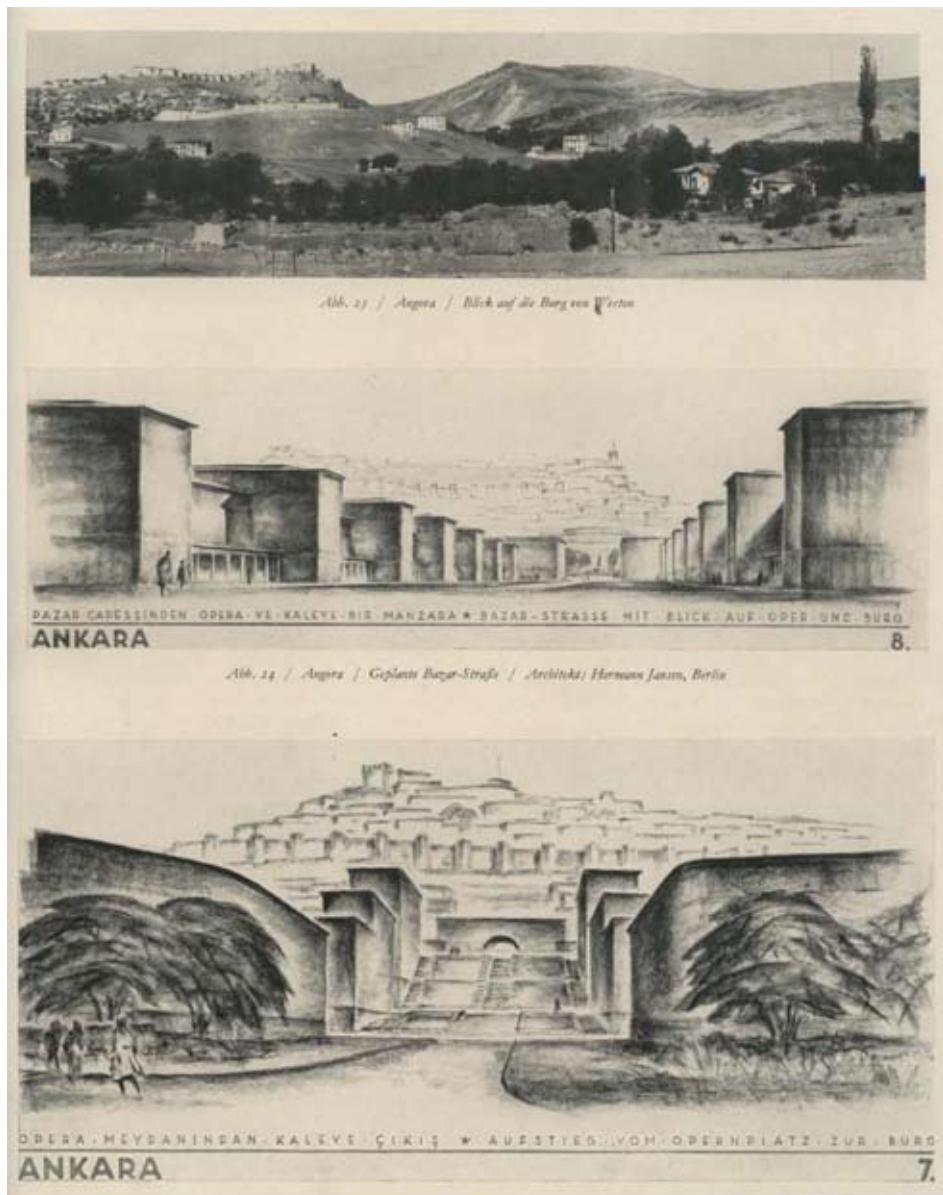


Plano del ensanche de Ceuta de Fernando García Mercadal, 1930. «FGM: 1919-1972», *Nueva Forma*, nº 69, 1971.



El ensanche de Ceuta de Fernando García Mercadal, 1930. «FGM: 1919-1972», *Nueva Forma*, n° 69, 1971.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Proyecto de Hermann Jansen para Ankara, *Der Stadtebau*, 11, 1929, p. 283. Su influencia se deja sentir en el trabajo de Fernando García Mercadal y Erna Foertsch en Ceuta.

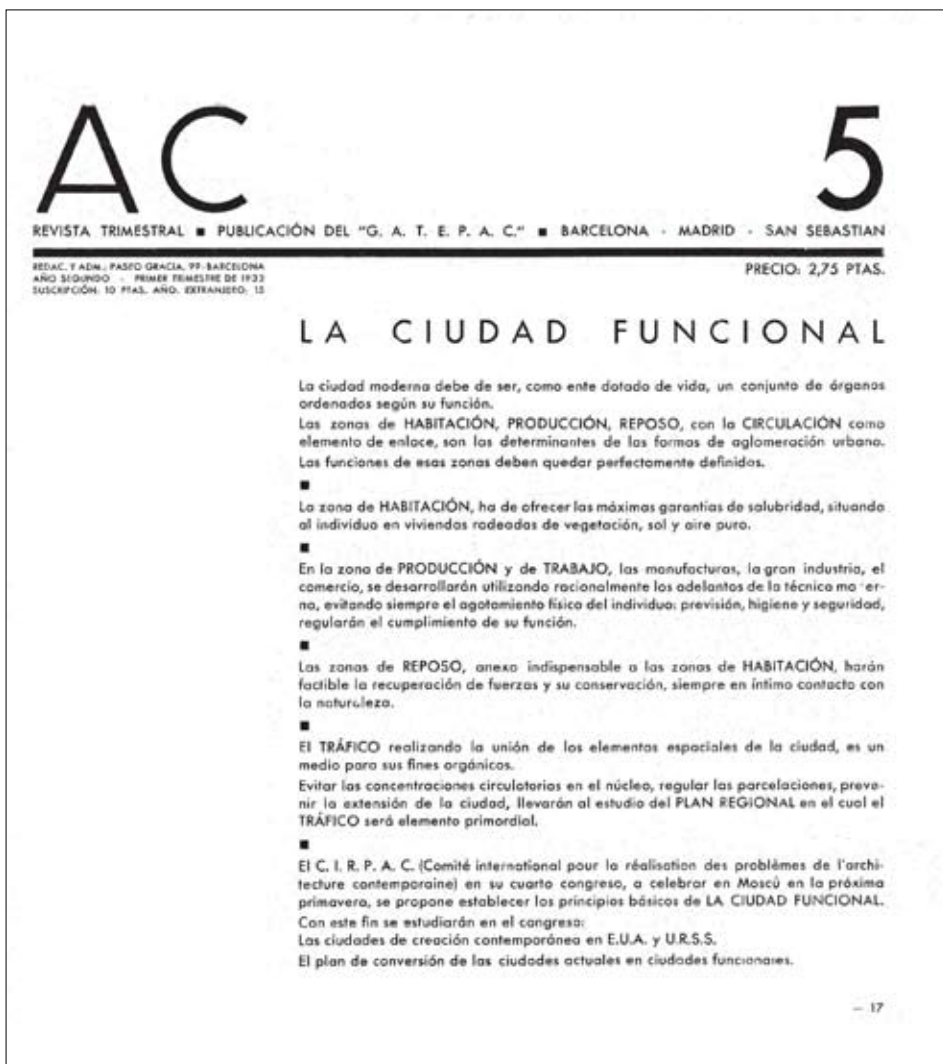


Espacios urbanos de la propuesta de ensanche de Ceuta de Fernando García Mercadal y Erna Foertsch, 1930.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Propuesta de Fernando García Mercadal para el concurso de ensanche de Ceuta de 1930, donde se han marcado las diferentes zonas definidas por el autor.



Exposición de los principios de la ciudad funcional con motivo de la preparación del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), cuya celebración estaba prevista en Moscú. «La ciudad funcional», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 5, 1932, p. 17.

CAPÍTULO

5

EL CONCURSO DEL PLAN DE ENSANCHE Y REFORMA INTERIOR DE CEUTA DE 1932

Siguiendo las indicaciones del jurado del fallido concurso convocado para la extensión de la ciudad en 1928, la Junta Municipal de Ceuta convocó un nuevo concurso el 12 de julio de 1930.⁷⁸ En esta ocasión, el concurso se organizó en dos fases. En la primera los participantes debían elaborar un anteproyecto de extensión con un plazo de cuarenta y cinco días a partir de la publicación de la convocatoria. De entre las propuestas presentadas se seleccionarían las tres mejores, que pasarían a una segunda fase. Ésta consistiría en definir un proyecto de ejecución para el cual los finalistas tenían un plazo de seis meses. El jurado volvió a contar con la participación de los arquitectos Antonio Flórez Urdapilleta, designado de nuevo, tal y como había sucedido en el concurso de 1928, por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, y Manuel Sánchez Arcas, designado por los concursantes en lugar de Luis Lacasa, al que se le asignó por parte del jurado el papel de secretario técnico. A ellos había que sumar representantes de la Junta de Obras del Puerto, del ramo de la Guerra, de la Delegación de Fomento de Tetuán, que era la capital del Protectorado español, y de la propia Junta Municipal de Ceuta.

Se presentaron siete anteproyectos. El fallo del jurado dio como resultado en esta primera fase la selección de los anteproyectos de Gaspar Blein, César Cort y del equipo formado por Pedro Muguruza, Manuel Latorre y el ingeniero José Hervás. Los tres finalistas fueron premiados con 7.000 pesetas cada uno. El jurado decidió también que cada uno de los tres equipos desarrollara un proyecto de ejecución en base a sus respectivos anteproyectos, tal y como se especificaba en las bases de la convocatoria.

Los proyectos de ejecución fueron entregados el 4 de noviembre de 1931. El 9 de enero de 1932 se reunió de nuevo el jurado, en el que se había producido algún cambio. Teodoro Anasagasti había sido elegido por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid como presidente, en sustitución de Antonio Flórez. Además, se incorporaron Carlos Ovilo, arquitecto del Departamento de Construcciones Civiles de la Alta Comisaría de España en Marruecos, y José Larrucea, técnico que estaba desempeñando trabajos en el Protectorado español, y que sustituía al arquitecto municipal José Blein por su incompatibilidad, dado que era hermano de uno de los concursantes, Gaspar Blein. En su dictamen, el jurado apuntó que el buen hacer de las bases de la convocatoria, elaboradas por el arquitecto José Blein, justificaba en gran parte el éxito del resultado del concurso.

78 José E. Rosende, «Base del concurso para la formación del plano de ensanche de Ceuta», *Boletín Oficial de Ceuta*, nº 202, 10 de julio de 1930, pp. 5-8.

La simple relación de los planos y los documentos del proyecto de reforma y ensanche de Ceuta⁷⁹ presentados por los tres finalistas da idea del volumen de trabajo realizado. La parte gráfica comprendía perspectivas de los espacios urbanos más representativos, maquetas y planos generales y parciales de parques y jardines, del sistema viario, de los usos del suelo y de la edificación, y de las instalaciones, a los que se sumaban las memorias, los presupuestos y unas ordenanzas municipales. Las perspectivas de los proyectos transmitían una imagen que oscilaba entre la evocación neoárabe, castiza y mediterránea de la propuesta del equipo de Pedro Muguruza, con profusión de arcadas y pinceladas vegetales, a la más conservadora de César Cort, de corte clasicista y académica, pasando por la racionalista presente en la propuesta de Gaspar Blein, propia de la nueva generación a la que pertenecía el arquitecto.

El jurado elaboró una minuciosa acta firmada por Teodoro Anasagasti como presidente.⁸⁰ En ella, a modo de informe técnico, se detallaban los diferentes aspectos analizados y la argumentación que sustentaba la valoración de cada una de las propuestas previamente seleccionadas. Esta valoración de cada una de las propuestas se representó a modo de tablas, evidenciando así las semejanzas y las diferencias entre cada una de ellas.

Los principales puntos objeto de análisis sobre los que se sustentó la decisión final, tal y como se especificaba en el documento, fueron los siguientes: Primero, la adaptación al terreno de los trazados propuestos, dada la contundente orografía de la zona destinada a la extensión de la ciudad. La orografía se salvaba con túneles, pasarelas como medio de conexión y jardines aterrazados en las zonas de mayor desnivel. Segundo, la propuesta de zonificación. La claridad en este aspecto se convirtió en uno de los principales argumentos que tuvo más peso en el jurado para emitir su decisión final. Tercero, la posibilidad de una realización inmediata de parte de los trabajos. La penosa situación de la infravivienda urgía la posibilidad de avanzar en la puesta en marcha de algunas de las intervenciones contenidas. Cuarto, el tratamiento que recibieran las edificaciones existentes en la zona propuesta para el ensanche. Quinto, las características y las cualidades de los distintos trazados propuestos.

Además, se orientaba a los concursantes con especificaciones como la necesaria vinculación del comercio, la industria y el turismo con el puerto de la ciudad. En estos momentos se estaban realizando obras de ampliación en el puerto con terrenos

79 Sobre los documentos presentados por los participantes al concurso de Ceuta de 1930 véase la tabla de elaboración propia incluida en las páginas 150 y 151..

80 Ayuntamiento de Ceuta, *Memoria de Secretaría del año 1932*, Ceuta: Ayuntamiento de Ceuta, 1933.

ganados al mar en el llamado Muelle de Rivera, donde se habrían de desarrollar los espacios de maniobras del que se esperaba fuera el puerto de África, que había de ser conectado con la línea férrea de Ceuta-Tetuán, puesta en servicio en 1918. La dependencia estatal del puerto y no municipal era un condicionante de partida del proyecto. La Junta de Obras del Puerto había prohibido cualquier intervención residencial en la nueva superficie ganada al mar, que debía ser dedicada en exclusiva a servicios portuarios y así se le había hecho saber a los concursantes. La presencia de las propiedades militares dispersas no sólo en la zona del Campo Exterior, sino también en el casco urbano, era otro de los condicionantes que debían tenerse en cuenta a la hora de abordar cualquier propuesta sobre la ciudad.

Tras el exhaustivo estudio comparativo entre las tres propuestas seleccionadas el jurado emitió su dictamen, en el que se declaraba que el proyecto ganador fuera el de Gaspar Blein, con un premio de 45.000 pesetas, y se dieran sendos accésits de 20.000 pesetas y 10.000 pesetas a los proyectos de César Cort y Pedro Muguruza, respectivamente, en base a la alta calidad de las propuestas presentadas.

Teodoro Anasagasti especificó también que el proyecto ganador tendría que abordar de un modo más completo las bases para el desarrollo del planeamiento regional, no especificado en la convocatoria. Desde finales de los años veinte, algunos de los planes de extensión urbana propuestos para ciudades españolas contenían un documento esquemático correspondiente a la escala regional. Normalmente se expresaba gráficamente mediante la representación de los asentamientos del territorio más inmediato como una corona de ciudades-satélites unidas en muchos casos por curvas isócronas focalizadas en la ciudad objeto del plan. Así aparecía en la propuesta de extensión de Murcia de César Cort de 1926, en las bases del concurso de extensión de Madrid de 1929, en el plan de extensión de Burgos de Fernando García Mercadal de 1929 y en el plan de extensión de Vigo de Antonio Palacios de 1932. En este sentido, las diferentes propuestas presentadas para Ceuta, ya fuera en forma de texto o en esquema gráfico, se basaron exclusivamente en la mejora de las infraestructuras de comunicación con el resto de las ciudades de su entorno norteafricano, como medida para potenciar el papel de la ciudad como nodo de comunicaciones a escala regional entre España y las ciudades del norte de África.

PROPUESTA DE GASPAR BLEIN Y MANUEL MARTÍNEZ CHUMILLAS	PROPUESTA DE CÉSAR CORTI BOTÍ	PROPUESTA DE PEDRO MUGURUZA, JOSÉ HERVÁS Y MANUEL LATORRE
01.- Siete cartulinas con tipos de viviendas.	01.- Plano general de parques, jardines y alcantarillados, Escala 1:2000.	01.- Plano general del Ensanche, Escala 1:500 con tres fotografías.
02.- Una perspectiva interior de vivienda.	02.- Plano general de Ensanche y Reforma interior de Ceuta, Escala 1:500, 12 tableros.	02.- Plano general del Ensanche, Escala 1:2000.
03.- Plano a escala 1:2000 de distribución general de los tipos de viviendas.	03.- Plano general de distribución de aguas y vías arteriales, Escala 1:2000.	03.- Perfil longitudinal de la Carretera de la Almadraba al Llano de las Damas.
04.- Perspectiva de estudio de una manzana de viviendas.	04.- Cartulinas (seis) de diferentes perspectivas urbanas, de 90x60 cm.	04.- Perfiles transversales de lo anterior.
05.- Ídem de un bloque de viviendas obreras.	05.- Cartulinas (cuatro) de otras tantas perspectivas (acuarelas).	05.- Cartón con detalles del Puente de la Muralla.
06.- Plano general de alcantarillado, agua y luz. E 1:500.	06.- Perspectivas en rojo (dos) correspondientes al Estadio y Grupo Escolar de Loma Larga.	06.- Cartón con detalle del Viaducto en la calle de este nombre.
07.- Cuatro cartulinas con perfiles transversales de calles.	07.- Perspectivas (cuatro) de patios interiores, grupo de viviendas y detalles del Paseo del Cristo.	07.- Cartón con perspectiva de la Carretera de la Almadraba al Llano de las Damas.
08.- Perspectiva de estudio de volúmenes.	08.- Perspectivas (cuatro) de varios motivos (bloques).	08.- Cartón con perspectiva convencional (arranque Gran Vía).
09.- Ídem de la escalinata de la calle de la Paz.	09.- Perspectivas de conjunto a lápiz (dos) fondo gris.	09.- Cartón con detalle de escudo de entrada a la ciudad.
10.- Ídem de la Estación y zona del Puerto.	10.- Fotografías (cuatro) y acuarelas comparativas (cinco) de distintos lugares de la población y alturas.	10.- Cartón con detalles de la ampliación del P. del Cristo.
11.- Cartulina con el plan regional.	11.- Carpetas (cinco) con planos generales a escala 1:500, divididos en hojas de: alumbrado, aguas, nuevo trazado, alcantarillado y plano en tela original.	11.- Perfil longitudinal desde la Avenida que empieza en la Plaza de África y termina en Regulares.
12.- Seis fotografías de la maqueta presentada.	12.- Carpetas (cuatro) con datos del nuevo trazado, distribución de aguas, alumbrado y alcantarillado (detalles y perfiles).	12.- Cuatro tableros con perfiles longitudinales de calles.
13.- Maqueta de una parte de la Zona de Ensanche.	13.- Tomos (cinco) con las mediciones, presupuestos y memorias de alcantarillado, agua, luz, pavimentación y ordenanzas edificatorias.	13.- Memoria.

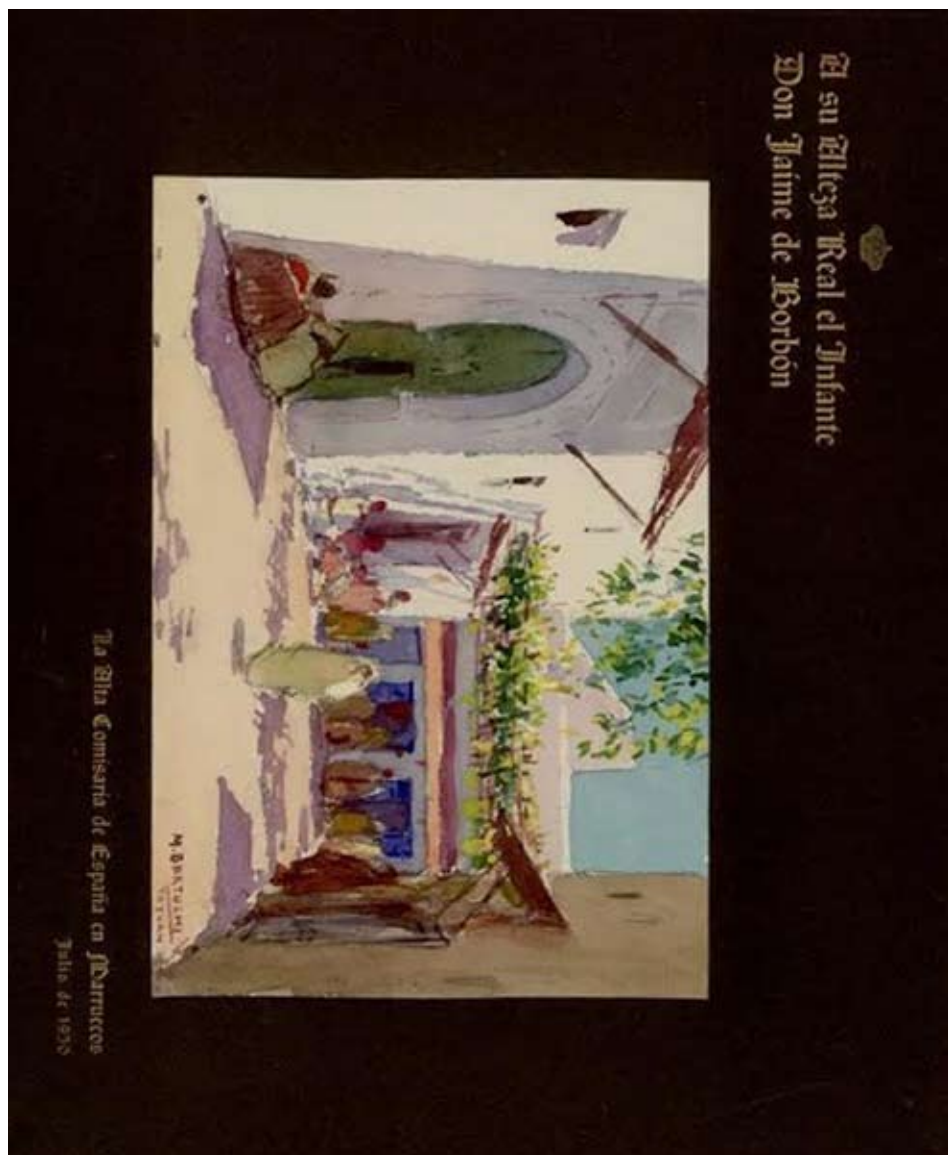
**PROPUESTA DE GASPAR BLEIN Y
MANUEL MARTÍNEZ CHUMILLAS**

PROPUESTA DE CÉSAR CORT BOTÍ

**PROPUESTA DE PEDRO MUGURUZA,
JOSÉ HERVÁS Y MANUEL LATORRE**

- | | |
|--|--|
| 14.- Plano general del trazado. Escala 1:500. | 14.- Presupuesto general. |
| 15.- Plano del sistema de parques y jardines. Escala 1:2000. | 15.- Mediciones y presupuesto de ampliación P. del Cristo. |
| 16.- Plano nomenclatura de calles. Escala 1:2000. | 16.- Mediciones y presupuesto de la nueva puerta de entrada a la población. |
| 17.- Plano de zonas. Escala 1:2000. | 17.- Mediciones y presupuesto de la Avenida principal de entrada a la Ciudad. |
| 18.- Plano de vías de tráfico urbano. Escala 1:2000. | 18.- Mediciones y presupuesto de la Avenida del Puerto y C. Puntillo. |
| 19.- Plano de distribución de tráfico urbano. Escala 1:2000. | 19.- Mediciones y presupuesto del Viaducto. |
| 20.- Cartulina de gráficos comparativos con las principales características de zonas. | 20.- Mediciones y presupuesto de la Carretera de la Almadraza al Llano de las Damas. |
| 21.- Cartulina con plano de la Gran Vía. Escala 1:500. | 21.- Doce pliegos de mediciones y presupuestos de calles. |
| 22.- Plano parcelario. Escala 1:500. | |
| 23.- Plano de la red de telefonía. Escala 1:2000. | |
| 24.- Ídem de la red de abastecimiento. Escala 1:2000. | |
| 25.- Ídem de la red de saneamiento. Escala 1:2000. | |
| 26.- Ídem de la red eléctrica de alta tensión y servicio privado. | |
| 27.- Plano de la red de alumbrado público. | |
| 28.- Memoria de saneamiento, general, de abastecimiento, alumbrado y la Gran Vía, planos y anejos de alumbrado, perfiles de calles, pliego de condiciones facultativas y presupuestos. | |

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación presentada por los participantes en el concurso de extensión de Ceuta de 1932.



Portada del álbum de fotografías de la Alta Comisaría de España en Marruecos realizado con motivo de la visita del infante don Jaime de Borbón, con una acuarela en la portada de Mariano Bertuchi, 1930. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Fotografía de Ceuta del álbum de la Alta Comisaría de España en Marruecos realizado con motivo de la visita del infante don Jaime de Borbón, 1930. Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Fotografías de Ceuta del álbum de la Alta Comisaría de España en Marruecos realizado con motivo de la visita del infante don Jaime de Borbón, 1930. Jardines de la Hípica en el Campo Exterior (arriba) y panorámica de la bahía norte (abajo). Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.



Fotografías de Ceuta del álbum de la Alta Comisaría de España en Marruecos realizado con motivo de la visita del infante don Jaime de Borbón, 1930. Zona del Campo Exterior (arriba) y baluarte de entrada (abajo). Real Biblioteca, Patrimonio Nacional, Madrid.

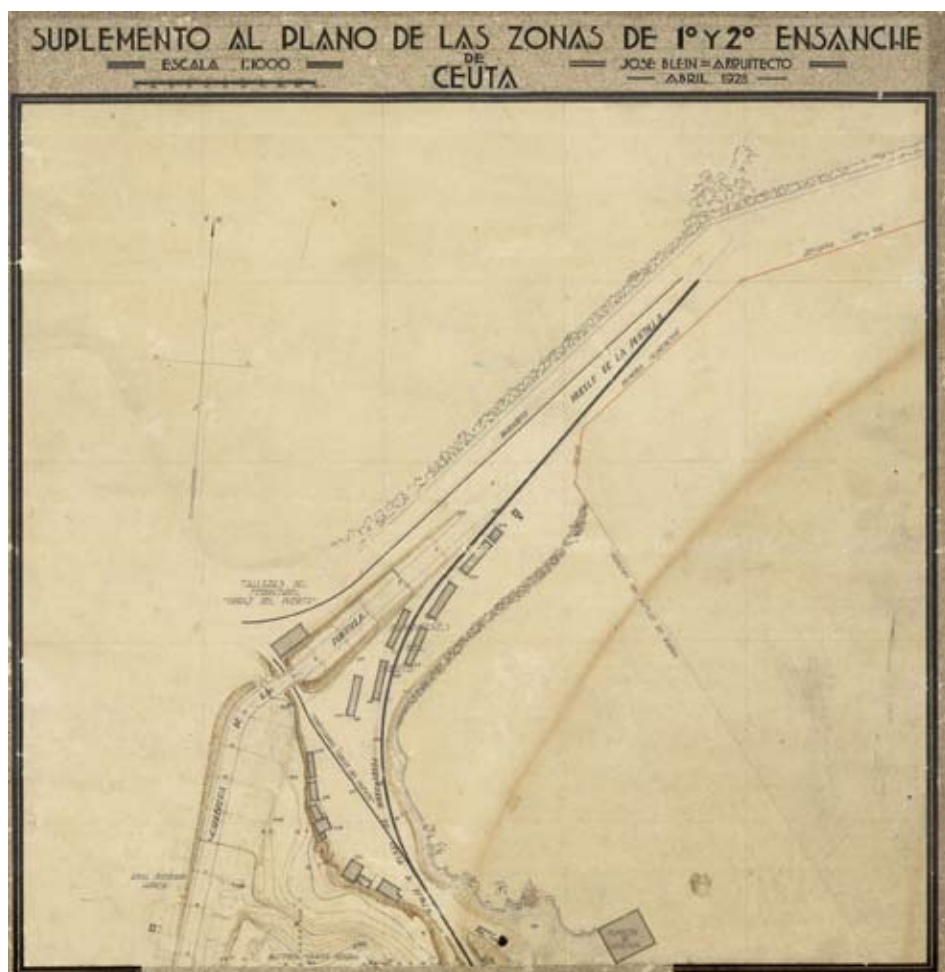
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El arquitecto José Blein Zarazaga. Fotografía reproducida en José Blein, «La transformación urbana de Ceuta», *La Gaceta de África*, nº 63, 1936 (Número Extraordinario), p. 63.



Instalación de José Blein para la revista *África*, *Al Ittihad*, y Prensa de Marruecos en la Exposición Hispano-Marroquí celebrada durante el mes de septiembre de 1932 en el Palacio de Cristal del Parque del Retiro de Madrid. *África*, 1 octubre 1932, p. 108 (izquierda) y Casa de alquiler en Ceuta conocida con el sobrenombre de *El avión*, obra de los arquitectos Gaspar y José Blein Zarazaga. *Hormigón y Acero*, 1 de mayo de 1928, p. 22 (derecha).



Documentación para el concurso de ensanche de Ceuta preparada por José Blein. «Suplemento al plano de las zonas 1 y 2 de ensanche», muelle de La Puntilla. 1928. Archivo General de Ceuta.

5.1. La propuesta de César Cort Botí y la cultura urbanística norteamericana

César Cort⁸¹ era desde 1918 el primer catedrático de urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Madrid, donde tuvo un papel clave como introductor de la cultura urbanística anglosajona y norteamericana a través de su labor docente. La aproximación de César Cort se basaba en la teoría de la nucleología, cercana en su formulación a las teorías de la ciudad-jardín inglesa y de las unidades vecinales norteamericanas. Para el trabajo de Ceuta, César Cort contó con la colaboración de un joven ayudante, Pedro Bidagor, años más tarde uno de los principales protagonistas del urbanismo español de posguerra, en gran medida debido al encargo que recibió por parte de Pedro Muguruza para dirigir el plan general de ordenación urbana de Madrid de 1946.

La insistencia de Bidagor en la utilización del *zoning* como instrumento fundamental de proyectación urbana no contó con el beneplácito de Cort.⁸² El rechazo sistemático del *zoning* como fin en sí mismo le supuso a César Cort ser desterrado de entre las figuras del urbanismo que encarnaban las posiciones más avanzadas del momento. Y fue la falta de claridad de la estructura zonal de su propuesta frente a la ganadora una de las razones principales que el jurado argumentó para decidirse finalmente por la de Gaspar Blein, que aportó con gran claridad frente a las demás propuestas una zonificación de usos y alturas.

Por otra parte, César Cort destacó en su propuesta las novedosas posibilidades que se abrían para la ciudad con el desarrollo tecnológico de las comunicaciones, incluyendo en su trabajo el establecimiento de bases de aeroplanos e hidroplanos y la construcción de una autopista entre Ceuta y Tetuán.

El ensanche propuesto por César Cort siguió las pautas indicadas en las bases del concurso e incluyó una completa red viaria, con una vía de circunvalación y una estructura de calles perfectamente jerarquizadas, con anchos que iban de los 5 metros hasta un máximo de 45 metros; la definición de las nuevas manzanas y su parcelación, que respetaban las preexistencias; el establecimiento de los nuevos espacios verdes, campos de juegos y de deporte y edificios públicos.

81 Sobre César Cort véase María Cristina García González, *César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo*, Madrid: Abada, 2018.

82 Pedro Bidagor Lasarte, «Comentarios a las circunstancias que concurrieron en la formulación y puesta en marcha del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid», Prólogo a Sofía Diéguez Patao, *El nuevo orden urbano: «El Gran Madrid» (1939-1951)*, Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid, 1991, p. XXII.

También propuso un segundo ensanche residencial en la superficie ganada al mar con las obras de ampliación del puerto. Esta idea chocaba, al igual que ocurriría en la propuesta de Pedro Muguruza, con las directrices establecidas por la Junta de Obras del Puerto, que prohibía cualquier intervención residencial en la nueva superficie ganada al mar, que debía ser dedicada de forma exclusiva a usos vinculados a servicios portuarios, tal y como sí recogió Gaspar Blein en su plan de extensión.

Formuló también establecer limitaciones a la altura de la edificación en base a la anchura de las calles. Esta relación proporcional era uno de los parámetros fundamentales que aplicó a los distintos sectores urbanos en los que dividió la ciudad de acuerdo a las especificaciones de las ordenanzas de la edificación: el corazón de la ciudad, la zona del ensanche y el extrarradio. La denominación de corazón de la ciudad para referirse al centro urbano nos remitía de nuevo a la cultura anglosajona. Así, en el plan de Chicago (1908) de Burham y Bennet figuraba esta denominación para el centro urbano y, curiosamente, *The heart of the city* fue el lema del VIII CIAM de 1951, celebrado en Hoddesdon (Inglaterra). Además, en este último congreso se retomó la idea de Burham de los *civic centers*, que también recuerda a la utilizada por César Cort en su teoría de la nucleología en relación con los llamados centros vitales.

Para el núcleo primitivo de la ciudad, César Cort propuso un pequeño ensanche en terrenos ganados al mar en el frente norte, justificando la envergadura de tal inversión económica en base a su recuperación en forma de las plusvalías generadas por la venta de las parcelas. Gaspar Blein propondría también ganar terreno en ese mismo frente pero dotándolo de un uso lúdico, a través de su tratamiento ajardinado y como lugar donde instalar un club náutico.

En el proyecto de Cort se marcaba también una delimitación para el denominado «barrio moro», en la zona comprendida entre el foso del recinto amurallado y la primera zona del ensanche, pero no se planteaba ninguna intervención específica. Ese modo de tratar los asentamientos de la población árabe era común con el planteamiento colonial de origen francés utilizado al proyectar los ensanches de las ciudades marroquíes. Así, las medinas se representaban gráficamente a partir de su delimitación urbanística, donde únicamente se marcaban los accesos con una indefinición del tejido urbano interior.

César Cort no incluyó dentro de su propuesta unas nuevas ordenanzas de edificación como tales, dado que para él eran válidas las que en ese momento estaban vigentes en la ciudad. Solamente propuso añadir unas limitaciones en altura tomando como base la división de la ciudad en zonas. También añadió un tratamiento específico para las calles interiores de las manzanas americanas, para

los arrabales y para las zonas que quedaban fuera de la superficie cubierta por el proyecto.

Todo lo relativo a las infraestructuras urbanas, es decir, a la urbanización propiamente dicha, constituyó un capítulo importante de su propuesta. Estaban perfectamente definidas las redes de alcantarillado, abastecimiento de agua y de electricidad. La memoria concluía con las mediciones y el presupuesto de las nuevas calles incluyendo su pavimentación, alumbrado, saneamiento y distribución de agua.

El ensanche propuesto para el Campo Exterior tenía dos partes diferenciadas. Por un lado, estaba la parte estructurada en base a una continuidad en el viario y cuya malla se adaptaba a la topografía. Cort utilizó su teoría de la nucleología con el trinomio iglesia-mercado-escuela como centro de la nueva zona residencial, donde las dos iglesias propuestas se convertían en los hitos de fondo de los grandes ejes estructurantes del conjunto. En lo que respecta al nuevo espacio verde propuesto para la zona por la que transcurre el arroyo de la Ribera del Puente, la edificación que lo envuelve lo fragmenta a la vez que permite su continuidad. Otra de las críticas negativas que el jurado asignó al proyecto fue la excesiva prudencia a la hora de proponer el derribo de la edificación existente en la zona, que era un gran condicionante dentro de su propuesta.

La segunda unidad del ensanche correspondiente al Campo Exterior se proponía sobre la nueva superficie ganada al mar en la zona del puerto. Desaparecido el condicionante topográfico que producía la necesidad de flexibilizar la forma de las manzanas, ahora una rígida estructura ortogonal cuyo eje longitudinal tiene como centro una plaza mayor porticada con reminiscencias clásicas escorialenses en el lenguaje arquitectónico utilizado. Esta plaza conectaba directamente con un eje transversal que partía de la estación de ferrocarril.

Las dos zonas verdes de la propuesta de César Cort eran la del arroyo de la Ribera del Puente y una gran zona verde en la vaguada más próxima a Loma Larga, situada más allá del ámbito propuesto y, por tanto, no definida gráficamente. La superficie del Campo Exterior susceptible de ser aprovechada para la extensión de la ciudad llegaba justo hasta el borde de las murallas del Afrag (Ceuta la Vieja), en el límite topográfico marcado por el arroyo de Fez y que estaba bajo responsabilidad española desde 1844.

Los requisitos estéticos también estaban presentes, incidiendo en la relevancia de controlar aquellas manzanas que pudieran tener especial impacto tanto en la silueta de la ciudad como en sus perspectivas internas. Así, el perfil de la ciudad quedaba definido con la presencia de edificios singulares en las zonas más elevadas y en los principales ejes de perspectiva. Las imágenes urbanas de las nuevas

arquitecturas propuestas estaban próximas a la arquitectura académica de corte clasicista de la plaza mayor que se incluía en el ensanche de la zona portuaria.

César Cort propuso como novedoso elemento de ordenación urbana el uso de las manzanas americanas, donde tomó como referencia algunas intervenciones que se habían llevado a cabo en los «alrededores de Nueva York» en esos años, como especificó en la memoria de su anteproyecto. Aunque en la memoria no detallaba los ejemplos utilizados, indudablemente aludía a Sunnyside Gardens, en Queens, y a Radburn, en Nueva Jersey, llevadas a cabo por los arquitectos americanos Clarence Stein (1882-1975) y Henry Wright (1878-1936).

En 1924 la Regional Planning Association of America, nombre que adoptó la asociación americana de la ciudad-jardín, fundó como promotora inmobiliaria la City Housing Corporation. La empresa adquirió terrenos en Queens y encomendó a los arquitectos Clarence Stein y Henry Wright la construcción de Sunnyside Gardens, que aunque manteniendo la trama reticular neoyorkina de manzanas de 280 metros x 60 metros, incorporó las nuevas ideas cercanas a la filosofía de la ciudad-jardín. Allí las edificaciones perimetrales se organizaron dejando un espacio central que introducía quiebros en la continuidad de la edificación de tal manera que dicho espacio se subdividía en otros más recogidos que mantenían la conexión a través de sendas peatonales. En 1928 el proyecto estaba completado con 1.200 unidades de viviendas con zonas verdes de jardín en el interior de los bloques, contándose entre los vecinos una amplia comunidad de intelectuales y artistas entre la que se encontraban figuras como Lewis Mumford (1895-1990).

Una vez finalizado el proyecto de Sunnyside, la Regional Planning Association of America comenzó la construcción de Radburn, que sería el prototipo de la ciudad-jardín norteamericana. En Radburn se trasladó a la práctica la estructura teórica de las unidades vecinales (*neighborhood units*), de Clarence Arthur Perry.

Radburn estaba compuesto por tres unidades vecinales. Cada una de ellas contaba con 5.000 habitantes, población necesaria para el establecimiento de una escuela. Cada unidad se organizaba alrededor de su propio edificio escolar. La edificación se disponía perimetralmente en torno a un espacio central organizada en conjunto de viviendas unifamiliares con acceso rodado en forma de *cul-de-sac*. Sobre el espacio verde central de la manzana se trazaban las vías peatonales que permitían un recorrido independiente del tráfico rodado. El contacto del tráfico rodado y del peatonal sólo se producía en los cruces. La accesibilidad a la dotación escolar se planteó mediante su localización centrada y con una distancia máxima a las viviendas de media milla, lo que equivalía a unos 800 metros. Las tres unidades vecinales formaban a su vez un claustro alrededor del edificio escolar destinado a los estudiantes de bachillerato, buscando así una buena accesibilidad

con una distancia máxima de 1,6 kilómetros. La teoría de las unidades vecinales fue publicada en 1929 como parte integrante del *Regional survey of New York and its environments*.⁸³

Para César Cort la aportación más novedosa de la manzana americana consistía en la separación del tráfico rodado y del peatonal. En su propuesta Cort mantuvo la disposición perimetral de la edificación residencial y la liberación del espacio central. En algunas ocasiones el edificio escolar se situó en la edificación perimetral, quedando asignado el espacio central al campo de recreo o deportes, jardín u otros usos similares. El acceso peatonal a las viviendas se producía desde el interior de la manzana, con sendas peatonales, que se contrapeaban con el tráfico rodado del viario a modo de *cul-de-sac*. La consecuencia más directa de esta estructura era la gran dimensión de las manzanas americanas.

La primera vez que las utilizó César Cort fue en su propuesta para los nuevos barrios de la zona de Prosperidad en Madrid, que elaboró para el concurso de extensión de 1929 con el urbanista alemán Josep Stübben. Las grandes manzanas americanas distribuidas por la ciudad constituyeron una de sus singulares aportaciones al concurso madrileño. Su objetivo no era construir toda la extensión de la ciudad en base a agrupaciones de este tipo, sino que fueran implementadas entre otras manzanas convencionales. Se localizaron en las zonas periféricas del nuevo espacio urbano proyectado, próximas a dotaciones de entidad como parques, zonas deportivas u otros equipamientos. En el caso de Ceuta, las dos manzanas propuestas se situaban una en el borde sur del ensanche, cerca de la zona verde de la bahía sur, y la otra en el norte, vinculada a la zona deportiva prevista en la hípica.

83 Clarence Arthur Perry, *The neighbourhood unit, a scheme of arrangement for the family life community*, Monografía 1 del volumen VII de Thomas Adams, Edward Bassel y Robert Whitten (Eds.), *Regional survey of New York and its environments*, Nueva York: Russel Sage Foundation, 1929.

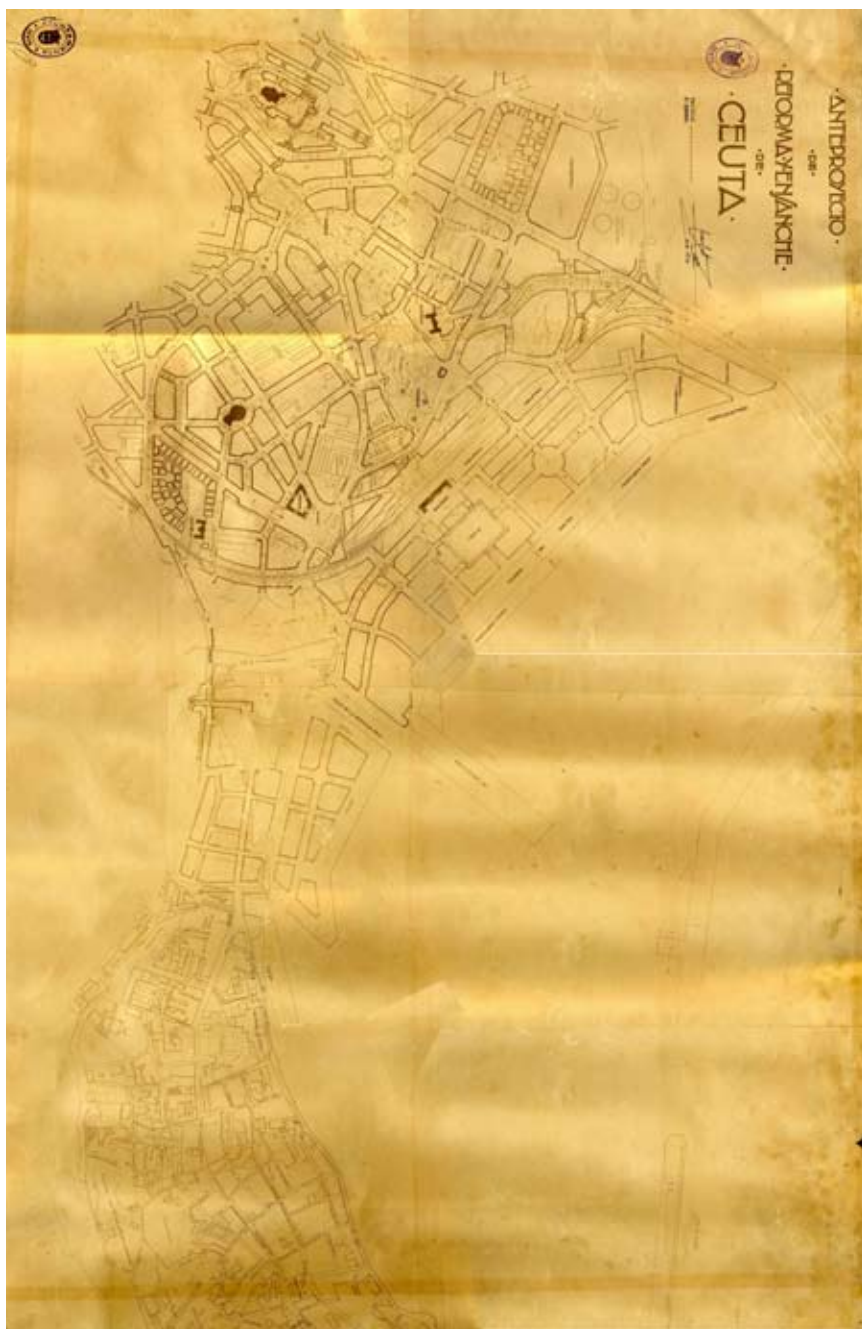
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Visita de César Cort (5) y otros profesores de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, entre ellos Teodoro Anasagasti (4), con sus alumnos a las obras del Metropolitano de Madrid en 1918. Archivo fotográfico del diario *ABC*.



Elaboración propia sobre el plano del proyecto de reforma y extensión de Ceuta de César Cort, 1931. Archivo General de Ceuta.



Plano del proyecto de reforma y extensión de Ceuta de César Cort, 1931. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



<< Barrio Moro >> en el Angulo, 1928. Archivo General de Ceuta.



Zona de casco histórico del anteproyecto de reforma y ensanche de Ceuta de César Cort, 1930. Como era habitual, Cort no intervino en el conjunto denominado como «Barrio Moro», estableciendo sólo su delimitación y accesos. Elaboración propia sobre el plano conservado en el Archivo General de Ceuta.

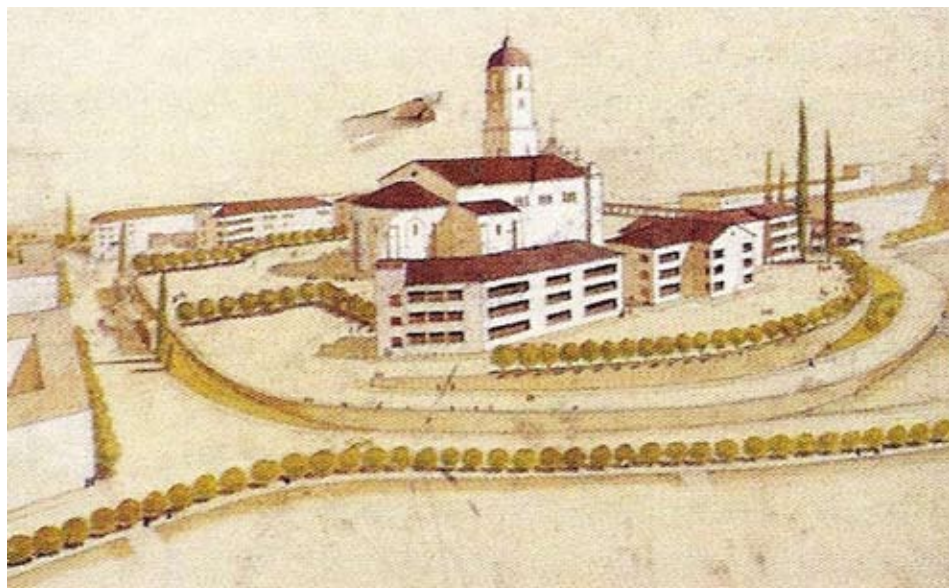


Grupo de edificaciones en el terreno ganado al mar. Perspectiva de la propuesta de César Cort para el concurso de Ceuta de 1930.



Detalle de trazado de la nueva área urbana surgida de terrenos ganados al mar correspondiente a la propuesta de César Cort para el concurso de Ceuta de 1930. Archivo General de Ceuta.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

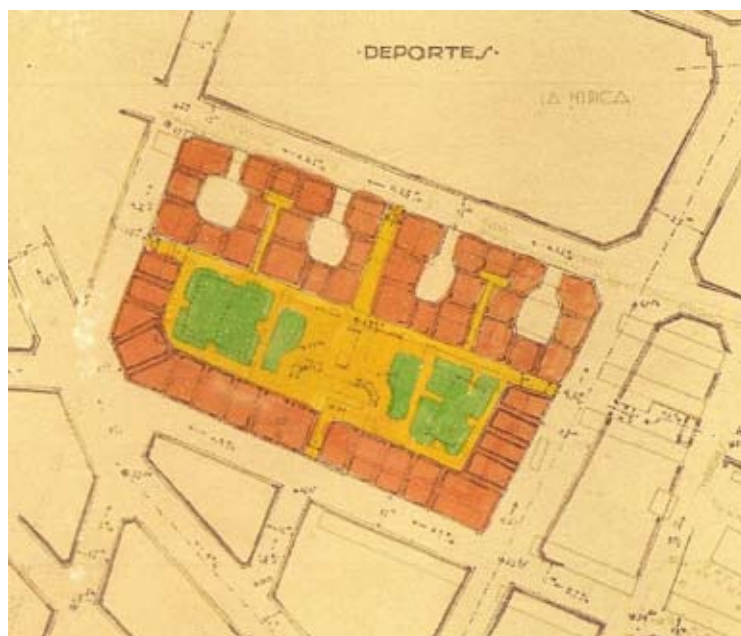


Perspectiva del Alto del Otero con la iglesia y detalle del plano de situación del anteproyecto de reforma y ensanche de Ceuta de César Cort, 1930. Archivo General de Ceuta.



Zona de ensanche del anteproyecto de reforma y ensanche de Ceuta de César Cort, octubre de 1930. Se señalan en rojo las diferentes manzanas americanas propuestas. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Dos propuestas de manzanas americanas del anteproyecto de Ceuta de César Cort (1930). En el centro, la propuesta de manzana americana de Cort-Stübben del concurso de Madrid (1929) donde se producen agrupaciones de viviendas con acceso rodado en *cul-de-sac*. Elaboración propia sobre plano del Archivo General de Ceuta.



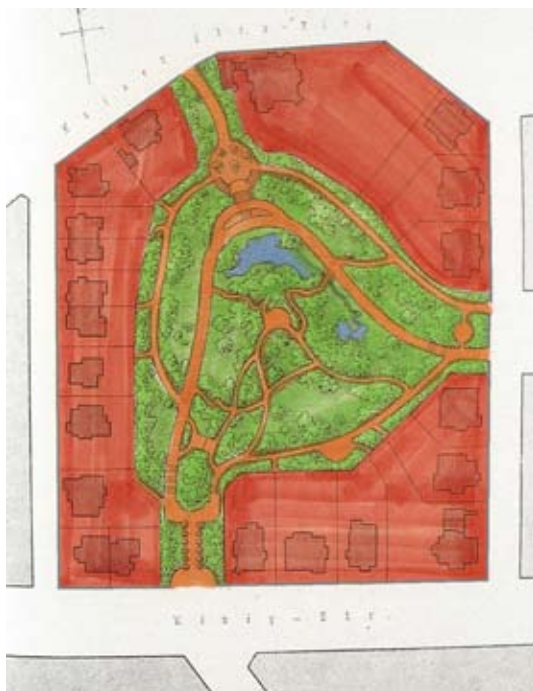
Propuesta de urbanización de Madrid de César Cort y Joseph Stübben para el concurso de extensión de la ciudad de 1929. Se señala la nueva zona proyectada en el barrio de Prosperidad. Elaboración propia sobre plano de los autores.



CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Manzana americana propuesta por el equipo formado por César Cort y Joseph Stübben para el concurso de extensión de Madrid de 1929. Se define por la separación del tráfico peatonal por el interior de la manzana y el acceso rodado por el exterior a través de fondos de saco. Su dimensión es mayor que la manzana habitual.



Propuestas de manzanas con espacio libre en su interior publicadas en el manual *Der Städtebau* (1880) de Joseph Stübben.



Detalle de las manzanas americanas de la propuesta para Rarburn, Nueva Jersey, de Clarence Stein y Henry Wright, 1928.

5.2. La propuesta de Pedro Muguruza, Manuel Latorre Pastor y José Hervás

Pedro Muguruza Otaño (1893-1952) era a la altura de 1930 un arquitecto de reconocido prestigio en Madrid por su competente trabajo profesional, que incluía el emblemático edificio del Palacio de la Prensa, una dilatada actividad docente en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid y su participación en numerosos trabajos de urbanismo. Para el concurso de extensión de Ceuta contó con la colaboración de José Hervás, ingeniero civil afincado en la ciudad, y Manuel Latorre,⁸⁴ arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1924, que en esos momentos desarrollaba su labor profesional desde Tetuán en la zona occidental del Protectorado español.

Curiosamente Manuel Latorre Pastor había participado en el plan de extensión de Salamanca de 1925, en un equipo dirigido por César Cort del que también formaban parte Sixto Cámara Niño y José María de la Vega Samper. La ciudad castellano-leonesa contaba al inicio de la década de los años veinte con 32.000 habitantes y desde entonces intentó acometer la reforma interior y ensanche de su núcleo urbano tras varias convocatorias fallidas donde los concursos quedaron desiertos. El devenir del concurso salmantino de 1925, que contó con el aliciente de un premio de 25.000 pesetas (el del concurso de Ceuta fue de 45.000 pesetas) y un plazo de entrega de ocho meses, es bastante ilustrativo de lo acaecido en otros muchos municipios españoles.

El informe del arquitecto municipal salmantino, entusiasta defensor del proyecto ganador,⁸⁵ no pudo evitar que en el periodo de exposición pública se presentaran alegaciones en contra, que sirvieron de argumento al Ayuntamiento de Salamanca para que declarara desierto el concurso en 1927. El motivo aducido fue la existencia de errores en el emplazamiento de las manzanas, en concreto las situadas en los terrenos ocupados por la línea del ferrocarril, que en el proyecto se consideraban edificables. El argumento fue rechazado por los concursantes al quedar fuera de su responsabilidad el levantamiento del plano base, cuyo coste de elaboración hubiera sido mayor que los honorarios percibidos. La razón última del fracaso del proyecto fue la oposición de los propietarios de los terrenos, donde el consistorio, que actuó como garante de esa minoría organizada a través de la Cámara de la Propiedad Urbana, no mostró interés alguno por sacarlo adelante.

84 Antonio Bravo Nieto, «La mirada africana: entre el *art déco* y el clasicismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor», *Boletín de Arte*, nº 17, 1996, pp. 327-347.

85 «Un gran proyecto de ensanche de Salamanca», *El Adelantado*, 27 de septiembre de 1925.

La propuesta del equipo de Muguruza para Ceuta partía de una composición urbana de tipo académico en base a unos claros ejes viarios que intentaban adaptarse tanto a las preexistencias como a la pronunciada orografía, que se salvaba cuando era necesario mediante la construcción de un viaducto y el escalonamiento de las calles secundarias. Las manzanas eran irregulares excepto las de la zona de ampliación de puerto, donde propuso una trama ortogonal. Banca, compañías navieras y deportes son los usos asignados a este entorno. El gran eje perpendicular al mar de la zona del ensanche portuario se convertía en el más significativo de su propuesta. Paralelo al mar proyectó un paseo formado por una doble fila de árboles. La nueva edificación tenía forma de bloques lineales de 2-3 alturas con una sucesión de arcadas en doble plano de fachada en su planta baja a modo de soportales, que daban lugar a un marcado juego de sombras. En lo que respecta a la operación de reforma interior, se basaba en la rectificación del viario existente y en la continuidad del frente edificado. Propuso también la apertura de una nueva puerta en la muralla, con un marcado aire renacentista, para facilitar el acceso al casco urbano desde la zona de ensanche de la ciudad. El nuevo puente se continuaba como eje principal en la plaza de África. El acceso existente se mantenía como paso directo al puerto y a la nueva zona de ensanche del puerto.

El lenguaje arquitectónico utilizado en los edificios propuestos se manifestaba en la presencia de arcadas y pórticos, que utilizaban la serliana junto con secuencias binarias de arcos, como principales motivos compositivos, entre pinceladas de vegetación. La mano del versátil Latorre Pastor está muy presente en esa utilización ecléctica del lenguaje que, por otra parte, era frecuentemente utilizada por los alumnos de la Escuela de Arquitectura de Madrid en los proyectos que tuvieran que ver con ciudades españolas de origen árabe o ciudades situadas en África. El uso de las arcadas porticadas con presencia de vegetación daba una tónica al conjunto que contrastaba con la imagen de las otras propuestas, como la de Cort, más clasicista aún, y la de Blein, de corte racionalista. Las viviendas aisladas, unas con cubierta plana y otras a cuatro aguas, presentaban en su arquitectura junto al uso de torreones algunas reminiscencias de la arquitectura hispanomusulmana. En la propuesta se definen, a modo de esbozo, algunos edificios dotacionales como un estadio y la denominada zona escolar, que comprendía escuela e instituto y ocupaba la totalidad de una gran manzana.

Años más tarde, Pedro Muguruza continuó trabajando no sólo en Ceuta sino en todo el Protectorado español. Los prototipos seriados de viviendas unifamiliares de tipo modesto con destino a la población marroquí que realizó Muguruza en 1936, dotadas de elementos y de un aire orientalista, no formaron parte de la propuesta para Ceuta, donde los modelos de vivienda presentados no eran más que una imagen de vivienda independiente próxima a la ciudad-jardín.



El arquitecto Pedro Muguza Otaño.



Propuesta para el proyecto de ensanche de Ceuta de Pedro Muguza, fechada en octubre de 1931. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Agrupación de viviendas del anteproyecto de Pedro Muguruza, octubre 1930 (arriba).
Perspectivas de la plaza del Teatro en la nueva vía central propuesta en la reforma del casco urbano de Ceuta del anteproyecto del equipo de Pedro Muguruza, octubre de 1930 (abajo).
Archivo General de Ceuta.

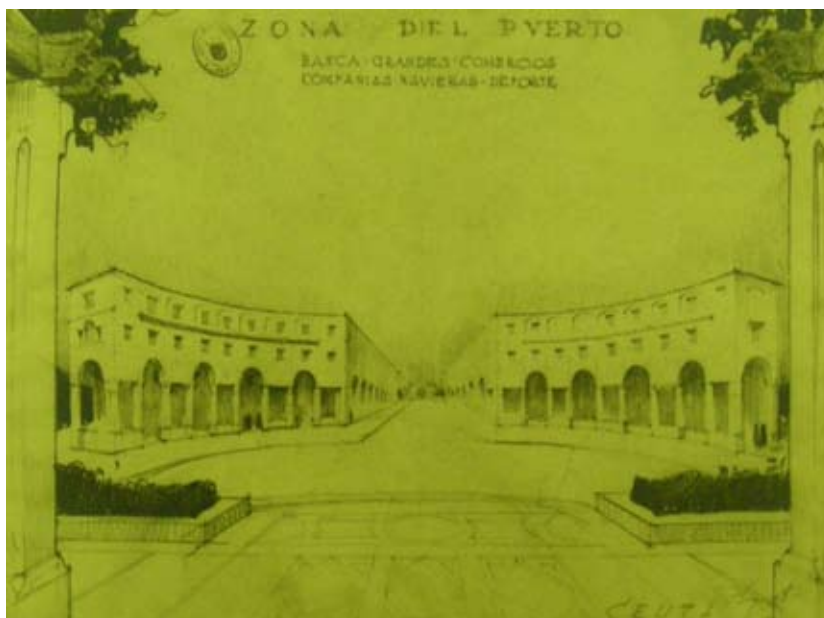


Perspectiva de la zona de ensanche sobre el terreno ganado al mar del anteproyecto de reforma interior y ensanche de Ceuta de Pedro Muguruza, octubre de 1930. Archivo General de Ceuta.



Detalle de la superposición del anteproyecto de reforma interior y ensanche de Ceuta de Pedro Muguruza sobre una fotografía aérea de la zona de ensanche sobre el terreno ganado al mar en la zona del puerto, 1930. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

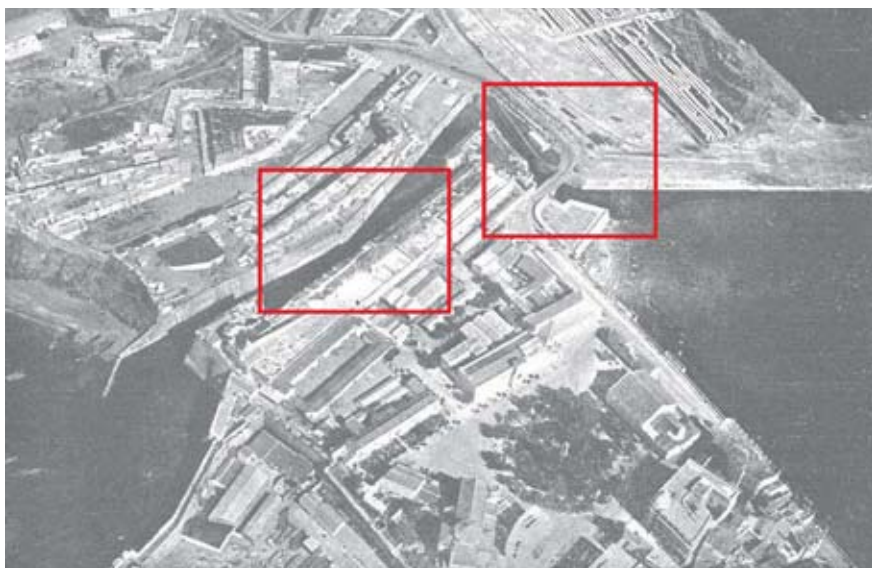


Zona del puerto: banca, grandes comercios, compañías navieras, deportes (arriba) y el estadio al término de la vía central (abajo) del anteproyecto de reforma interior y ensanche de Ceuta de Pedro Muguruza, octubre de 1930. Legado de Pedro Muguruza. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid.

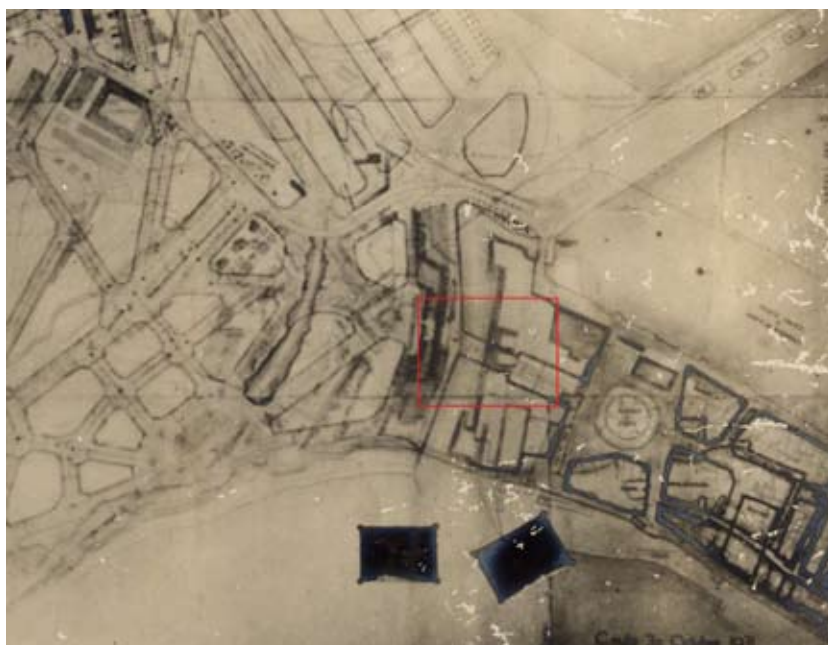
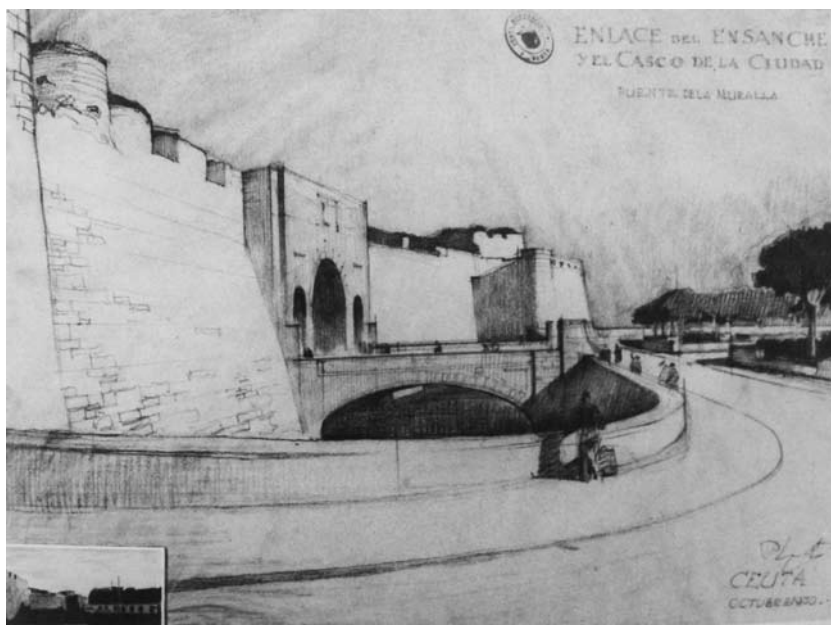


Zona escolar: instituto y escuela del anteproyecto de reforma interior y ensanche de Ceuta de Pedro Muguruza, octubre de 1930 (arriba). Legado de Pedro Muguruza. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid. Tipos de viviendas aisladas propuestos para la zona alta del ensanche del anteproyecto del equipo de Pedro Muguruza, octubre de 1930 (abajo). Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

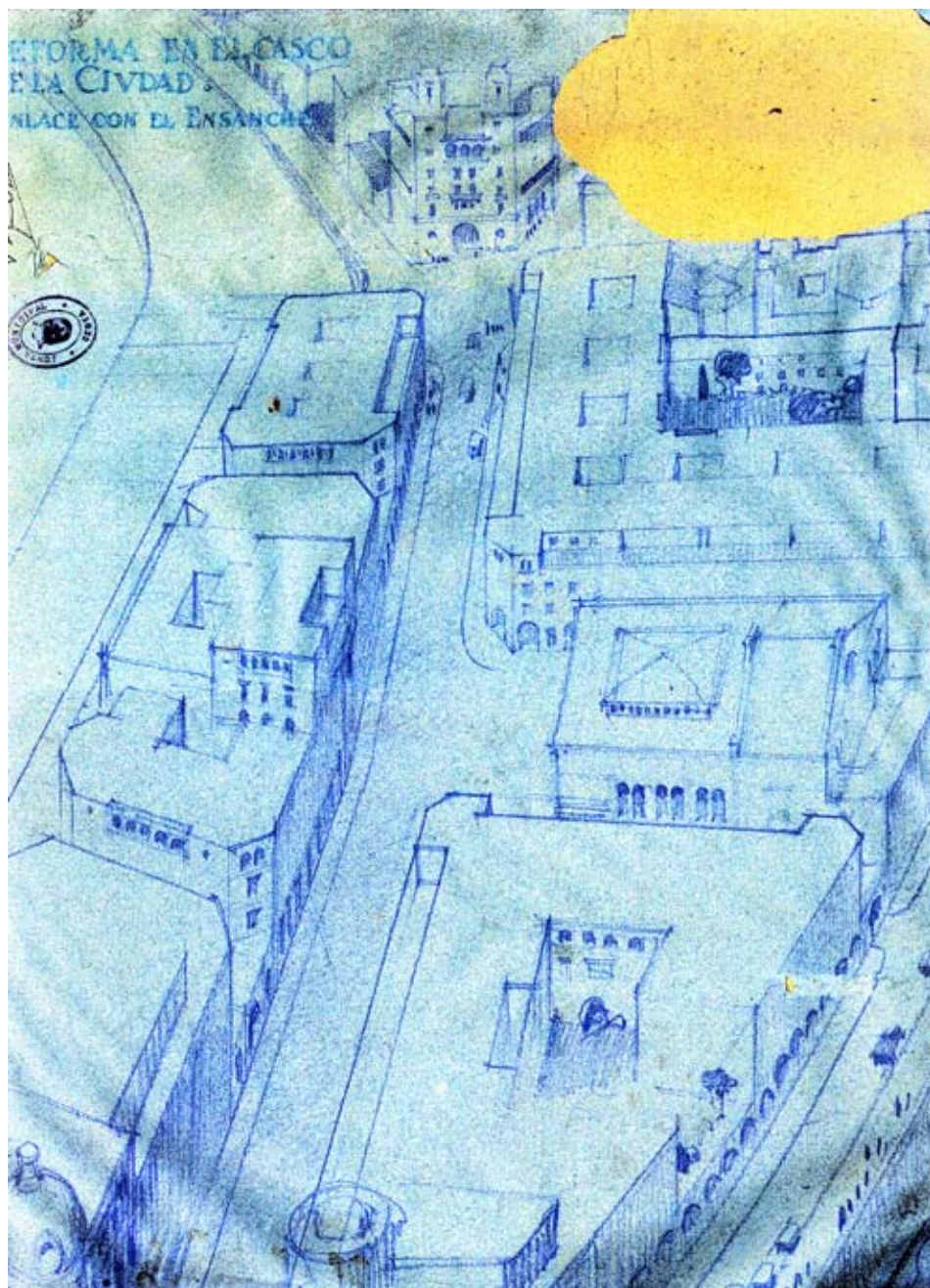


Perspectiva del nuevo puente que uniría el ensanche con el casco urbano de Ceuta, octubre de 1930 (arriba). Legado de Pedro Muguruza. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid. Fotografía aérea de época donde se muestra la única conexión del ensanche con el casco urbano de Ceuta. *África*, 1 de junio de 1931, p. 117 (abajo).



Perspectiva (arriba) y plano de situación (abajo) del nuevo puente que uniría el ensanche con el casco urbano de Ceuta según el anteproyecto del equipo de Pedro Muguruza, octubre de 1931. Archivo General de Ceuta.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Reforma del casco urbano en su encuentro con el ensanche según el anteproyecto del equipo de Pedro Muguruza. Archivo General de Ceuta.

5.3. La propuesta ganadora de Gaspar Blein y Manuel Martínez Chumillas: la profesionalización

Desde 1926 el arquitecto Gaspar Blein Zarazaga (1902-1988)⁸⁶ venía ocupando la plaza de arquitecto segundo jefe de la Oficina Técnica de Obras de Ceuta, bajo la dirección del también arquitecto Santiago Sanguinetti (1875-1930)⁸⁷. Permaneció tres años en el cargo hasta que en 1929 pasó a desempeñar el cargo de arquitecto municipal de Murcia, con la tarea de dar continuidad al proyecto de extensión realizado por César Cort en 1926 que entonces se encontraba paralizado. En 1933 se incorporó a la Oficina Técnica del Ayuntamiento de Madrid, donde asumió con el paso del tiempo distintos cargos de responsabilidad hasta su jubilación. La vacante que dejó en Ceuta fue ocupada, tras superar el correspondiente concurso público, por su hermano José Blein, que desde 1927 colaboraba con él en el estudio de arquitectura que mantenía abierto en Ceuta. En Ceuta permaneció en el cargo hasta 1943. De hecho, José Blein asumió el cargo de arquitecto jefe de la Oficina Técnica de Obras de Ceuta a la muerte de Sanguinetti.

En el proyecto de extensión de Ceuta participó también Manuel Martínez Chumillas, uno de los miembros del Grupo Centro del GATEPAC, que además había realizado alguna obra en Tánger, como el edificio Goicoechea. Martínez Chumillas y Blein colaborarían después puntualmente en otros trabajos de urbanismo, como su participación conjunta junto con el arquitecto Germán Valentín en el concurso de extensión de Logroño en 1935. En 1931 la revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*⁸⁸ publicó su proyecto de edificio comercial para Urzábal, S.A. y su propuesta para el grupo de viviendas de Solocoeche en Bilbao en el que presentaron una solución muy próxima a la manzana de viviendas modestas propuesta para Ceuta.⁸⁹ Además, ambos arquitectos trabajaron como técnicos para la empresa Agromán durante los años treinta. De hecho, fue la revista *Obras*, editada por la propia empresa, la que publicó un artículo en 1932 en el que Gaspar Blein explicaba su propuesta para Ceuta. Después de la guerra civil los dos arquitectos

86 Vicente Sánchez de León, «Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Bein Zarazaga», *Urbanismo*, nº 12, enero de 1991, pp. 92-98.

87 Sobre Santiago Sanguinetti ver la tesis doctoral de Emilia Garrido Oliver titulada *Santiago Sanguinetti, arquitecto en las ciudades de Ronda y Ceuta: el Modernismo y la Modernidad*, Granada: Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada, 2006.

88 «Edificio comercial para Urzábal, S.A.», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 3, segundo trimestre de 1931, pp.18-19.

89 «Soluciones presentadas por miembros del GATEPAC al concurso de proyectos para un grupo de casas en Bilbao», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 11, tercer trimestre de 1933, p. 36.

resultaron finalistas en el concurso de anteproyectos para la nueva casa consistorial de Zaragoza en 1942.

El prestigioso ingeniero de caminos Eduardo Torroja firmó los proyectos de saneamiento, electricidad y abastecimiento de agua incluidos en la propuesta de Blein y Martínez Chumillas. La oficina de Eduardo Torroja⁹⁰ llevaba realizando trabajos de infraestructuras urbanas desde 1926, como lo ponen de manifiesto los proyectos de saneamiento y abastecimiento de agua de los municipios de Almendralejo (Badajoz), Trebujena (Cádiz), Osuna (Sevilla), los depósitos de agua para el abastecimiento de Tetuán, Benifairó (Valencia) y Linares y el proyecto de alumbrado público y abastecimiento de agua del nuevo barrio de Los Remedios en Sevilla. Gaspar Blein señaló también la colaboración de su hermano José en el proyecto para Ceuta.⁹¹

El concienzudo trabajo desarrollado por Gaspar Blein barría un amplio espectro de temas. Partía de un esbozo a escala regional y llegaba hasta la estandarización de la estructura constructiva de los nuevos edificios de viviendas propuestos. Incluía también completos estudios de soleamiento y ventilación. El epicentro de su proyecto se presentaba como un acabado nudo de comunicaciones a través de la denominada plaza de Marruecos, localizada en el inicio del ensanche. En ella confluían las principales vías de conexión de la ciudad tanto con el exterior, a través de las carreteras Ceuta-Tetuán y Ceuta-Tánger, como con el interior, a través del nuevo puente que conectaba con la ciudad consolidada —el casco urbano se conectaba con la extensión solamente por el puente de El Cristo—. Las estaciones de autobuses y ferrocarril confluían también en la mencionada plaza situada junto al puerto, auténtico centro neurálgico que dotaba de verdadera identidad a la ciudad.

La zona comercial era denominada «cerebro» del ensanche. Se estructuraba a través de una vía que partía en disposición diagonal de la plaza de Marruecos. En ella se localizaban las actividades comerciales, terciarias, culturales y de servicios públicos. Grandes edificios de veinte plantas de altura, denominados rascacielos comerciales, se unían con bloques horizontales de cuatro alturas, que albergaban en su plantas bajas servicios como bares y restaurantes.

Los criterios de partida para la nueva zona residencial eran los de la accesibilidad, la presencia del aire y del sol, además de la proximidad de las zonas

90 Archivo Eduardo Torroja Miret. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Fomento, Madrid.

91 Gaspar Blein, «Concurso para la urbanización del Ensanche de Ceuta», *Obras*, nº 5, febrero de 1932, pp. 30-38.

verdes, formulando para la propuesta el modelo de bloque abierto. Para conseguirlo descartó el uso de los patios interiores, no permitiendo para los bloques un ancho mayor que la doble crujía y proponiendo la orientación de los edificios buscando el máximo soleamiento y la eficaz protección de los vientos dominantes a través de la presencia de grandes masas de vegetación en los espacios libres.

Las viviendas se clasificaban según los destinatarios: zona de viviendas de gran densidad, próxima a la zona comercial, con solares de gran valor cuya altura de la edificación sería criticada en la valoración del jurado por excesiva; zona de viviendas de lujo con hotelitos de baja densidad situados en las zonas apartadas de mayor pendiente; y zona de edificación obrera, a modo de ciudad-satélite, en suelo barato y más alejado del centro.

Las zonas verdes y deportivas eran consideradas los grandes pulmones de la ciudad. Estaban formadas por los ya existentes jardines de la Puntilla y los nuevos parques de Angulo y San Antonio, dispuestos en alternancia con las zonas de mayor densidad urbana y con la dirección de los vientos dominantes. Ambas zonas verdes enlazaban en la parte norte del ensanche con la masa de vegetación que limitaba la zona portuaria. El parque de San Antonio ocupaba la vaguada del arroyo de la Ribera del Puente. Debido a la pronunciada orografía del lugar, todas las propuestas consideraron esta zona como susceptible de ser utilizada como el principal espacio verde de la ciudad. La continuidad del viario entre las distintas zonas del ensanche se conseguía mediante la construcción de un viaducto sobre la vaguada del arroyo. Estaba concebido como un parque urbanizado tanto en la zona de viviendas de lujo, como en su parte sur, donde se localizarían los hotelitos y se proyectarían las nuevas instalaciones deportivas formadas por el estadio, las pistas de tenis y el campo de golf. El parque de Angulo, que daba a la bahía sur, seguiría conservando los históricos macizos amurallados de la ciudad. Contaría además con una playa artificial con balneario y espigón de protección.

Las zonas de uso industrial y militar presentaban en común su no necesaria proximidad al centro urbano. La zona industrial se proponía en relación con el puerto y la zona destinada a vivienda obrera. Se extendía por la parte baja de Loma Larga. La zona militar, situada en Loma Larga, agruparía a las instalaciones cuarteleras y demás dependencias militares en torno a su buena comunicación con la nueva vía que arrancaba de la carretera de la playa de Benítez.

En definitiva, el completísimo trabajo de Gaspar Blein para Ceuta era una muestra inequívoca de los principios de orden, higiene y economía, utilizando sus propias palabras, que intentaba aplicar a su trabajo como urbanista.

5.4. Un plan en el cajón

En el acta del jurado del concurso se incluyó la recomendación de que un técnico de confianza del equipo ganador realizase un viaje a las principales ciudades del Protectorado francés para tomar referencia de las políticas de gestión urbana desarrolladas en las mismas. Las autoridades municipales de Ceuta barruntaban que la disponibilidad del suelo iba a ser el gran condicionante para la puesta en marcha de la iniciativa.

El plan no pudo llevarse a cabo por su inviabilidad económica, ya que en la práctica era imposible proceder a realizar las numerosas expropiaciones pertenecientes al ramo militar contempladas en el proyecto ganador. La venta de las nuevas parcelas que se generarían era el único modo de financiación del plan, por lo que la propuesta quedó en el cajón. Hasta el año 1933 no se aprobó la ley que zanjaría definitivamente el debate sobre las propiedades del Campo Exterior de Ceuta, también de Melilla, en beneficio de los ayuntamientos pero priorizando el dominio militar del mismo, en los siguientes términos: «Las propiedades que no estén destinadas a servicios militares o proyectos que hayan de realizarse y los que ocupados por entidades o particulares no hubiesen sido cedidos o legitimados, serán totalmente cedidos a los municipios de las dichas Plazas en concepto de bienes propios, en las condiciones que las leyes fijan para todos los de tal carácter en los Municipios del territorio peninsular de régimen común».⁹² El estallido de la guerra civil en julio de 1936 dio al traste definitivo de este ambicioso plan.

92 «Las propiedades del Estado en Ceuta y Melilla», *África*, julio de 1933, pp. 143-144.

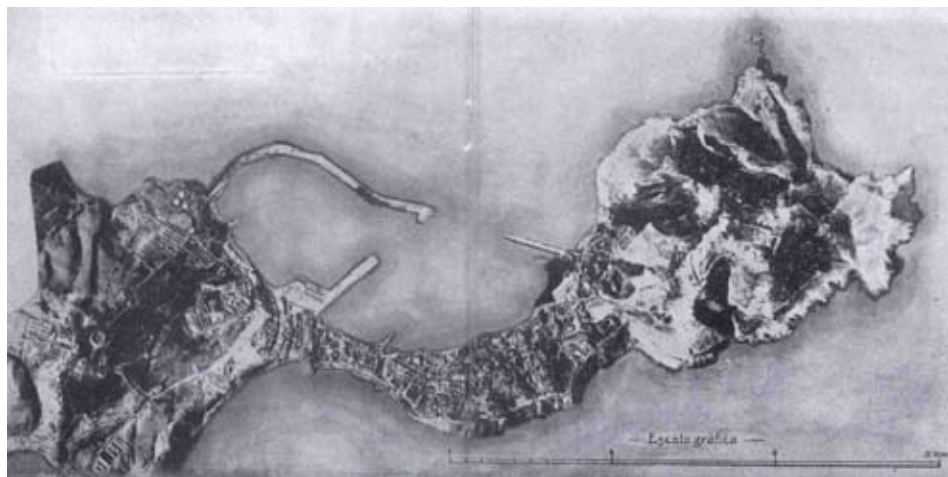


El arquitecto Gaspar Blein Zarazaga en su mesa de trabajo. Fotografía reproducida en Vicente Sánchez de León, «Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Blein Zarazaga», *Urbanismo*, nº 12, enero de 1991, p. 92.

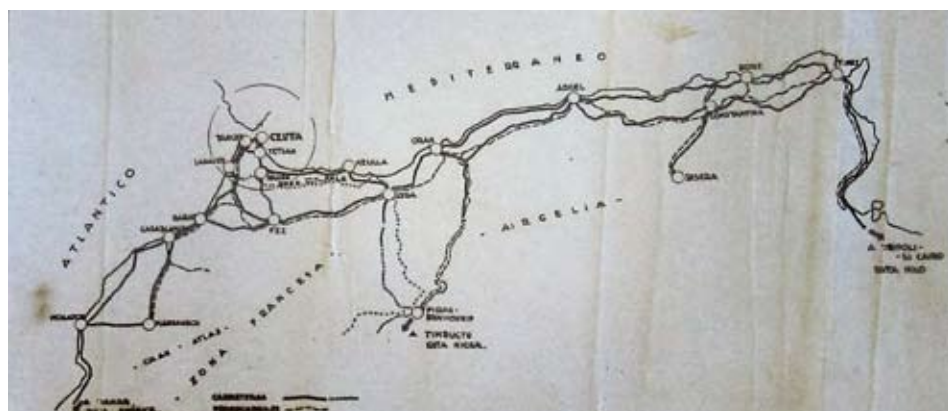


Edificio Goicoechea, Bulevar Pasteur, 54, Tánger, obra del arquitecto Manuel Martínez Chumillas. *Cortijos y Rascacielos*, nº 55, 1950, p. 18.

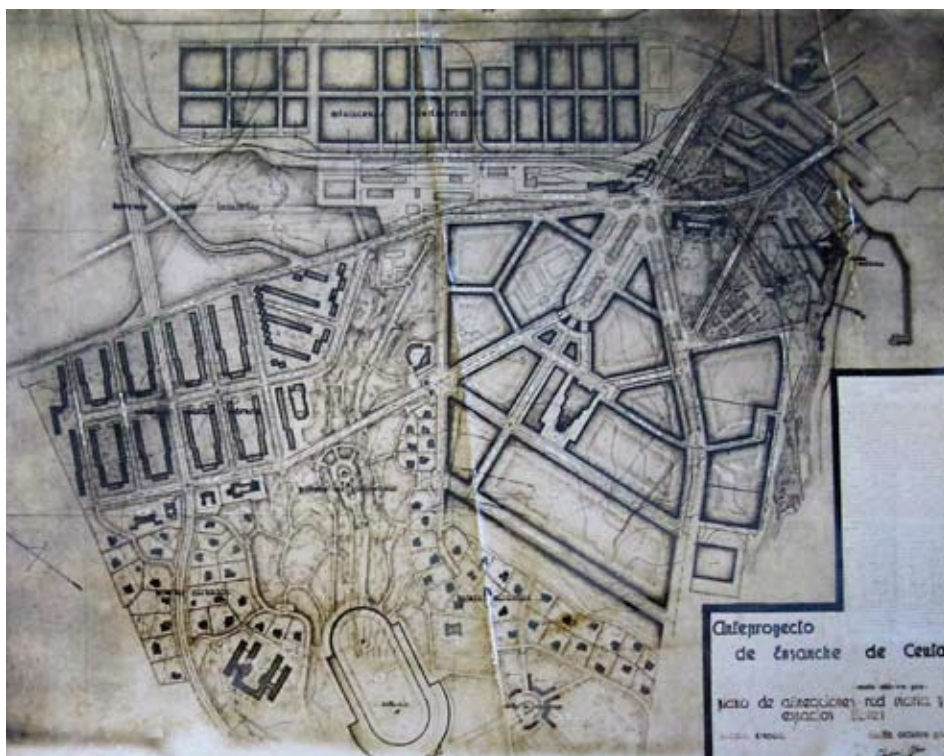
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Fotografía aérea de Ceuta, donde se da cuenta de su condición de ciudad portuaria y de su topografía. La zona situada a la izquierda del istmo, el Campo Exterior, es donde estaba previsto llevarse a cabo el proyecto de ensanche de la ciudad según los concursos de 1930 y 1932.

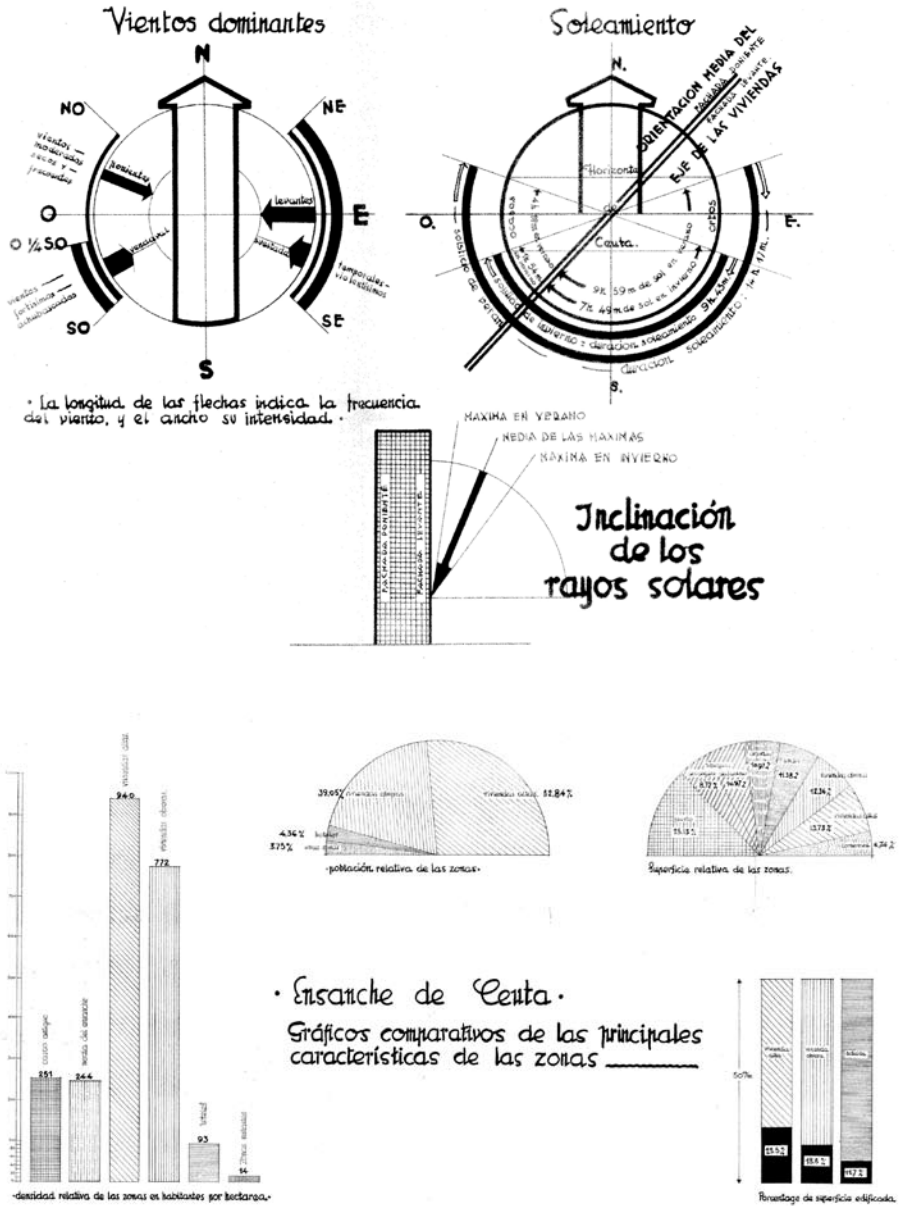


Sistema de transporte a escala regional presente en la memoria del anteproyecto de la propuesta de Gaspar Blein para el concurso de urbanización de Ceuta, 1931. Archivo General de Ceuta.

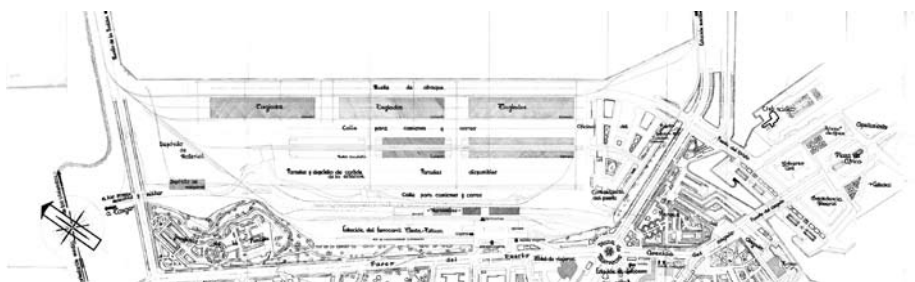


Plano de alineación, red viaria y espacios libres del anteproyecto de la propuesta de Gaspar Blein, octubre de 1930. Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Ceuta (arriba) y propuesta de zonificación del ensanche de Ceuta del anteproyecto de Gaspar Blein (abajo), 1930. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

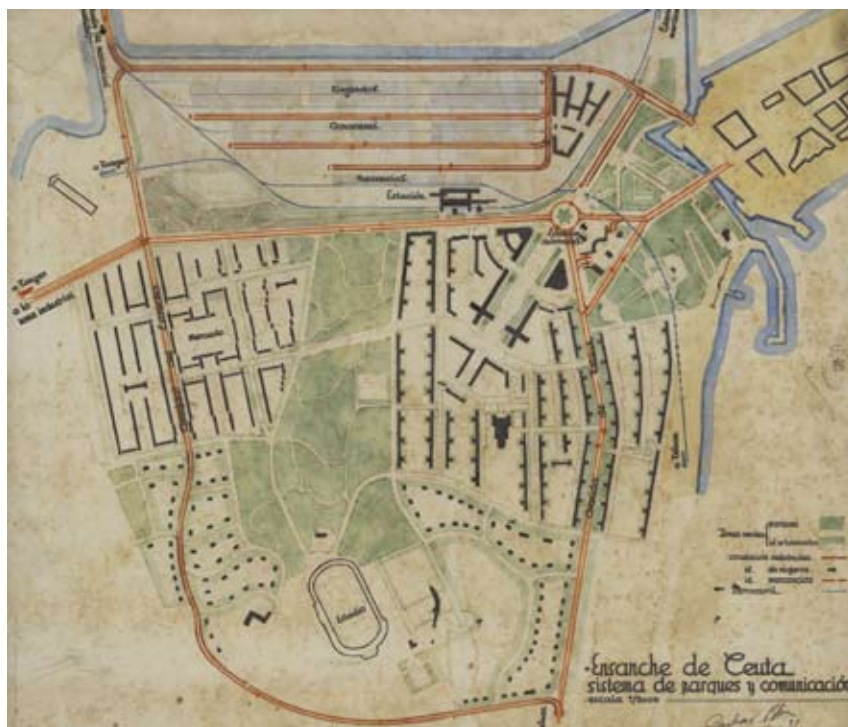


Estudio de vientos y soleamiento, factores en los que Gaspar Blein justifica las decisiones sobre diseño urbano de su propuesta. Archivo General de Ceuta (arriba) y detalles de representaciones gráficas de estudios estadísticos de densidades: población y superficies (abajo), 1930. Archivo General de Ceuta.

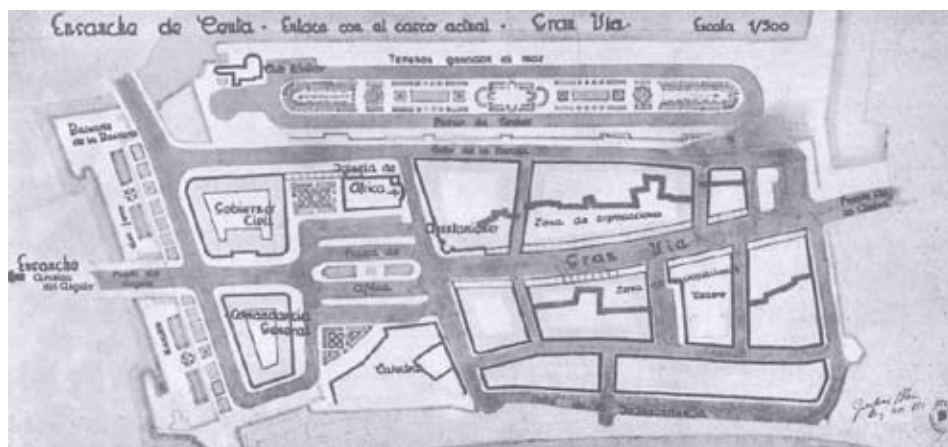


Detalle del plano de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Zona del puerto, estación y reforma interior del casco urbano (arriba), zona de vivienda obrera y corazón de la ciudad (medio) y zona de vivienda unifamiliar con instalaciones deportivas (abajo). Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



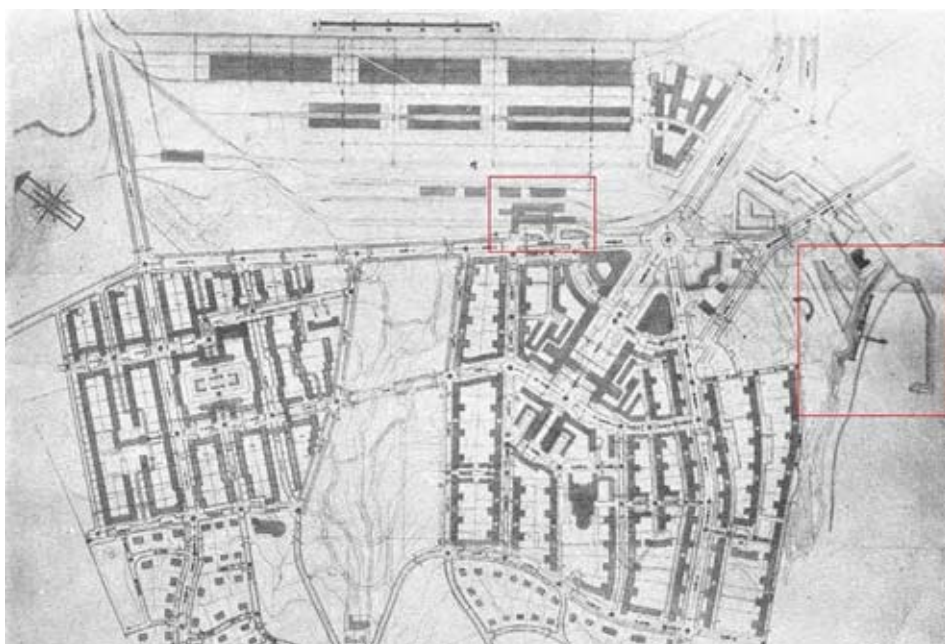
Sistema de parques y comunicaciones del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.



Gran Vía: zona comprendida entre los dos fosos, entre la zona de ensanche y el casco viejo, del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. José Blein, «La transformación urbana de Ceuta», *La Gaceta de África*, nº 63 (Número Extraordinario), 1936, p. 64.

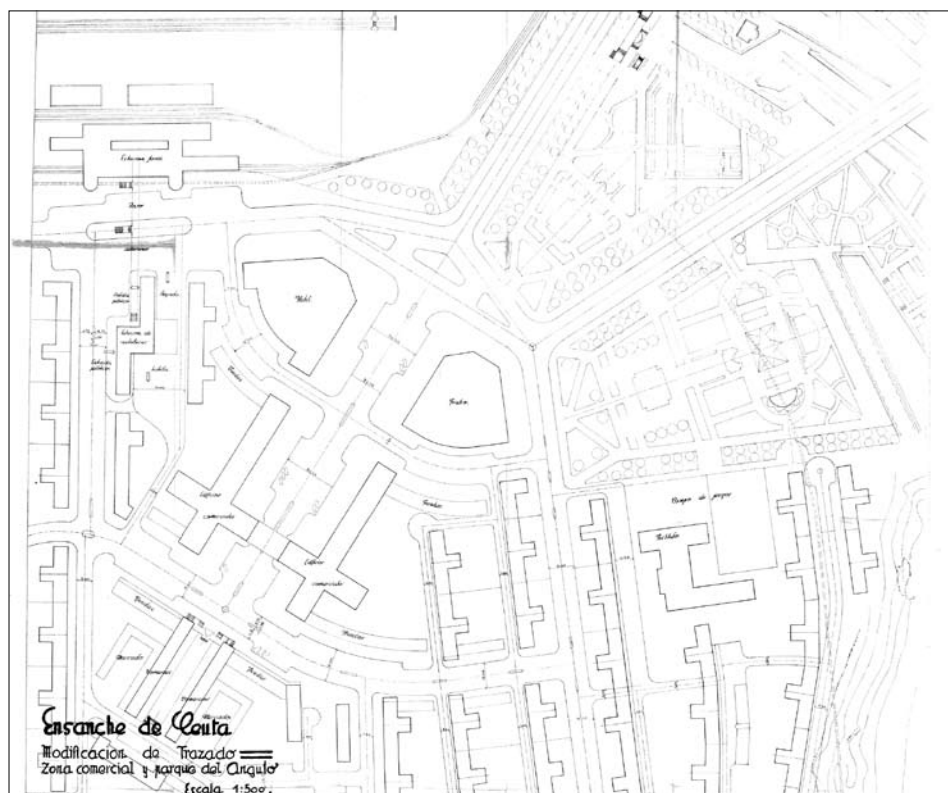
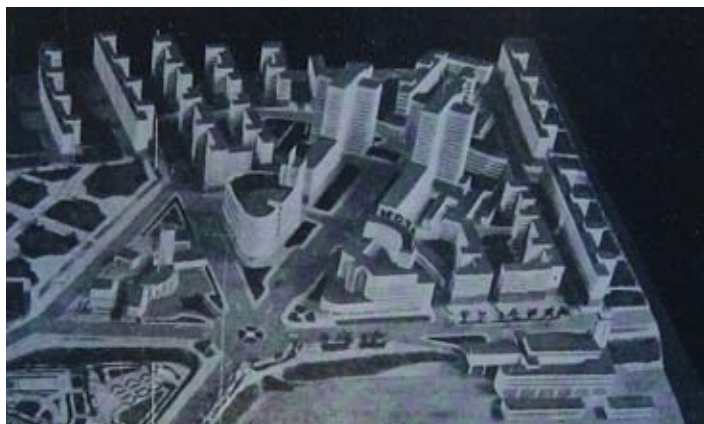


Perspectivas de la zona de puerto y del edificio de la estación del ferrocarril correspondiente al proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

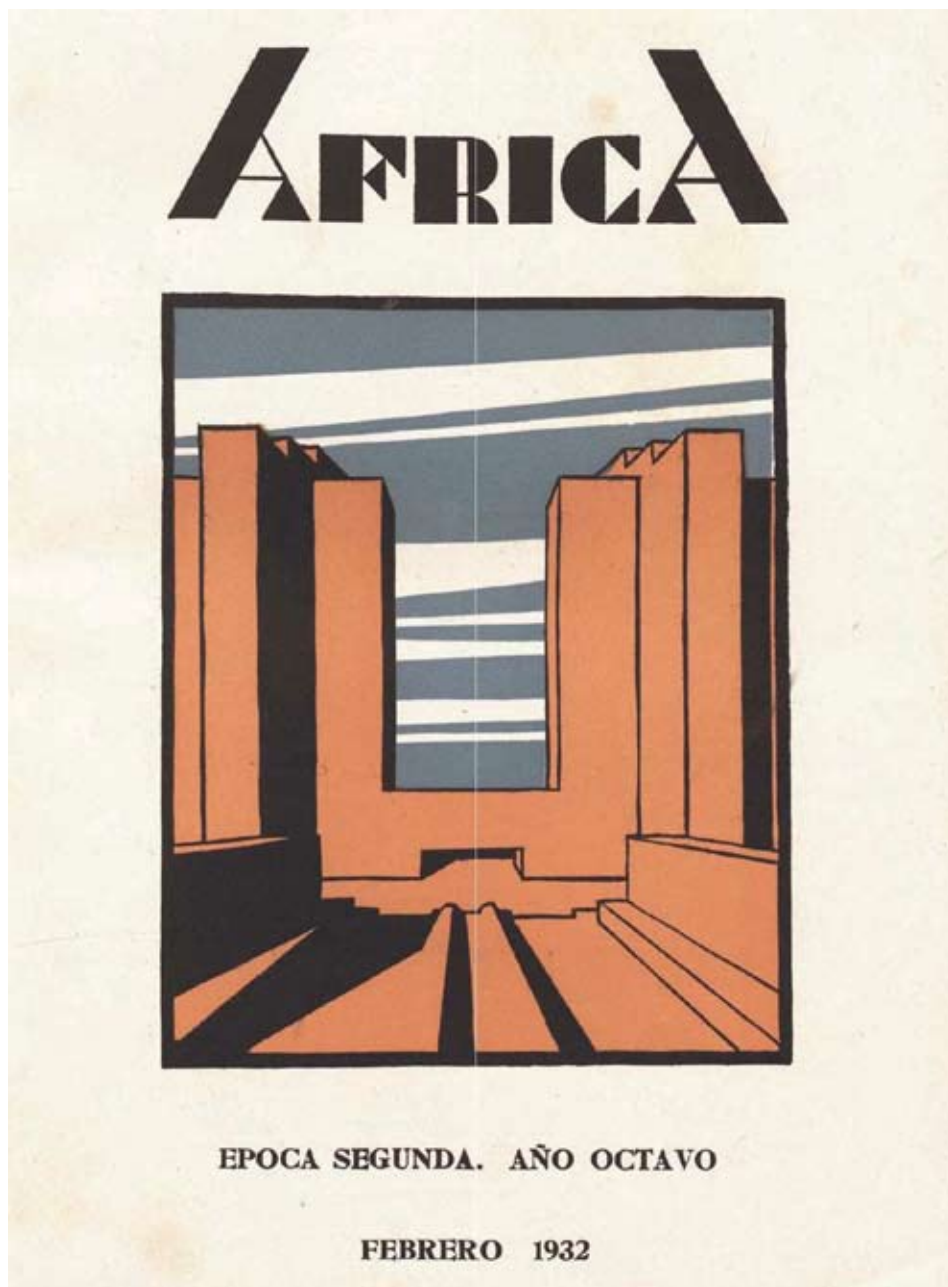


Plano de ordenación general del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931, donde se señalan el conjunto principal de la zona del ensanche con la estación ferroviaria (izquierda) y la zona del puerto (derecha). Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Área principal del núcleo del ensanche de Ceuta: estaciones, edificios públicos, hotel, teatro, bancos, cafés, rascacielos comerciales, garajes y estacionamientos, y detrás, zona de viviendas (arriba). Plano de modificación del trazado inicial del conjunto (abajo), del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

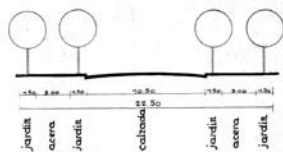


Portada del número de la revista *África* donde se publicó el resultado del concurso para el proyecto de ensanche de Ceuta de 1930, cuyo dibujo representa el eje principal de la propuesta ganadora, correspondiente al proyecto de Gaspar Blein.

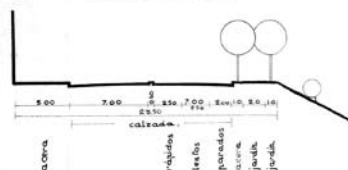


· Ensanche de Ceuta. Perfiles transversales. Escala 1/100.

- Avenida del Cristo -



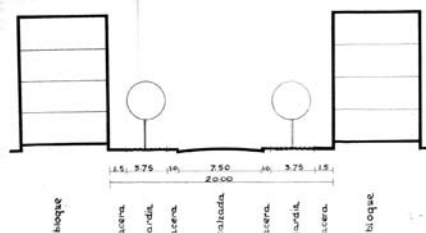
- Paseo del Puerto -



- Calle del Mator -

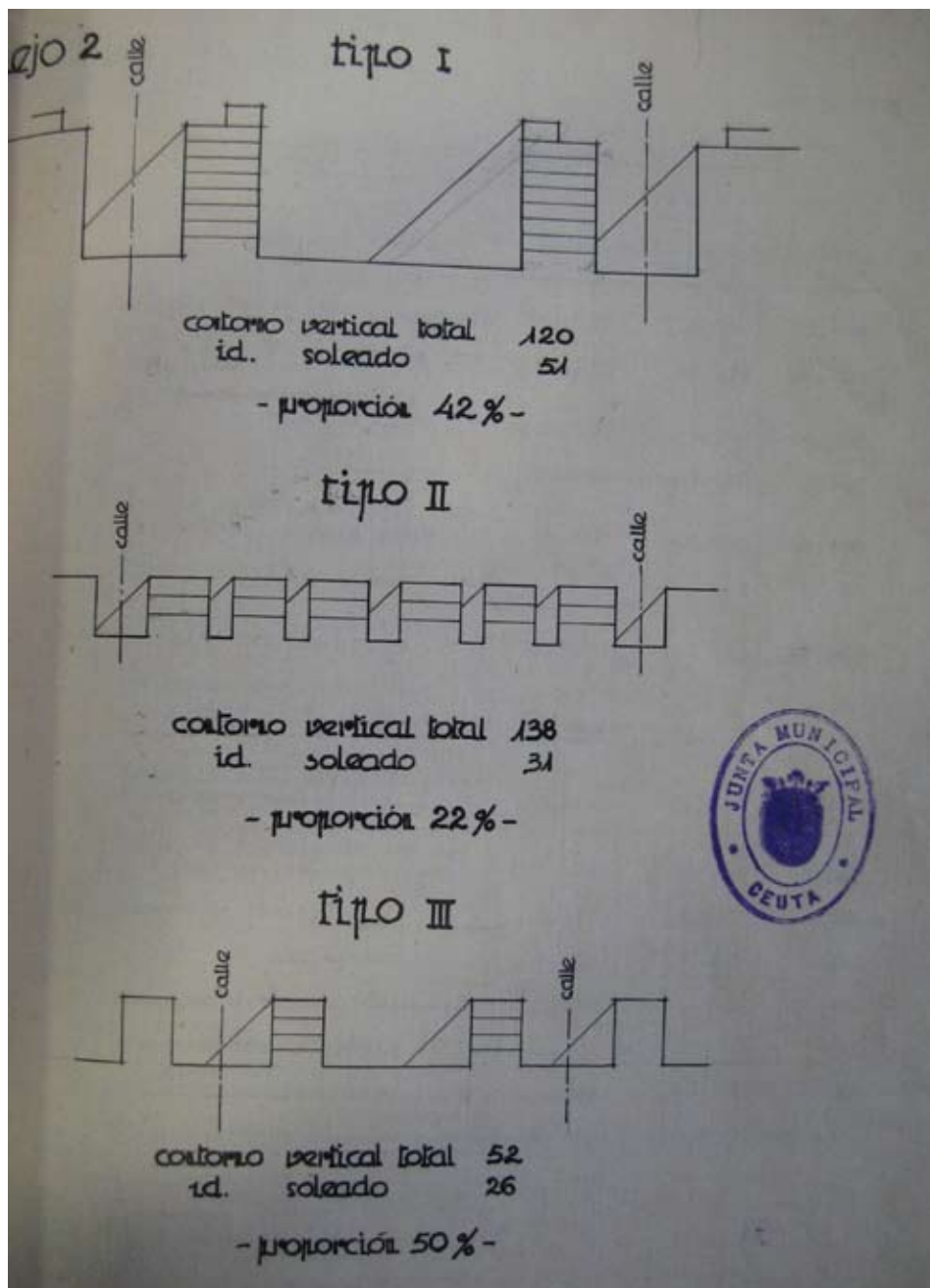


- Calle del Mercado -

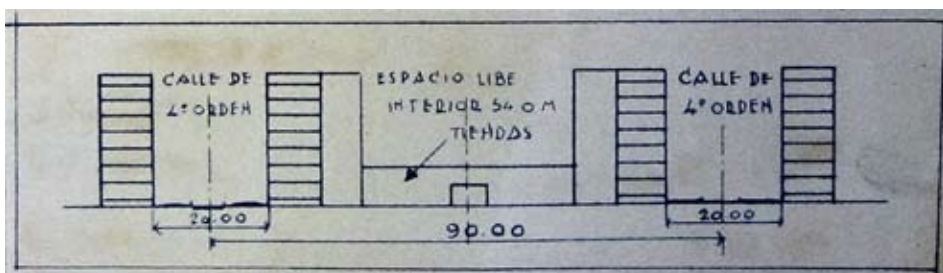
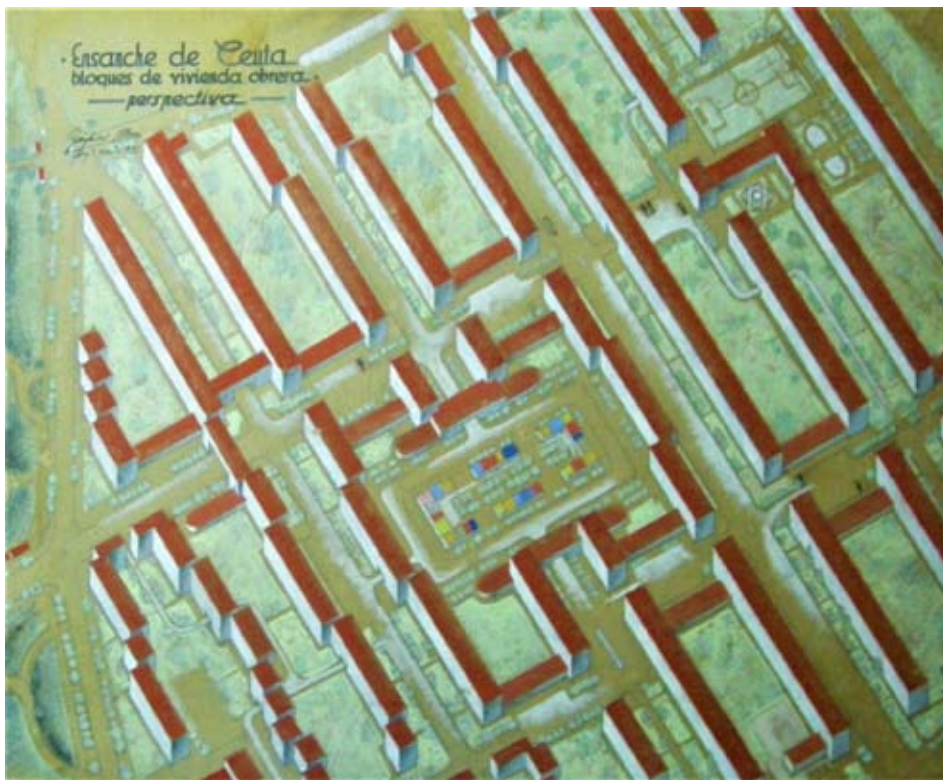


Secciones del puerto y de distintas calles del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

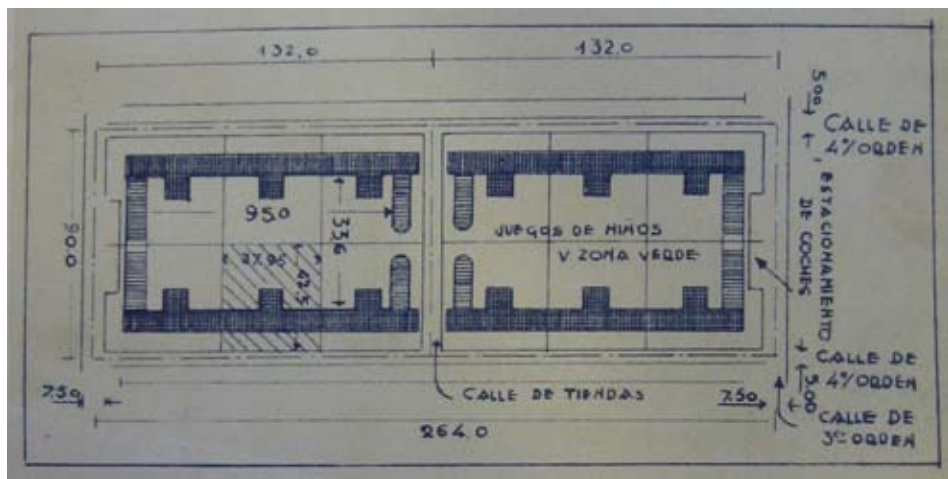


Estudio de soleamiento de las edificaciones del proyecto de ensanche de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

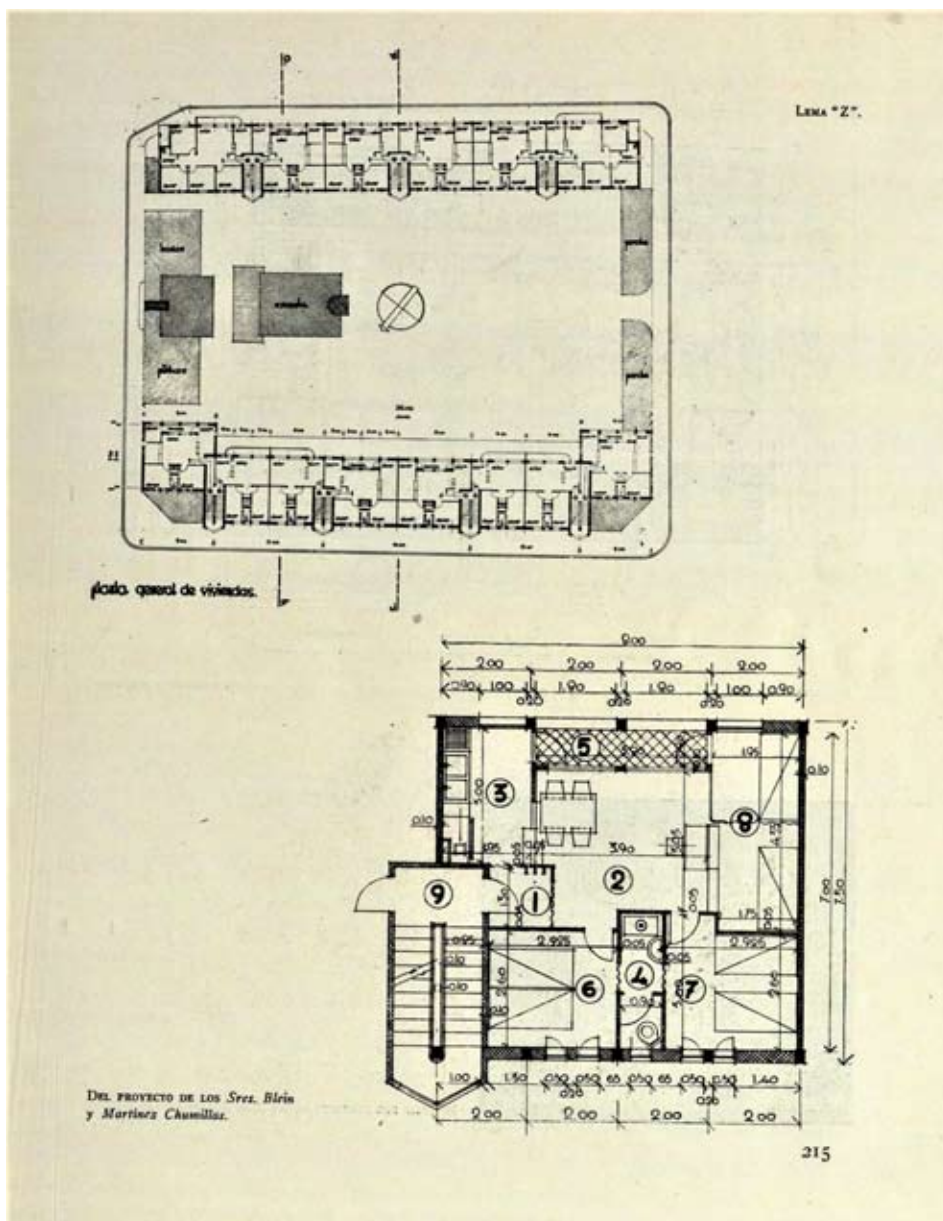


Volumetría y sección de la zona reservada a vivienda obrera del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

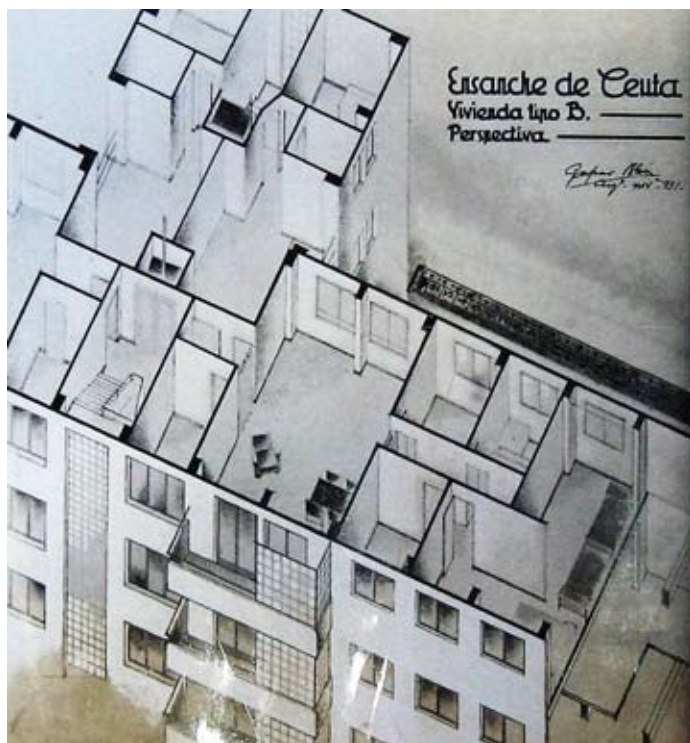


Estandarización de edificios y manzanas de viviendas de la zona obrera, anteproyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1930. Archivo General de Ceuta.



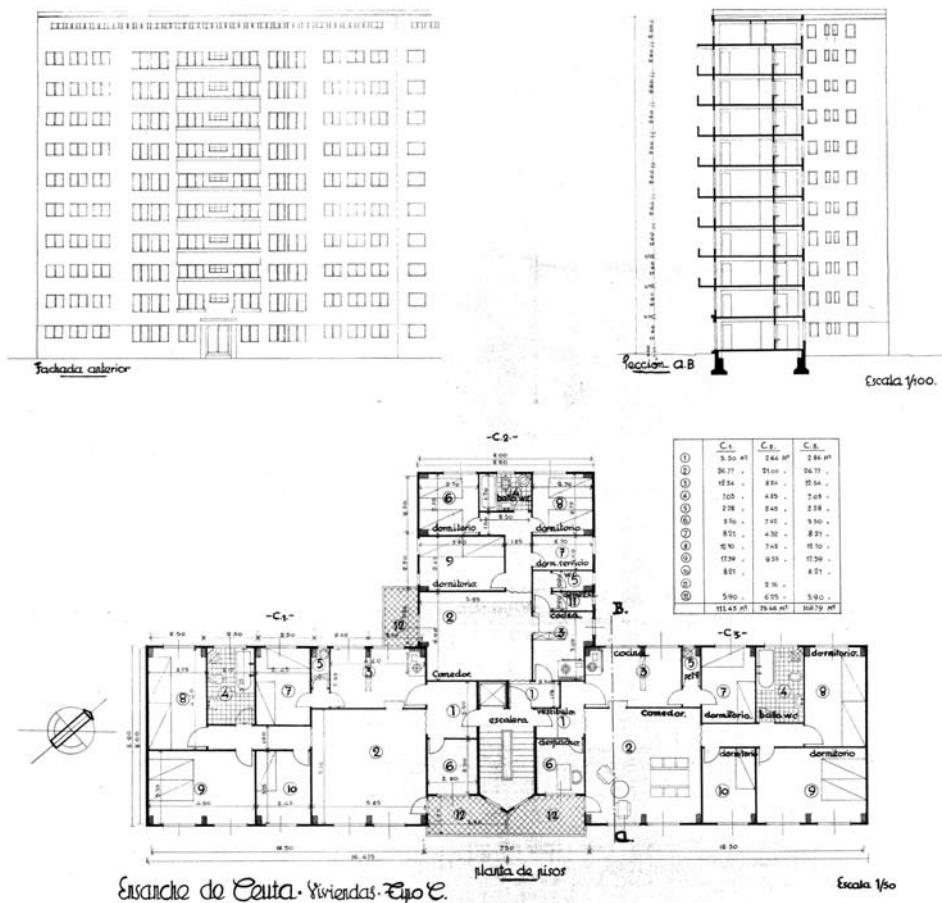
Propuesta de Gaspar Blein y Manuel Martínez Chumillas para el concurso de proyectos de un grupo de casas en Bilbao. artículo «Soluciones presentadas por miembros del GATEPAC al concurso de proyectos para un grupo de casas en Bilbao», AC. Documentos de Actividad Contemporánea, nº 11, tercer trimestre de 1933, p. 36, y Revista Arquitectura, nº 59, 1932, p. 215.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



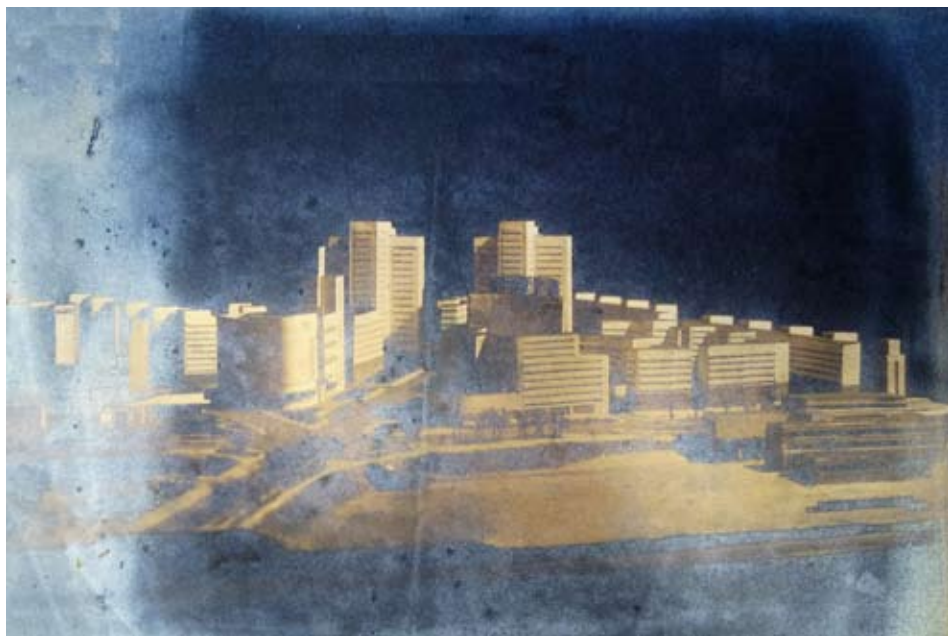
Detalle de la volumetría y de la organización tipológica de los bloques de viviendas (arriba) y plano de estructuras (abajo) de los edificios residenciales del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

MARÍA CRISTINA GARCÍA Y SALVADOR GUERRERO

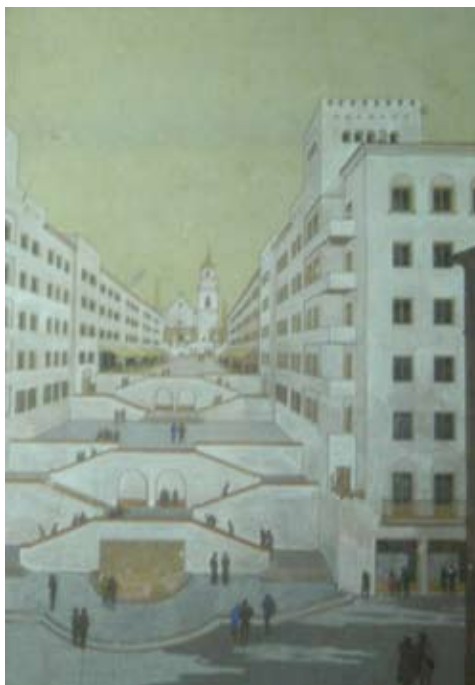


Alzado, sección y planta de un bloque de viviendas del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein. Archivo General de Ceuta.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Fotografías contenidas en la memoria del proyecto del concurso de urbanización de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.



Perspectiva de una de las zonas de extensión de Ceuta, correspondiente al proyecto de Gaspar Blein. Reproducida en José Blein, «La transformación urbana de Ceuta», *La Gaceta de África*, nº 63 (Número Extraordinario), 1936, p. 64.



Esquema urbano de la calle del Comercio del proyecto de ensanche de Ceuta de Gaspar Blein, 1931. Archivo General de Ceuta.

CAPÍTULO

6

EL PROYECTO DE EXTENSIÓN DE CEUTA DE PEDRO MUGURUZA Y MANUEL MUÑOZ MONASTERIO DE 1946

La guerra civil española erosionó enormemente, cuando no anuló, los impulsos que había habido en España a favor de la arquitectura y el urbanismo modernos desde finales de la década de los veinte. Además, trajo consigo, junto a la considerable sangría humana que provocó el conflicto bélico, una significativa destrucción física y una pérdida del clima intelectual auspiciado por la Segunda República. La ausencia de los arquitectos exiliados por su fidelidad y compromiso político con las ideas republicanas, los arquitectos depurados profesionalmente y las mermas sufridas por los que fallecieron en la contienda —cabría mencionar por ejemplo entre los primeros a Josep Lluís Sert, exiliado en Estados Unidos; entre los segundos, a Fernando García Mercadal, depurado al finalizar la contienda civil e incorporado a la práctica profesional poco a poco pero nunca con la proyección que había tenido previamente; y, finalmente, entre los últimos, a Josep Torres Clavé, fallecido en combate en el frente de Lérida— están entre las causas que avocaron a la lamentable situación de penuria intelectual y material en la que se encontró la arquitectura española durante los años cuarenta.

Desde su creación en 1933, la organización política de Falange Española consiguió aglutinar en torno a sí a algunos jóvenes intelectuales de muy distinto perfil. Pedro Muguruza encabezó la nómina entre los arquitectos, donde también se encontraba el malogrado arquitecto donostiarra, líder del Grupo Norte del GATEPAC, José Manuel Aizpurua, asesinado al comienzo de la guerra civil. En el mes de febrero de 1938 se celebró en Burgos —sede del mando militar del ejército de Franco— una reunión de más de doscientos arquitectos bajo la presidencia de Pedro Muguruza,⁹³ que asumió pronto un destacado papel de liderazgo en la reconstrucción del país, sin duda favorecido por una atractiva personalidad que le valió la confianza del general Franco.

Instalado en Madrid en la primavera de 1939, Pedro Muguruza ignoró y prescindió del plan general de la ciudad y alrededores que había realizado el ingeniero José Paz Maroto, al mismo tiempo que fue consciente de la labor que había realizado Pedro Bidagor, que en el momento de la liberación de Madrid tenía casi finalizado un nuevo plan para la ciudad. A Bidagor le encargaría Muguruza la redacción del nuevo plan general de ordenación urbana para Madrid, aprobado finalmente en 1946. Para una figura como Juan Daniel Fullaondo, el debate teórico urbanístico en los inicios de los años cuarenta se reducía exclusivamente a las aportaciones de César Cort y Pedro Bidagor.⁹⁴

93 Sobre la figura de Pedro Muguruza véase el texto de Pascual Bravo, «Homenaje a don Pedro Muguruza Otaño», *Arquitectura*, nº 132, diciembre de 1952, pp. 2-12.

94 Juan Daniel Fullaondo y María Teresa Muñoz, *Los grandes olvidados. Historia de la Arquitectura Española*, Tomo II, Madrid: Munilla-Lería, 1995, pp. 147-148.

Durante la década de los cuarenta el freno que supuso la situación de autarquía en la que se encontraba la España franquista afectó directamente a la producción de la vivienda y, por ende, al urbanismo. A ello habría que añadir la involución que suponía retomar las experiencias más próximas al pensamiento académico, presentes en la cultura urbanística española desde la preguerra. No sería hasta finales de la década de los cuarenta y primeros años cincuenta cuando la arquitectura española dio, como ha señalado Carlos Sambricio, un quiebro significativo que buscaba ofrecer nuevas soluciones al problema de la vivienda a través de una aproximación al debate racionalista de los años anteriores a la guerra civil y la recuperación, entre otras cuestiones, de las ideas de estandarización y prefabricación, con el propósito de establecer unos estándares mínimos en la vivienda social. Experiencias como la del GATEPAC y su homónimo catalán, el GATCPAC, aunque habían tenido ciertamente un ámbito de influencia minoritario antes de la guerra civil, habían quedado definitivamente truncadas con la misma.

6.1. La Alta Comisaría de España en Marruecos y la ordenación urbanística de Ceuta en la posguerra española

Uno de los mayores condicionantes del desarrollo urbano de Ceuta en este periodo autárquico fue, sin lugar a dudas, la transitoriedad de los responsables municipales, vinculados casi siempre al mando militar. Por otra parte, los intentos por llevar a cabo el plan de Gaspar Blein habían sido infructuosos y vanos ante su inviabilidad económica. Y eso que en 1936,⁹⁵ José Blein, desde la Oficina Técnica Municipal, todavía animaba a la puesta en marcha del plan que había redactado su hermano. Tras el parón de la guerra civil, la ciudad de Ceuta continuaba sin disponer de un plan de extensión que ordenase su crecimiento y solventase sus problemas de un modo general.

Bajo la dictadura franquista, el teniente general Luis Orgaz Yoldi (1881-1946) asumió la reorganización de toda la obra pública en el Protectorado español como parte prioritaria de su dirección de la Alta Comisaría de España en Marruecos entre 1941 y 1945. Como parte de esa política, encargó al entonces director general de Arquitectura, Pedro Muguruza Otaño, la formación de un equipo de técnicos para el desarrollo de los planes urbanísticos de las principales ciudades del Protectorado español. En 1943 los trabajos del equipo redactor estaban lo suficientemente avanzados para que estuvieran presentes en la exposición de arquitectura y urbanismo mostrada en el salón de recepciones de la sede de la Alta Comisaría en Tetuán,

95 José Blein, «La transformación urbana de Ceuta», *La Gaceta de África*, nº 63, 1936 (Número Extraordinario), pp. 63-64.

capital del Protectorado español. En la muestra se presentaron los proyectos de Tetuán, Xauén y Río Martín y los protagonistas fueron el general Orgaz, Pedro Muguruza Otaño y el jalifa Muley Hassan.⁹⁶ Quedaban todavía pendientes de desarrollar los planes de extensión de Larache, cuyo estudio comenzó en 1943, Alcázarquivir, Villa Sanjurjo (Alhucemas) y Villa Nador, cuyos trabajos no comenzarían hasta 1949. En las propuestas se incluían también intervenciones puntuales en Ketama, Arcila y Tánger.

En esta iniciativa, las ciudades de Ceuta y Melilla, a pesar de no formar parte del Protectorado español en términos estrictos, fueron obligadas a someterse a las directrices marcadas en cuanto a su extensión urbana por el Alto Comisariado. Esta es la razón por la que Pedro Muguruza asumió también la dirección de los planes urbanísticos de Ceuta y Melilla.

En agosto de 1943 Pedro Muguruza especificaba los contenidos técnicos que habían de tener los nuevos planes:

- a) Recopilación de planes parcelarios con curvas de nivel.
- b) Fotografías panorámicas y de detalle.
- c) Localización industrial y comercial.
- d) Emplazamiento de los edificios religiosos, administrativos, de esparcimiento y sanitarios existentes.
- e) Delimitación de los barrios “indígenas y europeos”, siendo las zonas más aptas para la extensión.
- f) Líneas generales de una primera zonificación y línea limitativa de la extensión.
- g) Estadísticas de crecimiento y provenir. Actividades. Porcentajes europeo, musulmán y hebreo.
- h) Espacios libres (existentes).
- i) Tráfico (conflictos).
- j) Plan de cuarteles.
- k) Plan de accesos.
- l) Zonas para emplazamiento de viviendas económicas.
- m) Plan de necesidades urgentes.

96 «La exposición de Urbanismo y Arquitectura de la zona española», *ABC*, 4 de noviembre de 1943, p. 21.

El contenido de los diferentes puntos dejaba entrever de forma clara el inequívoco sustrato ideológico y la intencionalidad que subyacían ante tales trabajos.

6.2. El plan general de ordenación de Ceuta de 1946

El 4 de octubre de 1944⁹⁷ se inauguró en el Ayuntamiento de Ceuta una exposición del proyecto de urbanización de la ciudad que contó con la presencia del arquitecto Manuel Muñoz Monasterio, responsable de Planeamiento en la Dirección General de Arquitectura, bajo la dirección de Pedro Muguruza. En dicho acto, Muñoz Monasterio expuso los objetivos que se pretendía conseguir con el nuevo plan, donde la ciudad se concebía como la aglutinación de tres espacios urbanos bien diferenciados: el monte Hacho, el centro urbano y el Campo Exterior. Este último era el ámbito urbano susceptible de ser utilizado para la implantación de los nuevos usos industrial y militar, con la presencia de los acuartelamientos militares. Esta premisa de partida tendría su importancia para el desarrollo del proyecto. Los tres espacios urbanos en que se dividía la ciudad se proponían como unidades autónomas en cuanto a su funcionamiento, donde el viario serviría de enlace entre las tres zonas y los nuevos servicios que necesitaba la ciudad. No se proponían nuevas centralidades como hizo Gaspar Blein en la primera zona de ensanche del Campo Exterior en su ambiciosa propuesta de 1932, ganadora del concurso convocado al efecto.

Pedro Muguruza expuso su propia metodología para abordar el proyecto de urbanización en un artículo publicado en la revista *Revista Nacional de Arquitectura*⁹⁸ sobre el proyecto de Ceuta. Se debía comenzar con el análisis de tres aspectos fundamentales de toda ciudad: las condiciones naturales en cuanto a sus características geográficas, el estado de la ciudad en el momento del estudio mediante la recopilación gráfica, fotográfica, cartográfica y numérico-estadística, de tal modo que se pudiera extraer la problemática que había que solucionar y el posible crecimiento poblacional y de actividad que debía servir de base a la propuesta. Esta primera fase de contacto era lo que los técnicos llamaban «información urbanística» sobre la ciudad, traducción de la expresión inglesa *civic survey*.

Este urbanismo partía de una visión de la realidad a modo de foto fija, sobre la cual se habrían de aplicar las predicciones estadísticas poblacionales y de actividad económica. Estos sistemas de trabajo ya se habían consolidado plenamente en los

97 «Informaciones de Marruecos», *ABC*, 4 de octubre de 1944, p. 9.

98 Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945, pp. 281-310.

años treinta teniendo su mayor exponente en el ingente trabajo desarrollada en el *survey* del New York Regional Plan and Its environments de 1929.

En base a las previsiones presentadas, el nuevo plan de Ceuta respondía a las demandas de una ciudad que alcanzaría los 150.000 habitantes para el año 2000. Curiosamente esta cifra se aproximaba bastante al estimado de población con la que trabajaron Blanco Soler y Bergamín en su propuesta para Ceuta de 1927, que era de 130.000 habitantes, distando ambas de la situación real de la ciudad, que en la actualidad asciende a 85.000 habitantes.

Sin embargo, Ceuta tenía entonces cerca de 60.000 habitantes y continuaba arrastrando los mismos problemas que habían tratado de resolver las propuestas anteriores a la guerra civil:

1. Insuficiencia de accesos al centro urbano.
2. Predominio de zonas militares, especialmente en el Campo Exterior.
3. Falta de organización del tejido industrial.
4. Insuficiente capacidad de las vías principales de comunicación.
5. Desorden en las alturas de las edificaciones existentes.
6. Carencia de parques y jardines en el ámbito urbano.

Los criterios de diseño de la propuesta de Muguruza, que pretendía dar respuesta a esa problemática, se basaron en minimizar el impacto económico mediante el control de las expropiaciones, para lo cual se obligaba a respetar muchas de las preexistencias parcelarias y optar por la adaptación a la difícil topografía ceutí, ahorrándose con ello el coste que hubieran supuesto grandes movimientos de tierras. El tercer criterio de diseño era dotar a la ciudad de una unidad compositiva, tal y como se exponía en la memoria.

La zonificación de usos fue el punto de partida. La zona del monte Hacho asumía un uso residencial con predominio del espacio verde, destinado principalmente a fines turísticos. En la zona interior se incluían usos residenciales, comerciales y una gran concentración de edificios públicos. El Campo Exterior permitiría la organización residencial en barrios distribuidos según distintas alturas edificatorias que irían modelando los diferentes ámbitos urbanos. Soportaría también las áreas portuaria, industrial y militar.

Las tres zonas de la ciudad se conectaban por medio de la continuidad del sistema viario, al que se superponía una serie de zonas verdes preexistentes, como la Puntilla, situada al sur del puerto, y la zona del arroyo de la Ribera del Puente, y se añadían otras en la Almina, la zona sur de la ciudad. En la bahía sur se situaba el balneario y las piscinas públicas que suplían las deficiencias de la playa. Los

nuevos espacios libres propuestos presentaban el papel de satisfacer las necesidades de higiene y belleza.

Pedro Muguruza Otaño también planteaba en su propuesta una serie de operaciones quirúrgicas del tejido urbano preexistente, que irían realizándose en sucesivos desarrollos parciales. Entre ellas destacaba la propuesta de una Gran Vía, rémora de prácticas provenientes del urbanismo decimonónico, que estructuraría el casco viejo de la ciudad en una retícula de nueve manzanas, con una Gran Vía de 15 metros de ancho como eje principal. La Gran Vía tenía su inicio en una ajardinada plaza de África, delimitada mediante una estructura porticada, cuyo protagonismo recaería en la nueva fachada propuesta para la catedral, y llegaba hasta la Almina, donde planteaba una plaza que se abría a la Marina Norte de la ciudad y que se prolongaba en los parterres que conformaban un jardín lineal en el frente marítimo.

En la propuesta de Muguruza la Almina presentaba dos fachadas muy distintas. La Marina Norte presentaba una fachada construida con edificación de seis plantas de altura, que respondía a un tejido más o menos reticular salpicado de algunas plazas ajardinadas. La abrupta fachada sur se organizaba de un modo más orgánico adaptándose a sus condiciones topográficas, con edificación de una o dos alturas organizada en manzanas cuyas calles transversales salvaban la topografía mediante su escalonamiento.

La nueva conexión propuesta del recinto interior con el Campo Exterior se situaba en el límite sur, cuestión ésta que ya había sido aprobada por el Ayuntamiento con anterioridad, produciéndose por tanto la conexión de ambas zonas por los extremos, ya que el puente existente en esos momentos se situaba en el lado norte, tal y como César Cort incluyó en su propuesta para el concurso de 1931, a diferencia de la propuesta del propio Muguruza, consistente en un nuevo puente que conectaba el casco urbano a través de la apertura de una puerta en el punto medio del baluarte, en coincidencia con lo planteado por Gaspar Blein. Muguruza incluyó en uno de sus bocetos un paso central de carácter peatonal.

En la propuesta de Pedro Muguruza para el Campo Exterior éste se organizaba en dos nuevos barrios de similares características, separados por la vaguada del arroyo de la Ribera del Puente y conectándose por la vía de circunvalación norte, que separaba la zona residencial del puerto. En estos dos barrios del norte es donde se situaba la mayor densidad edificatoria. Funcionan a modo de entidades autónomas, con una plaza como centro urbano en la cual se situaba el consabido binomio iglesia-mercado (y ocasionalmente escuela), constante en la teoría cortiana de la nucleología. Esa estructura se planteaba también para los barrios existentes

en el Campo Exterior, como Villa Jovita, El Morro, Hadú, General Orgaz, Benítez y España.

Por lo que respecta a su propuesta de manzanas residenciales, éstas no presentaban ninguna aportación relevante en cuanto a su estructura morfotológica, a pesar del concienzudo análisis presente en su artículo sobre Ceuta. Por otra parte, la plaza prevista para la remodelación del barrio situado en la ladera norte del Hadú —presidida por la imponente fachada neoclásica de una iglesia coronada por una desproporcionada torre— estaba previsto que alojara un mercadillo ambulante bajo las pérgolas que ordenaban el conjunto urbano. En las manzanas cerradas que delimitaban la plaza la edificación residencial se dotada de patios interiores. El único bloque lineal existente no respondía más que al ajuste del tipo edificatorio a la escasa dimensión de la manzana correspondiente. Este tipo de viviendas con patio interior había sido prohibido explícitamente por Gaspar Blein en la memoria de su proyecto para Ceuta, ya que la presencia de patios interiores implicaba irremediablemente carencias en la iluminación y en la ventilación de las viviendas afectadas.

El lenguaje clasicista, casticista unas veces y neobarroco otras, tan afín a la retórica franquista, estaba plenamente instalado en su arquitectura, habiendo cortado de raíz toda influencia racionalista, tan presente en los proyectos para Ceuta de finales de los años veinte y primeros treinta. Arcadas de corte clásico, pináculos, frontones, etc. se repiten en la arquitectura no sólo de Ceuta, sino en todos los planes de las ciudades del Protectorado español. Resulta de interés valorar el contraste entre las imágenes arquitectónicas de esta propuesta y las de su propuesta para el concurso de los años treinta, de un carácter más ecléctico. Probablemente tuvo que ver con ello el coautor del proyecto, Manuel Latorre. De hecho, Latorre se reafirmaba años más tarde en ese lenguaje aconsejando un estilo colonial de influencia andaluza (1954) como reacción al «barroco gris madrileño» que impregnaba los proyectos de la Alta Comisaría, primando siempre el criterio de la adecuación a la climatología del lugar como base proyectual.⁹⁹

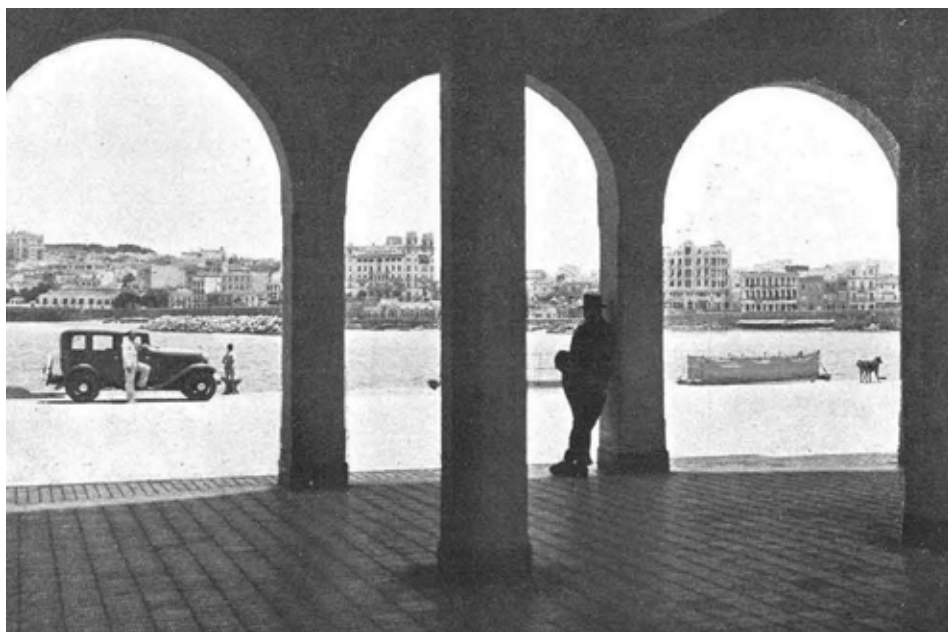
El proyecto en algunos aspectos retomaba las ideas de modernidad introducidas en los fracasados intentos previos, como la importancia de los espacios libres destinados a zonas verdes y de ocio, la funcionalidad basada en la zonificación y el papel conexionador del viario. En otros, como en la escasa calidad proyectual de las edificaciones propuestas, daba la espalda a los esfuerzos y las reflexiones realizadas previamente.

99 Antonio Bravo Nieto, *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, 2001.

El 18 de noviembre de 1945 tuvo lugar en Ceuta una nueva exposición del proyecto de extensión de Pedro Muguruza. Fue inaugurada por el nuevo alto comisario, el general José Enrique Varela Iglesias, que sustituía en el cargo al general Luis Orgaz Yoldi y que para la ocasión estuvo acompañado por toda la corporación municipal. En este caso el cambio de mando no influyó en la continuidad de los trabajos. El plan se aprobaría finalmente en el pleno municipal de 20 de febrero de 1946 y la Comisión Central de Sanidad, que constituía el único órgano de control centralizado sobre el desarrollo urbano de las ciudades, dio su aprobación en 1949. Aunque tuvo un escaso desarrollo, el plan mantuvo su vigencia hasta la aprobación del plan general de ordenación urbana de 1992, ya en pleno periodo democrático.



El arquitecto Pedro Muguruza Otaño y el general Francisco Franco durante una visita a las obras del Valle de los Caídos, de las que Muguruza era su responsable. *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 132, 1952, p. 12.



Vista de Ceuta. *África*, 1 de marzo de 1936, p. 11.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Plano de la ciudad de Ceuta realizado por el U.S. Army Map Service, 1943. http://www.lib.utexas.edu/maps/ams/morocco_city_plans



Muestra del proyecto de extensión de Ceuta presentado por el Ayuntamiento de Ceuta en una exposición celebrada en Melilla en 1945. Se incluye material del proyecto de Pedro Muguruza de 1943 y una maqueta de la propuesta de Gaspar Blein para el concurso de 1931. Archivo General de Ceuta.

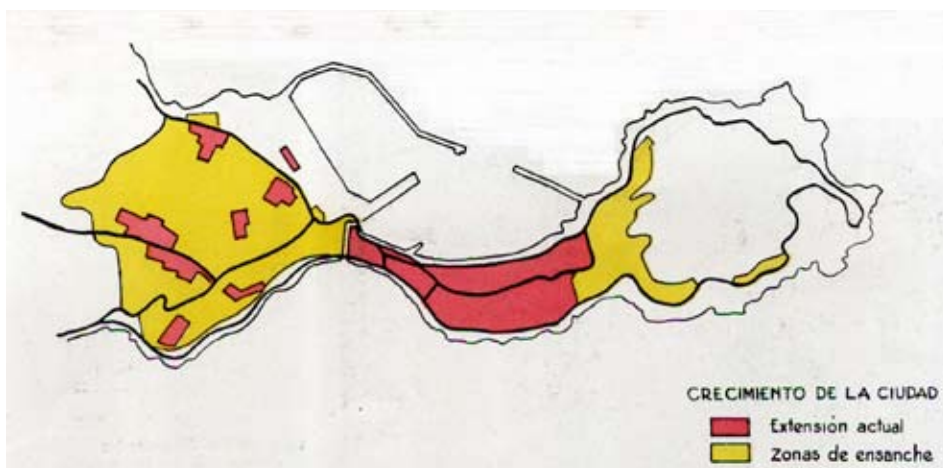
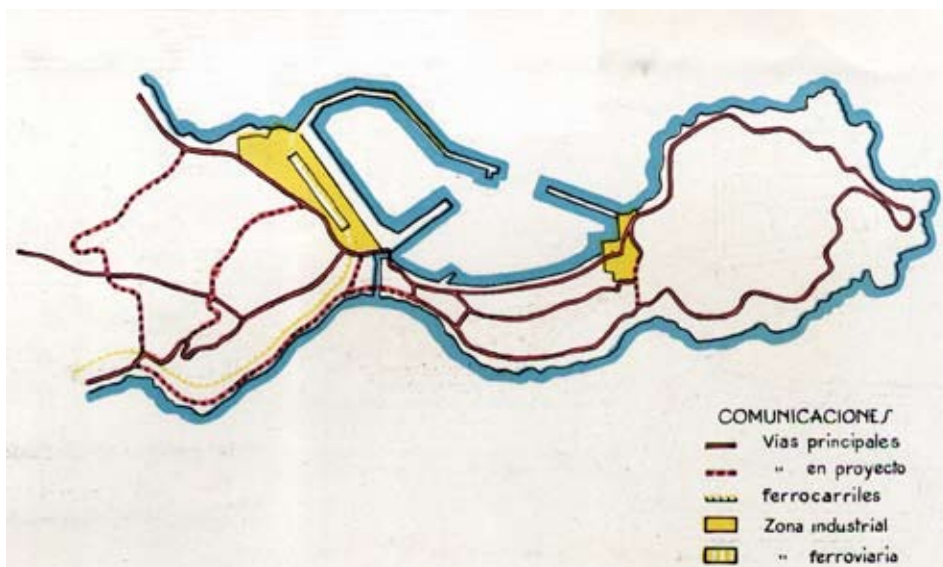


Visita del Alto Comisario José Enrique Varela Iglesias a la exposición del proyecto de urbanización y ensanche de Ceuta que tuvo lugar en el Ayuntamiento de Ceuta en 1945. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

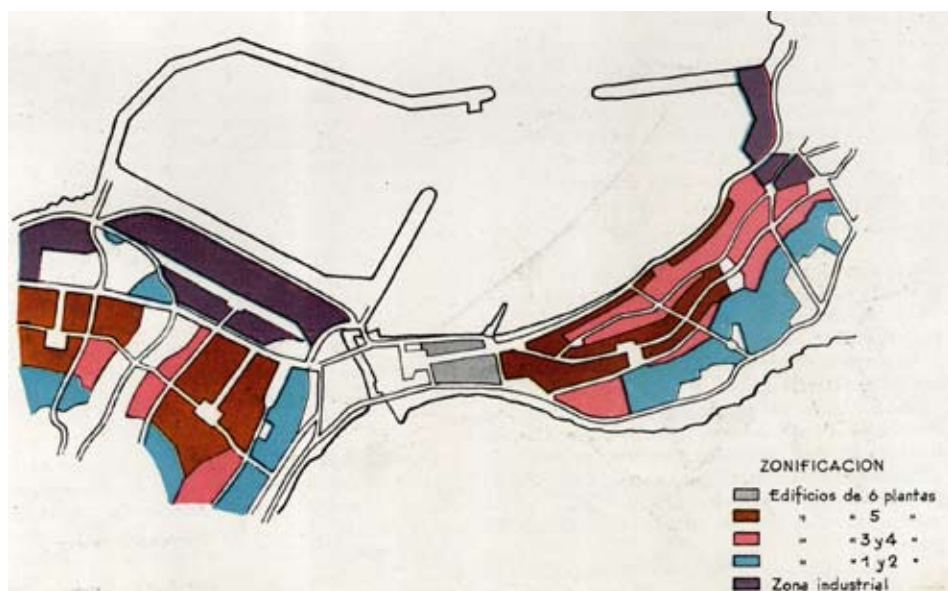
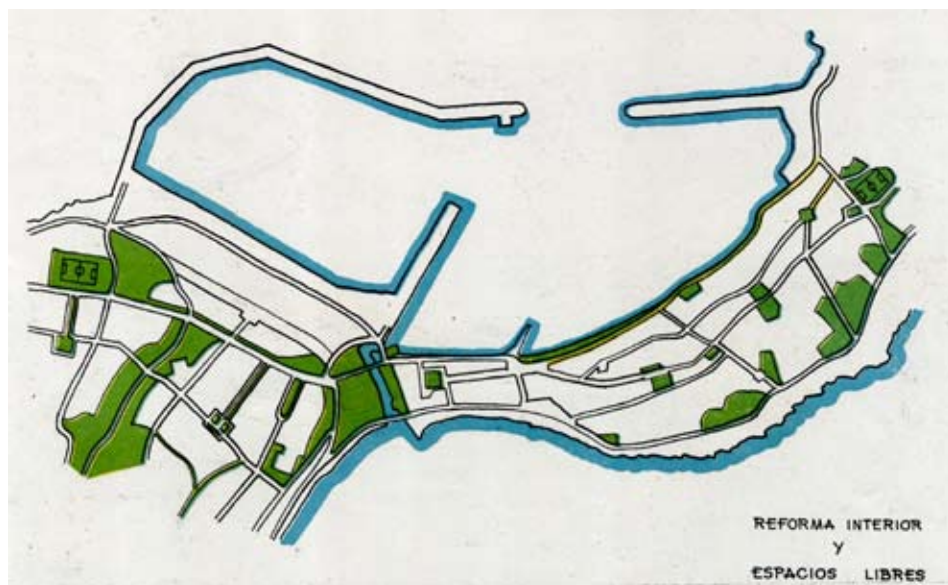


Las tres zonas en las cuales se dividió la ciudad para el desarrollo del plan de Muguruza de 1943: el Campo Exterior, el recinto interior y el monte Hacho. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.



Esquemas explicativos de la propuesta de extensión de Ceuta de 1943. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Esquemas explicativos de la propuesta de extensión de Ceuta. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

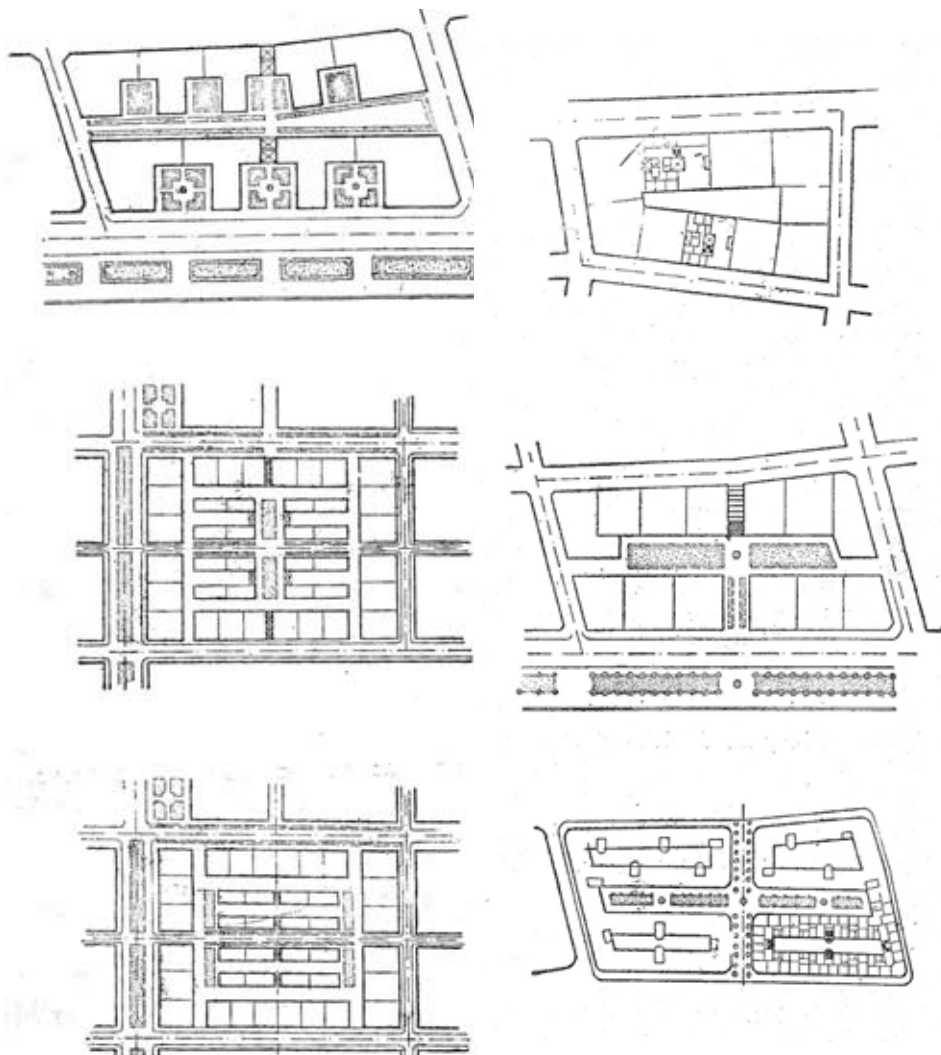


Propuesta del equipo de Pedro Muguruza, Servicio de Arquitectura, escala 1:2500, julio 1944. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Detalle de las manzanas de la zona del Campo Exterior, del Casco Interior y de la Almina. Elaboración propia en base a los planos del proyecto de Pedro Muguruza publicados en el artículo «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.



«Diferentes tipos adoptados en la parcelación de manzanas, observándose la evolución desde la manzana cerrada con patio interior, la semiabierta con patios ajardinados y la proyectada con bloques lineales envueltos en jardín adoptada para el ensanche futuro». Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

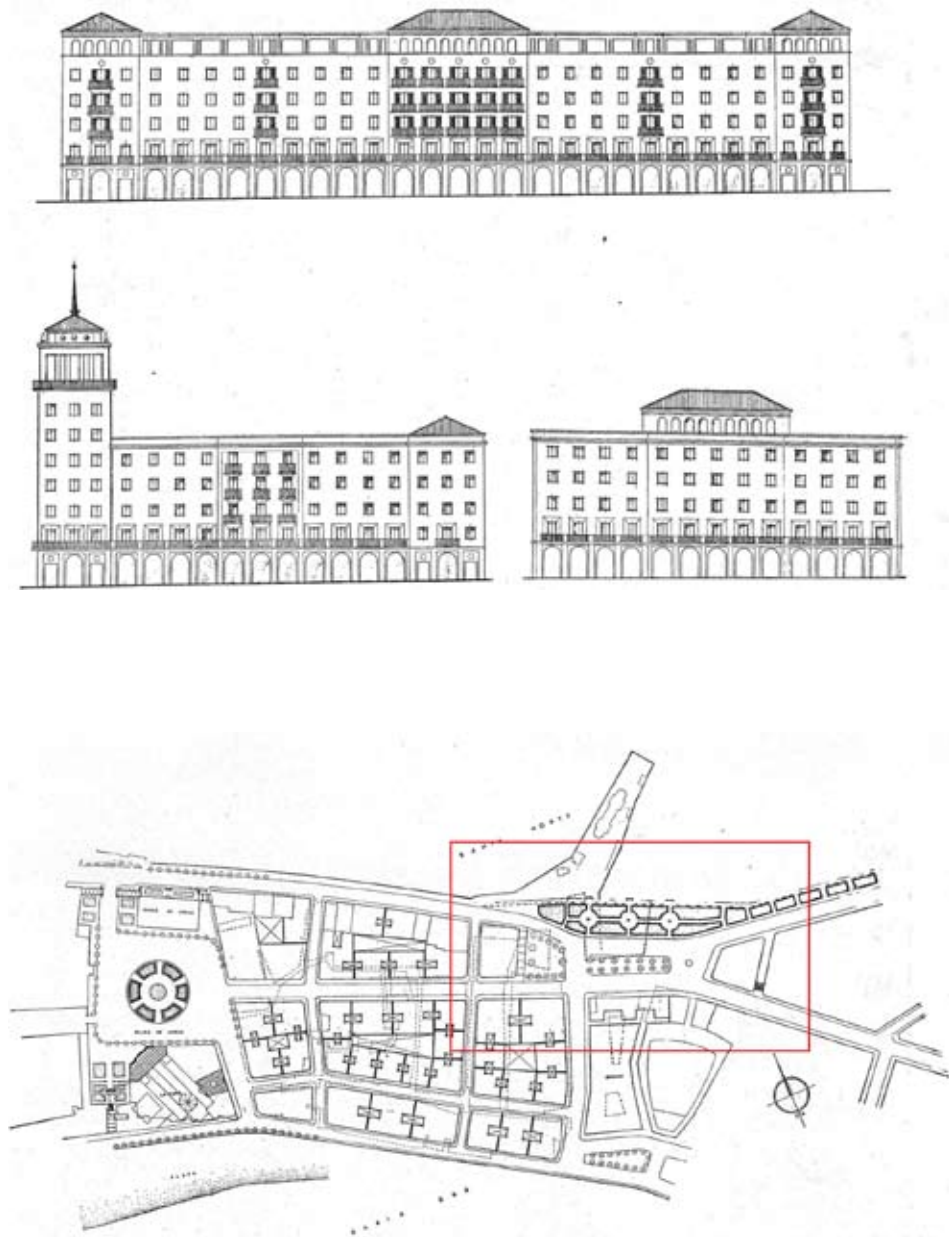


Detalle del barrio residencial de la propuesta de Pedro Muguruza (arriba) y maqueta del proyecto ganador del concurso de 1931, correspondiente a Gaspar Blein (abajo), 1945. Archivo General de Ceuta.



Estado actual (arriba) y propuesta para la Gran Vía (abajo), desde el puente de la Almina a la plaza de África. Destacan el frente ajardinado y los nuevos edificios proyectados. Archivo General de Ceuta.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Alzados y planta del recorrido final de la Gran Vía en su fachada norte. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.



Fachada de la iglesia de Nuestra Señora de África en 1945 (izquierda) y representación de la misma en una portada de la revista *África* de 1 de julio de 1935 (derecha).

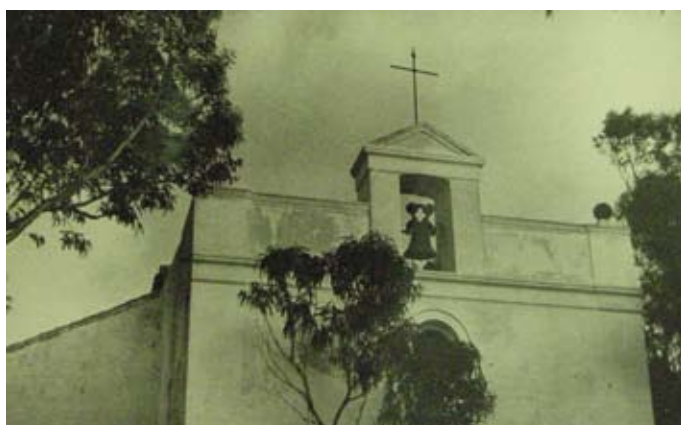


Aspecto de la propuesta para la plaza de África con el arranque de la Gran Vía, destacando en primer término la nueva arquería proyectada y la iglesia con nuevas torres (arriba) y plano de alineaciones del entorno (abajo). Se incluye un nuevo acceso rodado por el sur y un acceso peatonal central. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Reportaje fotográfico del Fuerte de San Antonio en el monte Hacho para la redacción del proyecto de residencia oficial en la ermita de San Antonio. Legado de Pedro Muguruza. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid.



Reportaje fotográfico del Fuerte de San Antonio en el monte Hacho para la redacción del proyecto de residencia oficial en la ermita de San Antonio, 1943. Legado de Pedro Muguruza. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

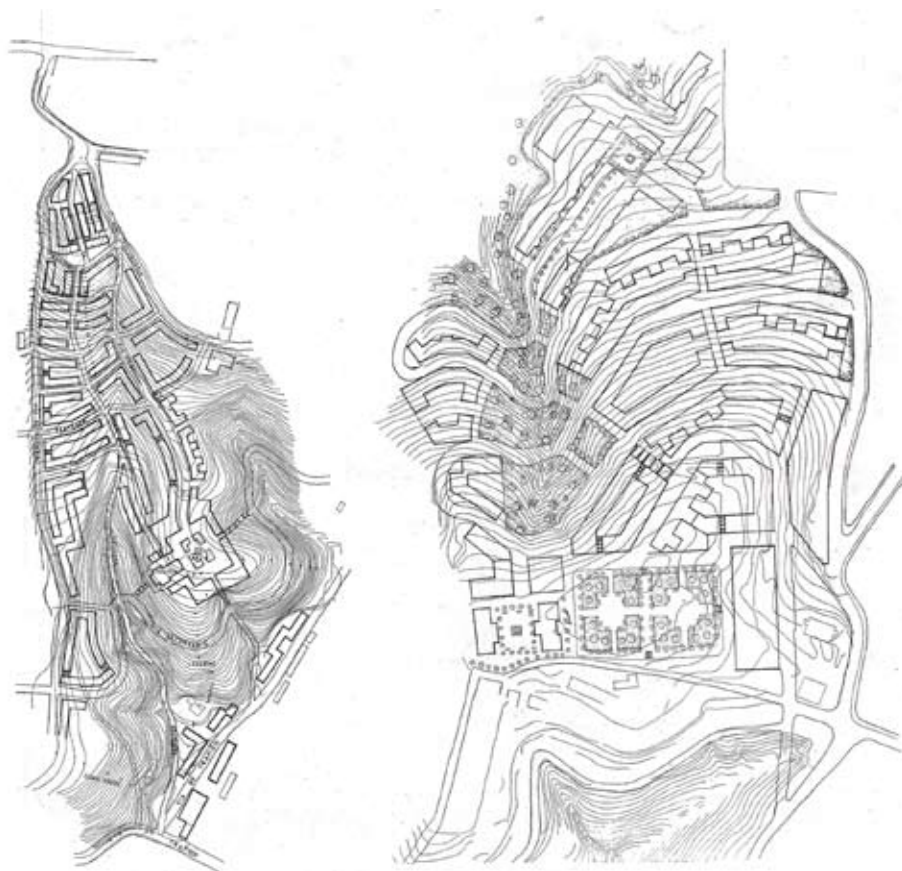


Alzados y planta del proyecto de residencia oficial en la ermita de San Antonio en el monte Hacho, firmado por la Alta Comisaría de España en Marruecos, junio de 1943. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.



Perspectivas de la propuesta de residencia oficial en la ermita de San Antonio en el monte Hacho. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

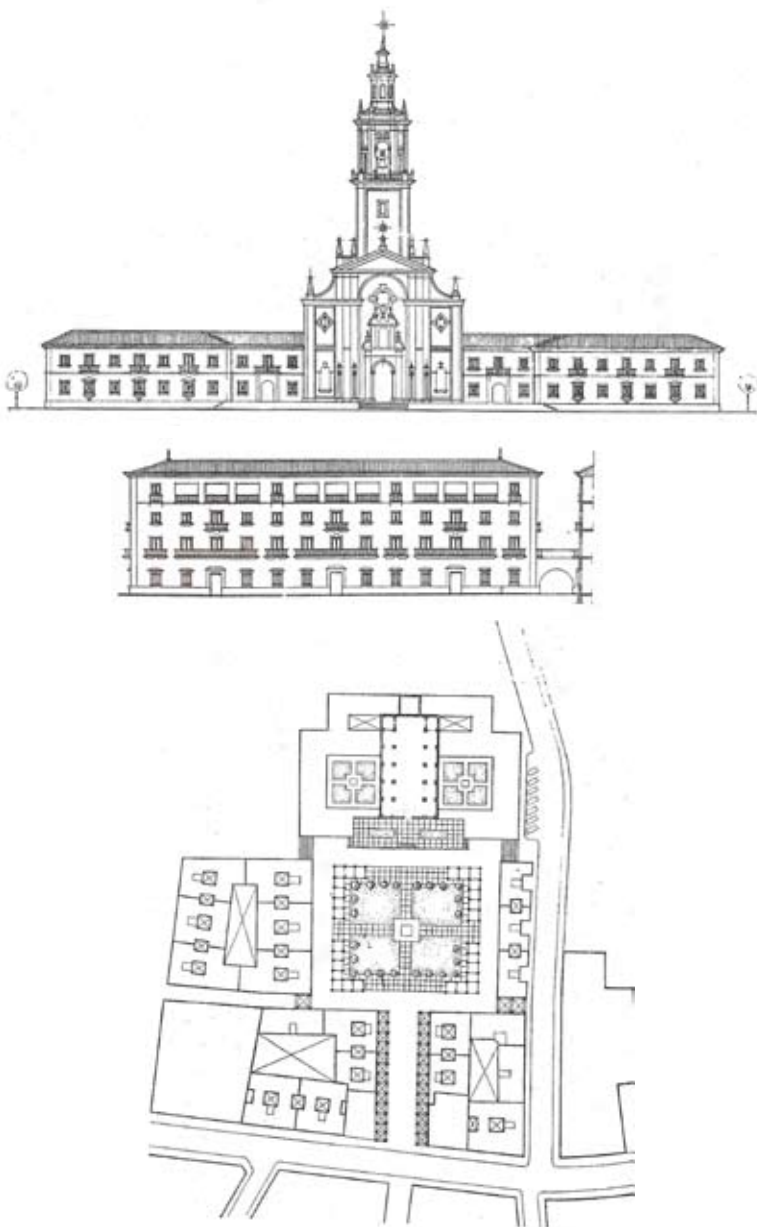


Dos propuestas de ordenación urbana para Ceuta en zonas de orografía pronunciada no especificadas, donde se aprovechan las vaguadas para zonas verdes y plantea la presencia de un edificio representativo en la zona más alta. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

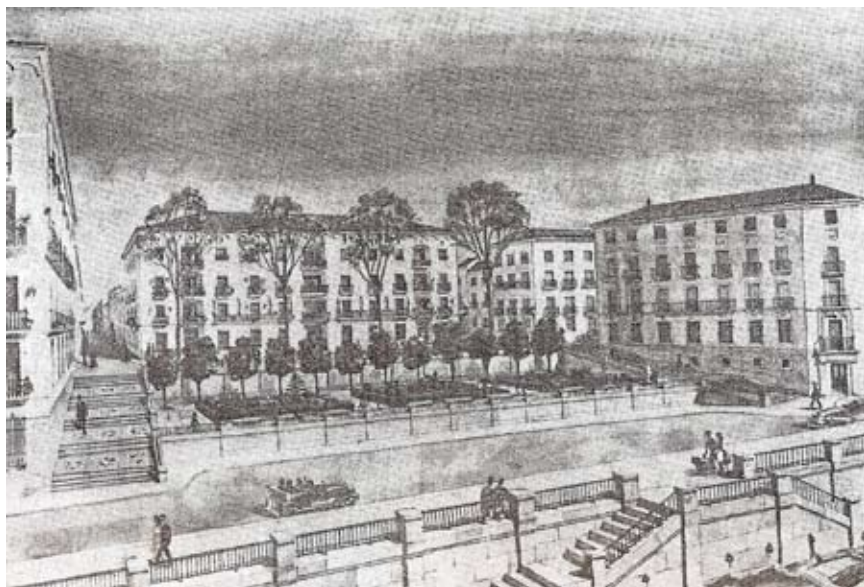


El barrio ceutí del Jadú (arriba) y perspectiva de la propuesta para el mismo barrio (abajo), que incluye unas pérgolas dispuestas para acoger un mercadillo de venta ambulante. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

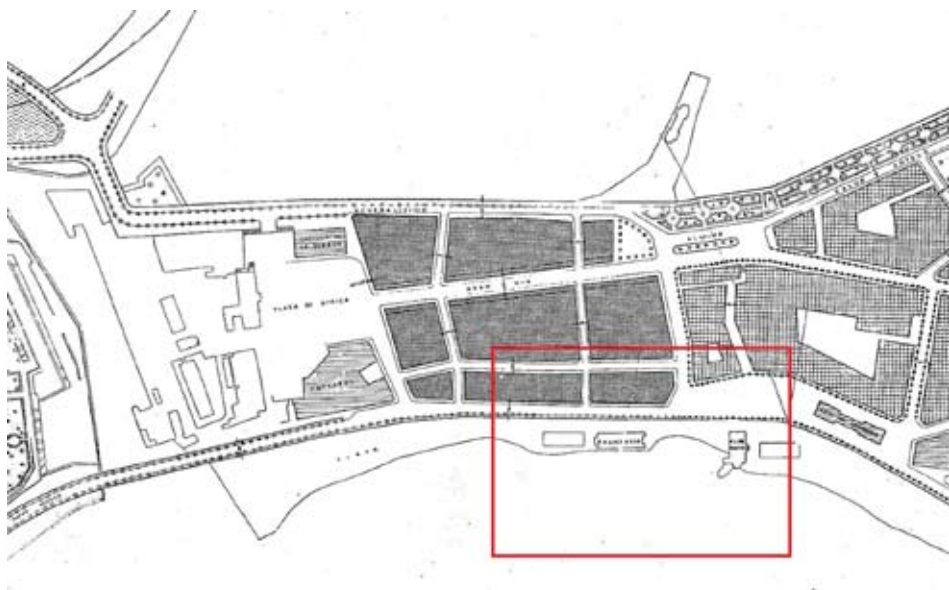


Alzado y planta de la plaza propuesta para el barrio ceutí del Jadú, presidida por la nueva iglesia. En la planta pueden observarse los patios de luces de las nuevas edificaciones de viviendas proyectadas, prohibidos en la propuesta de Gaspar Blein de 1931. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

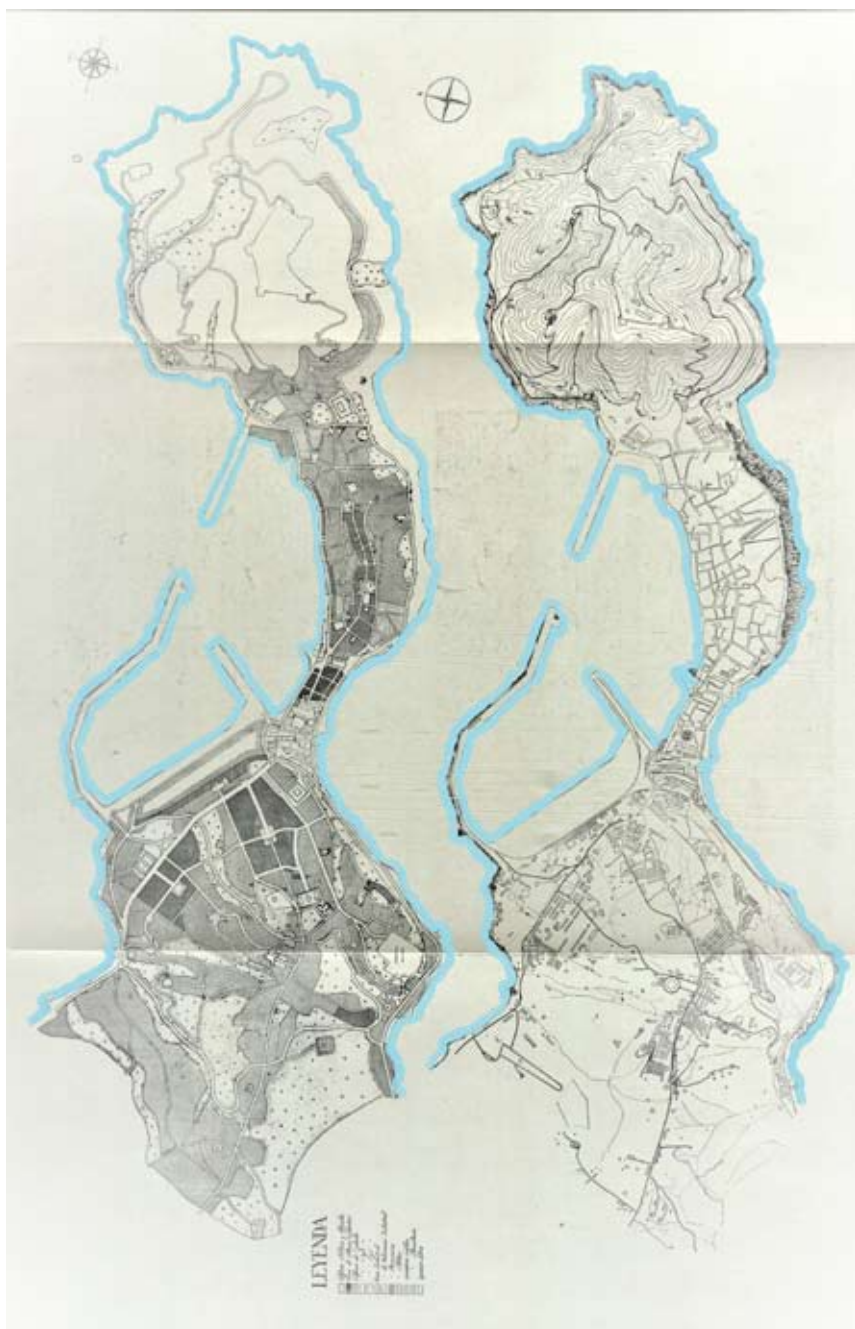


Perspectiva y plano general donde se señala un conjunto de viviendas en torno a una plaza en el paseo de la Marina, en la bahía norte del barrio de la Almina. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



La piscina y el balneario propuestos (arriba) y plano de su localización (abajo). Esta dotación suplía las deficiencias de la playa sur, al mismo tiempo que atendía la demanda de satisfacer el ocio de la población. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.



Plano de propuesta general y estado actual. Pedro Muguruza, «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945.

EPÍLOGO

El desarrollo urbano de una ciudad no es sólo un proceso de orden interno. Es también el resultado de la convergencia de redes de conocimiento de muy diversa índole y procedencia que actúan en un contexto social, económico, político y cultural determinado. Y la manera en que se materializan está vinculada al modo en que los profesionales asumen como propias las diferentes formas de construir una ciudad y las ideas y los conceptos que subyacen en ellas.

Ceuta es una ciudad que alrededor de 1930 pivotaba entre la España peninsular, donde se formaban los urbanistas que trabajaron en ella, y el Protectorado español, influido de forma notable por las experiencias que los franceses estaban aplicando en las ciudades marroquíes de su jurisdicción. De hecho, las imágenes de inspiración romántica e influencia neoárabe transmitidas por la literatura, la fotografía —del que son magníficos ejemplos los trabajos de Bartolomé Ros, Calatayud y Ángel Rubio—, o la pintura —como fue el caso de la valiosa obra del pintor granadino establecido en Tetuán Mariano Bertucci, tan identificado por otra parte con Ceuta—, y los vientos de modernidad transmitidos por la difusión del estilo internacional, confluyeron de forma singular en Ceuta, situada en un territorio de frontera y abierta, por tanto, a múltiples influencias.

La transitoriedad de los responsables civiles y/o militares con competencias en el urbanismo de la ciudad y el choque con la realidad de los diferentes planes urbanísticos propuestos supuso la anulación, mutilación o desvirtuación de las propuestas más avanzadas; también la sedimentación de una parte de las ideas que han forjado una intensa historia urbana donde se sucedieron aciertos y errores.

El estallido de la guerra civil española supuso un debilitamiento de las tendencias y posiciones ideológicas más avanzadas de los profesionales de la arquitectura y el urbanismo y definió un antes y un después en la historia urbana de la ciudad. Además, se atenuaron las conexiones culturales de la arquitectura y el urbanismo españoles con el exterior. Este debilitamiento, y en algunos casos interrupción, se debió también a la incapacidad de impulsar una sólida y duradera red entre los distintos profesionales involucrados en el urbanismo.

La importancia de la labor del GATEPAC —presente en Ceuta a través del trabajo de Fernando García Mercadal— es indiscutible en la historia de la arquitectura y del urbanismo en España, a pesar de que en los años posteriores a la guerra civil se produjese hacia el grupo un absoluto rechazo oficial. Hoy, sin embargo, es valorada como una notable contribución al pensamiento arquitectónico contemporáneo, sin la cual no se podrían explicar muchos aspectos de la reacción que vino después.

Sin embargo, no siempre fue así. Durante años se produjo un rechazo a las ideas y a las aportaciones que procediesen del ámbito de los CIAM, pero también

de las nuevas experiencias académicas foráneas, lo que sumió al urbanismo español —al menos durante la década de los años cuarenta— en un aislamiento que paralizó los tanteos y los avances realizados hasta la guerra civil.

Este trabajo ha analizado las propuestas urbanísticas que se formularon en Ceuta desde 1920 hasta la década de 1940, donde las peculiaridades de la política local, la presencia de técnicos municipales con alta capacidad de gestión, de competentes miembros en los jurados de los concursos públicos y de planificadores urbanos bien informados venidos de fuera, como Luis Blanco Soler, Rafael Bergamín, Fernando García Mercadal, César Cort (con Pedro Bidagor), Gaspar Blein y Pedro Muguruza, entre otros, definieron las bases sobre la que la ciudad trató de desarrollar su política urbana. Esto permitió que Ceuta estuviera a niveles sólo comparables con los de ciudades como Madrid, Barcelona y Bilbao. Sin embargo, la rica experiencia desarrollada fue también un atractivo ejemplo para analizar cómo las nuevas ideas chocaron con la tozuda realidad en la que se intentaron implementar.

**FUENTES
Y
BIBLIOGRAFÍA**

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- AYUNTAMIENTO DE CEUTA, *Memoria de Secretaría del año 1932*, Ceuta: Ayuntamiento de Ceuta, 1933.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID, *Memoria. Información sobre la ciudad. Año 1929*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1929.
- BIDAGOR LASARTE, Pedro, «Comentarios a las circunstancias que concurrieron en la formulación y puesta en marcha del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid», Prólogo a Diéguez Patao, Sofía, *El nuevo orden urbano: "El Gran Madrid" (1939-1951)*, Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas y Ayuntamiento de Madrid, 1991, p. XXII.
- BLANCO SOLER, Luis, *Zuazo y su tiempo*, Discurso de ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid: Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 1973.
- «Ciudades coloniales del Marruecos francés», *Arquitectura*, nº 138, 1930, pp. 301-310.
- BLEIN, Gaspar, «Concurso para la urbanización del Ensanche de Ceuta», *Obras*, nº 5, febrero de 1932, pp. 30-38.
- BLEIN, José, «La transformación urbana de Ceuta», *La Gaceta de África*, nº 63, 1936 (Número Extraordinario), pp. 63-64.
- BRAVO, Pascual, «Homenaje a Don Pedro Muguruza Otaño», *Arquitectura*, nº 132, diciembre de 1952, pp. 2-12.
- CORT BOTÍ, César, «Contestación al discurso», en Secundino Zuazo, *Los orígenes arquitectónicos del Real Monasterio de San Lorenzo del Escorial*, Madrid: Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 1948.
- *Campos urbanizados y ciudades rurizadas*, Madrid: Federación Nacional de Urbanismo y de la Vivienda de la Hispanidad, 1941.
- DÍAZ TIRADO, Pedro, «El Urbanismo en Marruecos», *Revista de Obras Públicas*, nº 2491, tomo I, 1929, pp. 473-476.
- FERNÁNDEZ BALBUENA, Gustavo, *Trazado de ciudades*, Madrid: Otto Czekelius Editor, 1932.
- GARCÍA MERCADAL, Fernando, «El Ensanche de Ceuta», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 2, 1931, pp. 34-35.

- «Memoria del anteproyecto de ensanche de Ceuta», Madrid, 1930. Archivo Histórico de la Ciudad Autónoma de Ceuta.
- «Urbanismo», *La Construcción Moderna*, nº 5, 1927, pp. 3-4.
- GARRO, Enrique, «Labor de la Junta Municipal», *ABC*, 14 de abril de 1927, p. 19.
- GONZÁLEZ DEL CASTILLO, Hilarión, «La ciudad jardín Madrid-Guadarrama», *La Construcción Moderna*, nº 20, 1929, pp. 307-312.
- «La colonización de Marruecos», *Revista Hispano Africana*, nº 10, 11 y 12, 1928; nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 y 11, 1929; nº 7, 1931.
- «La ciudad lineal Ceuta-Tetuán», *La Ciudad Lineal*, nº 724, 10 de enero de 1922, pp. 3-6.
- «El protectorado de Marruecos», *La Ciudad Lineal*, nº 723, 10 de diciembre de 1921, pp. 743-744.
- *Ciudades jardines y ciudades lineales. Conferencia organizada por el Congreso de las Ciencias y dada en el Ateneo de Madrid el 20 de junio de 1913*, Madrid: Imprenta de la Ciudad Lineal, 1913.
- INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES, *Exposición y Congreso Internacional de Trazado de Poblaciones. Gotemburgo, 1923*, Madrid: Instituto de Reformas Sociales, 1923.
- JIMENO, Alfonso, «Aspectos insospechados de la arquitectura musulmana I y II», *África*, 1 de febrero de 1935, p. 12; 1 de mayo de 1935, p. 12; y 1 de agosto de 1935, pp. 10-11.
- LACASA, Luis, *Escritos, 1922-1931*, Introducción de Carlos Sambricio, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1976.
- LÓPEZ RIENDA, Rafael, «Las propiedades del campo exterior de Ceuta», *El Sol*, 3 de abril de 1924.
- LÓPEZ VALENCIA, Federico, *El problema de la vivienda en Inglaterra*, Madrid: Instituto de Reformas Sociales, 1922.
- MAESTRE, Tomás, «La política del general Alfau. Notas de un viaje», *ABC*, 18 de agosto de 1912, pp. 5-6.
- MUGURUZA OTAÑO, Pedro, *Ordenación urbana y rural en el Marruecos español*. Madrid: Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local, 1946.

- «Plan General de Ceuta», *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 44, agosto de 1945, pp. 281-310.
- NELKEN, Margarita, «La vida y nosotras», *Blanco y Negro*, nº 2042, 6 de julio de 1930, pp. 88-89.
- PERRY, Clarence Arthur, *The neighbourhood unit, a scheme of arrangement for the family life community*, Monografía 1 del volumen VII del *Regional survey of New York and its environments*, Thomas Adams, Edward Bassel y Robert Whitten (Eds.), Nueva York: Russel Sage Foundation, 1929.
- POSADA, Adolfo, *El régimen municipal de la ciudad moderna*, Madrid: Julio Cosano, 1927.
- PROST, Henry, «L'Urbanisme au Maroc», *Urbanisme*, marzo de 1932 (Número fuera de serie), pp. LXV-LVII.
- PURDOM, Charles Benjamin, *The Building of Satellite Towns: A Contribution to the Study of Town Development and Regional Planning*, Londres: J.M. Dent & Sons, 1925
- ROSENDE, José E., «Bases del concurso para la formación del Plano de ensanche de Ceuta», *Boletín Oficial de Ceuta*, nº 169, 28 de noviembre de 1929, pp. 6-8.
- «Base del concurso para la formación del plano de ensanche de Ceuta», *Boletín Oficial de Ceuta*, nº 202, 10 de julio de 1930, pp. 5-8.
- SORIA Y MATA, Arturo, «Mis ideales», *La Ciudad Lineal*, nº 590, 1913, p. 76.
- «La primera Ciudad Lineal africana entre Ceuta y Tetuán», *La Ciudad Lineal*, nº 513, 1913, pp. 65-66.

OTRAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- «Conferencias», *La Construcción Moderna*, nº 10, año XXXIII, 15 de mayo de 1935, p. 77.
- «Declaración del conde de Romanones», *El Imparcial*, 31 de julio de 1914.
- «Edificio comercial para Urzábal, S.A.», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 3, segundo trimestre de 1931, p. 18-19.
- «El proyecto de ensanche de Ceuta», *África*, febrero de 1932, pp. 31-36.
- «Informaciones de Marruecos», *ABC*, 4 de octubre de 1944, p. 9.

- «Junta Municipal de Ceuta. Aviso», *La Vanguardia Española*, 21 de diciembre de 1929, p. 21.
- «La ciudad funcional», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 5, 1932, p. 17.
- «La exposición de Urbanismo y Arquitectura de la zona española», *ABC*, 4 de noviembre de 1943, p. 21.
- «Las propiedades del Estado en Ceuta y Melilla», *África*, julio de 1933, pp. 143-144.
- «Más allá del Estrecho», *ABC*, 13 de diciembre de 1922, p. 6.
- «Romanones y el problema de Marruecos», *La Ciudad Lineal*, nº 728, 1922, pp. 67-68.
- «Soluciones presentadas por miembros del GATEPAC al concurso de proyectos para un grupo de casas en Bilbao», *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, nº 11, tercer trimestre de 1933, p. 36.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV., *Marín, Fotografías 1908-1940*, Madrid: Fundación Telefónica, 2008.
- AA. VV., *Revista Arquitectura (1918-1936)*, Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid y Ministerio de Fomento, 2001.
- AA. VV., «Siglo y medio de urbanismo en España», *Ciudad y Territorio*, nº 107-108, 1996.
- AA. VV., *Gestión Urbanística Europea 1920-1940*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1986.
- AA. VV., *Vivienda y urbanismo en España*, Madrid: Banco Hipotecario de España, 1982.
- AA. VV., *La ciudad americana*, Barcelona: Gustavo Gili, 1975.
- AA. VV., *Socialismo, ciudad y arquitectura. URSS 1917-37*, Madrid: Alberto Corazón Editor, 1973.
- ALARCÓN CABALLERO, José Antonio, «El chabolismo en la Ceuta de los años 30», en AA. VV., , Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes, 2006, pp. 147-242.
- ALBET I MAS, Abel, «Una intervención planificada: planes sectoriales y ordenación del territorio», en NOGUÉ, Joan y VILLANOVA, José Luis (eds.),

España en Marruecos (1912-1956). Discursos geográficos e intervención territorial, Lérida: Milenio, 1999, pp. 467-508.

ARBAIZA BLANCO-SOLER, Silvia, *Luis Blanco-Soler, tradición y modernidad*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2004.

ARNAIZ SECO, Javier, «La resonancia del lugar», en VILLADA PAREDES, Fernando y GURRIARÁN DAZA, Pedro, *Al-Mansura, la ciudad olvidada*, Ceuta: Servicio de Museos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, 2013, pp. 161-173.

AYMONINO, Carlo, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

BASSOLS COMA, Martín, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid: Montecorvo, 1973.

BENÉVOLO, Leonardo, *Orígenes del urbanismo moderno*, Madrid: Ediciones Celeste, 1994 (1ª ed. 1963).

— *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 1982.

BRAVO NIETO, Antonio, «España y Marruecos en la primera mitad del siglo XX: arquitectura y urbanismo en un ámbito colonial», en *Estudios de historia de las sociedades del mundo colonial y postcolonial*, nº 7, 2004, pp. 45-61.

— *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2001.

— «La mirada africana: entre el *art déco* y el clasicismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor», *Boletín de Arte*, nº 17, 1996, pp. 327-347.

CALABI, Donatella, *Storia dell'urbanistica europea*, Milán: Bruno Mondadori, 2008.

— «Italian town planning and the idea of the city in the early twentieth century», *Planning Perspectives*, nº 3, 1988, pp.127-140.

COHEN, Jean-Louis y ELEB, Monique, *Casablanca: Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Nueva York: The Monacelli Press, 2002.

CHOAY, Françoise, *El Urbanismo. Utopías y Realidades*, Barcelona: Lumen, 1970.

CHUECA GOITIA, Fernando, «Historia del urbanismo contemporáneo español Gustavo Fernández Balbuena», *Urbanismo*, nº 6, enero de 1989, pp. 84-93.

- COLLINS, George y Christiane, «Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno», Introducción a SITTE, Camillo, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- DARIAS PRÍNCIPE, Alberto, «Una posible utopía: la Ciudad Lineal Ceuta-Tetuán», *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, nº 39, 2008, pp. 175-185.
- EZQUIAGA, José María, «Introducción: planes, obras e historia. Reflexiones desde la crisis del paradigma de la ciudad moderna», en AA. VV., *Madrid, Urbanismo y Gestión Municipal 1920-1940*, Madrid: Gerencia Municipal de Urbanismo, Ayuntamiento de Madrid, 1984.
- «FGM: 1919-1972», *Nueva Forma*, nº 69, 1971.
- GARCÍA GONZÁLEZ, María Cristina, *César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo*, Madrid: Abada, 2018.
- GARCÍA GONZÁLEZ, María Cristina, «Pioneers in Spanish Town Planning: César Cort Botí», en Actas del Congreso International Planning History Society 13th Biennial Conference Chicago, 2008.
- GARCÍA MERCADAL, Fernando, *La vivienda en Europa y otras cuestiones*, Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 1998.
- GARCÍA ROIG, José Manuel, *El movimiento Heitmatschutz en Alemania y las tareas de la cultura (Kulturarbeiten) 1897-1917*, Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2000.
- GARRIDO OLIVER, Emilia, *Santiago Sanguinetti, arquitecto en las ciudades de Ronda y Ceuta: el modernismo y la modernidad*, Granada: Universidad de Granada, 2006.
- GÓMEZ BARCELÓ, José Luis, «Cuando Afrag era Ceuta la Vieja», en AA. VV., *Al-Mansura, la ciudad olvidada*, Ceuta: Servicio de Museos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, 2013, pp. 111-134.
- «Arquitectura de Ceuta en el período de entreguerras», en *Ceuta y el Norte de África entre dos dictaduras (1923-1945)*, XIV Jornadas de Historia de Ceuta, Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, pp. 151-176.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Plácido, «Atlantropa. Arquitectura y ciudad moderna para un sueño eléctrico del Mediterráneo», *Cuaderno de Notas*, nº 13, diciembre de 2010, pp. 83-91.
- GORDILLO OSUNA, Manuel, *Geografía urbana de Ceuta*, Madrid: Instituto de Estudios Africanos-CSIC, 1972.

- GRAVAGNOLO, Benedetto, *Historia Urbanismo en Europa 1750-1960*, Madrid: Akal, 1998.
- GUERRERO, Salvador, «La Junta para Ampliación de Estudios y la arquitectura de su tiempo (1907-1936)», *Boletín de la Institución Libre de Enseñanza*, nº 63-64, 2006, pp. 249-277.
- GUERRERO, Salvador (Ed.), *Antonio Flórez, arquitecto (1877-1941)*, Madrid: Publicaciones de la Residencia de Estudiantes, 2002.
- HALL, Peter, *Cities of tomorrow*, Oxford: Blackwell Publishers, 1997.
- ISAC, Ángel, “Estudio preliminar y notas”, en GANIVET, Ángel, *Granada la Bella*, Granada: Diputación Provincial de Granada y Fundación Caja de Granada, 1996.
- LÓPEZ DÍAZ, Jesús, «Vivienda social y Falange: Ideario y construcción en la década de los 40», *Scripta Nova*, Vol. VII, núm. 146 (024), 1 de agosto de 2003. <[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(024\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(024).htm)>
- LORA-TAMAYO VALLVÉ, Marta, *Historia de la legislación urbanística*, Madrid: Iustel y Ministerio de Vivienda, 2007.
- LUQUE VALDIVIA, José, *Constructores de la ciudad contemporánea*, Pamplona: Cie Inversiones Editoriales Dossat 2000, 2004.
- MONCLÚS, Francisco Javier y OYÓN, José Luis, *Políticas y técnicas en la ordenación del espacio rural*, Volumen I de AA. VV., *Políticas y Técnicas en la ordenación del espacio rural*, Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio para las Administraciones Públicas y Ministerio de Obras Públicas y de Urbanismo, 1988.
- MUMFORD, Eric, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge: The Massachusetts Institute of Technology Press, 2000.
- PÉREZ ESCOLANO, Víctor, «Arquitectura rural y Segunda República», *Revista de Historia y Teoría de la Arquitectura*, nº 4-5, 2004, pp. 306-319.
- PICCINATO, Giorgio, *La construcción de la urbanística. Alemania 1871-1914*, Barcelona: Oikos-Tau, 1993.
- SAMBRICIO, Carlos, *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900-1960*, Madrid: Akal, 2004.
- «El Urbanismo», en AA. VV., *Revista Arquitectura (1918-1936)*, Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid y Ministerio de Fomento, 2001.

- «Las promesas de un rostro: Madrid, 1920-1940. De la metrópolis al Plan Regional», en AA. VV., *Madrid, Urbanismo y Gestión Municipal 1920-1940*, Madrid: Gerencia Municipal de Urbanismo, Ayuntamiento de Madrid, 1984.
- SAMBRICIO, Carlos, (Ed.), *Un siglo de vivienda social*, Madrid: Empresa Municipal de la Vivienda y Ministerio de Fomento, 2003.
- *Manuel Sánchez Arcas, arquitecto*, Madrid: Fundación Caja de Arquitectos, 2003.
- *Plan Bidagor 1941-1946*, Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, 2003.
- *La historia urbana*, Madrid: Marcial Pons, 1996.
- SÁNCHEZ DE LEÓN, Vicente, «Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Bein Zarazaga», *Urbanismo*, nº 12, enero de 1991, pp. 92-98.
- SICA, Paolo, *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, Tomo 2, Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1981.
- SILVA, Lorenzo, *Siete ciudades en África*, Sevilla: Fundación José Manuel Lara, 2013.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi de, *Territorios*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- *Urbanismo en España: 1900-1950*, en AA. VV., *Vivienda y urbanismo en España*, Madrid: Banco Hipotecario de España, 1982.
- «La arquitectura de la vivienda en los años de la Autarquía (1939-1953)», *Arquitectura*, nº 199, 1976, pp. 19-30.
- TERÁN, Fernando de, *El pasado activo. Del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*, Madrid: Akal, 2009.
- *Madrid: Ciudad-Región II. Entre la Ciudad y el Territorio en la segunda mitad del siglo XX*, Madrid, Comunidad de Madrid: Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte, Dirección de Urbanismo y Planificación Territorial, 1999.
- *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Madrid: Cátedra, 1999.
- «Arquitectura y Urbanismo», en *Historia de España Menéndez Pidal*, Madrid: Espasa-Calpe, 1993.

— *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*, Madrid: Alianza Editorial, 1982.

VILLADA PAREDES, Fernando y GURRIARÁN DAZA, Pedro, *Al-Mansura, la ciudad olvidada*, Ceuta: Servicio de Museos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, 2013.

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CONSULTADOS

Archivo Fotográfico de Telefónica, Madrid.

Archivo General de Simancas, Valladolid.

Archivo General de Ceuta.

Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (Fondo GATCPAC), Barcelona.

Biblioteca del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Biblioteca Digital Hispánica.

Bibliotecas Escolares Históricas, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España.

Biblioteca Nacional de España.

Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo del Ministerio de Fomento (Fondo Eduardo Torroja Miret).

Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid (Fondo Pedro Muguruza).

Real Biblioteca y Archivo General de Palacio, Patrimonio Nacional, Madrid.

Servicio Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (Fondo Fernando García Mercadal).

ANEXOS

ANEXO I

BIOGRAFÍAS DE LOS PRINCIPALES PROTAGONISTAS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO DE CEUTA *CIRCA* 1930 (por orden alfabético)

TEODORO ANASAGASTI Y ALGÁN

(Bermeo, 1880-Madrid, 1938)¹⁰⁰

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1906. Después de tres años como arquitecto municipal de su localidad natal, donde, entre otras obras, construyó el panteón de la familia Erezuma en el cementerio de Mundaka (Vizcaya), fue pensionado en la Academia de España en Roma de 1910 a 1914. Aprovechó su estancia para viajar por buena parte de Europa. En 1915 regresó a Madrid y se incorporó como profesor a la Escuela Superior de Arquitectura, donde llegó a ser catedrático de Proyectos. Fue muy combativo por la reforma de la enseñanza de la arquitectura. Participó en concursos de arquitectura como el del Faro de Colón en Santo Domingo (1928) y la Casa de Correos de Málaga, construida entre 1917 y 1925. Fue especialista en diseño de locales de ocio, especialmente cines, como el Monumental Cinema (1922), el Teatro Pavón (1924) y el Príncipe Alfonso, en Madrid, y el Villamarta (1926), en Jerez de la Frontera. Con su suegro López Salaberry realizó la iglesia anglicana de Madrid (1924), el edificio Madrid-París en Gran Vía, número 32, y la ampliación del edificio de Prensa Española en el paseo de la Castellana. Participó en la restauración de la Capilla Real de Granada (1929) y en el Alcázar de Jerez. Como urbanista proyectó en los primeros años veinte diferentes barrios de tipo ciudad-jardín en Mieres (1921-1923) y en Irún (1925), y redactó la propuesta de ensanche de Oviedo (1924). Uno de sus trabajos más reconocidos fue su participación en las obras del carmen de la Fundación Rodríguez Acosta, en Granada (1921-1928). En 1931 fundó la revista *Anta* y en 1933 fue nombrado director de *La Construcción Moderna*. Destacó su labor de protección de monumentos durante la guerra civil. Fue presidente de la Sociedad Central de Arquitectos y miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

En Ceuta fue presidente del jurado del concurso de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1930, a propuesta de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid y en sustitución de Antonio Flórez.

100 AA. VV., *Anasagasti. Obra completa*, Madrid: Ministerio de Fomento, 2003 y Jesús Azpiroz, «Un arquitecto olvidado: Teodoro Anasagasti», *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 2, 2002, pp. 18-29.

RAFAEL BERGAMÍN GUTIERREZ

(Málaga, 1891-Madrid, 1970)¹⁰¹

Arquitecto e ingeniero de Montes. Se tituló por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1918. En 1915 dibujó el anagrama del café Pombo, que frecuentó desde los inicios de su famosa tertulia liderada por Ramón Gómez de la Serna, que trazó su semblante en *Pombo* (1918). En 1922 recibió la tercera medalla en la Exposición Nacional de Bellas Artes, compartida con Luis Blanco Soler. A partir de 1924 fue un asiduo colaborador de la revista *Arquitectura*. Fue una de las figuras más destacadas de la generación madrileña de 1925, año en el que lo encontramos entre los firmantes del manifiesto de los Artistas Ibéricos y en el que recibió, junto con Luis Blanco Soler, un segundo premio por el anteproyecto para la sede madrileña de la Compañía Arrendataria de Tabaco. Construyó la tienda de automóviles Euskalduna (1927). Su primera obra importante y una de las primeras de la arquitectura moderna española fue la casa del marqués de Villora, en Madrid (1928-1929). En 1928 colaboró en el número dedicado a la nueva arquitectura de *La Gaceta Literaria*. Ganó el segundo premio en el concurso para el aeropuerto de Barajas (1929). Con Luis Blanco Soler, su principal colaborador de aquella época, realizó la residencia de estudiantes de la Fundación del Amo, en la Ciudad Universitaria de Madrid (1929), el hotel Gaylord's, también en la capital (1931). La ciudad le debe sus dos principales urbanizaciones racionalistas: la Colonia Parque-Residencia (1931-1932), realizada con Luis Blanco Soler y la Colonia El Viso (1933-1934). Leal a la República, durante la guerra civil se exilió a Caracas en 1938, a cuya imagen contribuyó de un modo decisivo, como lo reflejó en su libro *20 años en Caracas: 1938-1958* (Madrid: Gráficas Reunidas, 1959). En 1942 fue uno de los arquitectos inhabilitados por la Dirección General de Arquitectura.

En Ceuta participó, junto con Luis Blanco Soler, en el concurso de Loma Larga, convocado en 1927 por la Junta Municipal de Ceuta.

101 «Bergamín, Rafael», Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, p. 98.

PEDRO BIDAGOR LASARTE

(San Sebastián, 1906-San Sebastián, 1996)

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1931, desarrolló su actividad en el campo del urbanismo, aunque también atendió encargos de carácter privados, como algunos bloques de viviendas en Madrid y diversas oficinas para el Banco de Bilbao (1950-1977). Fue uno de los mayores impulsores de la institucionalización del urbanismo en España y una figura clave en la creación de la administración urbanística española, la elaboración de una legislación específica a nivel estatal y la redacción y puesta en marcha del planeamiento urbano de ciudades como Madrid, Bilbao, Valencia, Barcelona, Sevilla. Su obra más destacada fue el plan general de Madrid, iniciado en 1939, finalizado en 1942 y aprobado en 1946, que sentaría las bases del desarrollo de la capital del país. Al concluir la guerra civil, desempeñó cargos de alta responsabilidad política, accediendo en 1939 a la jefatura de la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de la Gobernación y a la dirección de la Oficina Técnica de Reconstrucción de Madrid. Fue, además, director técnico de la Comisaría General de Ordenación Urbana de Madrid (1945-1956), fue nombrado también director nacional de Urbanismo en 1949 tras la creación de la Jefatura Nacional de Urbanismo, dependiente de la Dirección General de Arquitectura. Fue, además, director general de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda (1957-1969) y presidente del Consejo Superior del Ministerio de la Vivienda (1972-1976). Contribuyó de manera decisiva a la consolidación de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956. Tomó parte activa en el plan general de ordenación urbana de San Sebastián (1962) y en el plan de ordenación urbana de Guipúzcoa (1966). Ejerció también un activo papel como docente en la Sección de Estudios Urbanos del Instituto de Estudios de Administración Local.

En Ceuta participó como colaborador de César Cort en su propuesta para el concurso de extensión y reforma interior de la ciudad convocado por la Junta Municipal de Ceuta en 1930.

LUIS BLANCO SOLER

(Madrid, 1896-Madrid, 1988)¹⁰²

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1918. Amplió estudios en Italia y viajó por Francia, Holanda, Gran Bretaña y Alemania. Fue colaborador de la revista *Arquitectura*, y una de las principales figuras de la generación madrileña de 1925. En 1922 recibió una tercera medalla en la Exposición Nacional de Bellas Artes, compartida con Rafael Bergamín, con el que realizó la residencia de estudiantes de la Fundación del Amo, en la Ciudad Universitaria de Madrid (1929), el hotel Gaylord's, también en la capital (1931) y la Colonia Parque-Residencia (1931-1932), precedente directo de El Viso. En 1929 fue jurado del Concurso Nacional de Vivienda Mínima. Al año siguiente, pronunció en la madrileña Residencia de Estudiantes la conferencia «Ciudades coloniales del Marruecos francés», posteriormente publicada en la revista *Arquitectura*. Fue uno de los principales impulsores de la sección madrileña de ADLAN (Amigos del Arte Nuevo). En 1934 realizó la sede de Viajes Carco. En los años sesenta destacó por ser el autor de los edificios de El Corte Inglés de la calle de Preciados (1961), de calle de Goya (1966) y el del paseo de la Castellana (1969), en Madrid, y el de Barcelona (1962). Fue académico de número de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en la que ingresó en 1973 con un discurso titulado *Zuazo y su tiempo*, y de la cual llegó a ser director. Fue también decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

En Ceuta participó, junto con Rafael Bergamín, en el concurso de Loma Larga, convocado en 1927 por la Junta Municipal de Ceuta.

102 «Blanco Soler, Luis», Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, p. 104. Sobre Luis Blanco Soler véase también Silvia Arbaiza Blanco-Soler, *Luis Blanco-Soler, tradición y modernidad*, Madrid: Fundación Ramón Areces, 2004.

GASPAR BLEIN ZARAZAGA

(Madrid, 1902-Madrid, 1988)¹⁰³

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1924. En 1926 fue nombrado por concurso arquitecto municipal de Ceuta, donde realizó diversos proyectos de edificios municipales. En 1929 se trasladó a Murcia, donde obtuvo la plaza de arquitecto municipal, teniendo como principal cometido dar continuidad al plan de extensión de Murcia redactado por César Cort en 1926. En 1932 ganó el concurso de extensión de Ceuta y un año después tomó posesión de una plaza de arquitecto municipal en Madrid. En 1940 fue nombrado director de Arquitectura del Ayuntamiento de Madrid y en 1946 director de Urbanismo. A partir de ese momento desarrolló una intensa labor en los servicios técnicos de urbanismo de la capital. Colaboró activamente con Pedro Bidagor en la puesta en marcha del plan general de Madrid de 1946. Compaginó su trabajo en la oficina técnica municipal con su labor como arquitecto, prestando sus servicios profesionales a la empresa constructora Agromán. Como urbanista participó en el concurso para la extensión de Logroño (1935), en la redacción de los planes generales de Murcia (1950), Lorca (1952), Cartagena (1960), Vigo (1967) y en el desarrollo de numerosos planes parciales, entre ellos el de Zaramaga en Vitoria (1966).

103 Vicente Sánchez de León, «Historia del urbanismo contemporáneo español. Gaspar Blein Zarazaga», *Urbanismo*, nº 12, enero de 1991, pp. 92-98.

JOSÉ BLEIN ZARAZAGA

(Madrid, 1904-Madrid, 1975)

Arquitecto formado en Madrid. Se incorporó como técnico municipal al Ayuntamiento de Ceuta, donde sustituyó a su hermano Gaspar Blein, con quien colaboraba desde 1927 en el estudio de arquitectura que este último mantenía en Ceuta. Asumió el cargo de arquitecto jefe de la Oficina Técnica de Obras de Ceuta en 1930, en el que permaneció hasta 1943. En Ceuta realizó numerosos edificios públicos, como la estación de autobuses (1933), el mercado de abastos (1935), el estadio de fútbol, la restauración de la catedral. Entre los edificios privados hay que destacar el inmueble racionalista conocido como casa Maraños (1929). Con su hermano Gaspar Blein realizó el significativo edificio conocido con el sobrenombre de *El avión* (1928). Realizó además numerosas viviendas sociales. Con posterioridad se trasladó a Madrid, donde trabajó como funcionario del Cuerpo de Arquitectos del Ministerio de la Vivienda en la Dirección General de Regiones Devastadas. Eso no le impidió realizar la remodelación de la catedral de Ceuta (1949-1958). En paralelo, continuó ejerciendo su labor como arquitecto en ejercicio libre de la profesión, con obras como la sede central de Caixanova en Vigo (1947), con Gaspar Blein, y el hotel Villamagna (Madrid) (1972) con Vicente Sánchez de León Pacheco y Federico Blein Sánchez de León. En 1972 fue nombrado consejero del Consejo Superior de la Vivienda.

CÉSAR CORT BOTÍ

(Alcoy, 1893-Alicante, 1978)¹⁰⁴

Titulado como arquitecto por la Escuela de Arquitectura de Barcelona en 1917, además de aparejador e ingeniero industrial, fue uno de los principales protagonistas en la institucionalización y la profesionalización del urbanismo en España a partir de 1918, año de su incorporación a la docencia en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, hasta la promulgación de la Ley del Suelo en 1956. A través de su dedicación a la enseñanza del urbanismo dotó a lo que él mismo denominó la ciencia de la Urbanología de un lenguaje y unos contenidos específicos, que fueron recopilados en su libro *Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano* (1932), con el fin de difundir su aplicación entre los responsables y los técnicos municipales involucrados en la práctica del urbanismo en España. Por otra parte, ideó y puso en marcha una red de actualización de conocimientos entre los profesionales del urbanismo a través de la creación de la Federación Nacional de Urbanismo y de la Vivienda, cuyos congresos se convirtieron en un ámbito de debate en los primeros años de la posguerra española. Estuvo también directamente involucrado en la práctica del urbanismo desde los diferentes agentes que intervienen en el proceso de construcción de la ciudad: como arquitecto que proyecta e interviene en ella, con sus propuestas para Salamanca (1925), Murcia (1926), Burgos (1928), Madrid (1929) —en la que formó equipo con el urbanista alemán Joseph Stübgen—, Ceuta (1932), los poblados del Guadalquivir y del Guadalquivir (1933), la urbanización de la parte baja del parque de Montjuic en Barcelona (1935), Valladolid (1938), Badajoz (1940) y La Coruña (1942); desde la empresa privada, a través de su papel de promotor de edificios de viviendas en Madrid, considerando la vivienda como una mercancía a la que tienen derecho de acceso los ciudadanos; desde la política municipal, como concejal monárquico en el Madrid de la Segunda República, centrandó su contribución en la defensa de la definición de una política de gestión del suelo como pilar del desarrollo del municipio; y, finalmente, con la ciudadanía, para la cual ejerció la función de incansable divulgador y publicista de los temas de urbanismo —César Cort impulsó la celebración en España del Día Mundial del Urbanismo a partir de 1950—, con la finalidad de que ésta asumiera el activo papel que le correspondía en el mismo. Sus postulados teóricos fueron desarrollados en su libro *Campos urbanizados, ciudades rurizadas* (1941) y puestos en práctica en la ciudad-satélite Las Mercedes, localizada en la zona este de Madrid en torno a su propiedad de la Quinta de los Molinos, un lugar donde conjugó un

104 María Cristina García González, *César Cort (1893-1978) y la cultura urbanística de su tiempo*, Madrid: Abada, 2018.

singular ejercicio de paisajismo al mismo tiempo que proyectó su mejor obra como arquitecto, el palacete secesionista que convirtió en su casa de recreo. Por otra parte, desde la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid reclamó la protección del rico patrimonio arquitectónico y urbanístico español al mismo tiempo que la búsqueda de la belleza como un ideal de su teoría de la ciudad. Por último, no habría que olvidar su temprana reivindicación de la figura de Ildefonso Cerdá como fundador de la urbanística moderna.

ANTONIO FLÓREZ URDAPILLETA

(Vigo, 1877-Madrid, 1941)¹⁰⁵

Arquitecto e hijo del también arquitecto Justino Flórez Llamas, se formó en la Institución Libre de Enseñanza, donde fue discípulo de Manuel Bartolomé Cossío y compañero de Antonio Machado. Se tituló en 1904 por la Escuela de Arquitectura de Madrid. Ese mismo año ganó una plaza como pensionado en la Academia de España en Roma, desde donde viajó por el resto de Italia, Grecia, Turquía y Viena. De vuelta a España ingresó como profesor en la Escuela de Arquitectura donde llegó a ser catedrático de la asignatura de Copia de Elementos Ornamentales. En 1911 ganó el concurso para la construcción de las Escuelas Froebel de Pontevedra. En 1913 proyectó la nueva sede de la Residencia de Estudiantes, dependiente de la Junta para Ampliación de Estudios, en la madrileña calle del Pinar. Hasta 1915 construyó los Pabellones Gemelos, destinados a dormitorios de residentes, y el Pabellón de Laboratorios o Transatlántico. Su trabajo en la Residencia fue continuado por el arquitecto Francisco Javier Luque, autor de los Pabellones Central y Quinto, además de la casa del director del centro, el pedagogo institucionista Alberto Jiménez Fraud. Como miembro del Patronato de la Reina Victoria Eugenia construyó los grupos escolares Cervantes y Príncipe de Asturias en Madrid. A la muerte de Francisco Giner de los Ríos proyectó y construyó el panteón de la Institución Libre de Enseñanza en el Cementerio Civil de Madrid. Desde 1915 fue arquitecto conservador del Teatro Real de Madrid. En 1919 fue nombrado Consejero de Instrucción Pública y un año más tarde arquitecto jefe de la recién creada Oficina Técnica de Construcciones Escolares del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, donde realizó una extraordinaria y fecunda labor en el ámbito de la arquitectura escolar que se vio truncada por la guerra civil. Académico de Número de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en 1932, con un discurso dedicada a la enseñanza de la arquitectura, los años de la guerra civil fueron extremadamente amargos ya que fue destituido de su cargo como arquitecto jefe de Construcciones Escolares primero por el gobierno de la República en 1937 y después por el gobierno del general Franco en 1939. Toda su labor profesional se redujo a partir de entonces al desempeño de su labor docente.

En Ceuta fue jurado del concurso de anteproyectos de ensanche de la ciudad convocado en 1929 y primer presidente del jurado del concurso convocado en 1930, ambos a propuesta de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, luego sustituido en una segunda fase por Teodoro Anasagasti.

105 Salvador Guerrero (Ed.), *Antonio Flórez, arquitecto (1877-1941)*, Madrid: Publicaciones de la Residencia de Estudiantes, 2002.

FERNANDO GARCÍA MERCADAL

(Zaragoza, 1896-Madrid, 1985)¹⁰⁶

El arquitecto aragonés Fernando García Mercadal desarrolló su actividad profesional fundamentalmente en Madrid, donde formó parte de la generación del 25. Estudió en la Escuela de Arquitectura de Madrid, titulándose en 1921 con el número uno de su promoción. En 1923 ganó la pensión de Roma para residir en la Academia de España hasta 1927. Desde allí viajó a Grecia y Turquía en 1925, para trasladarse después a París, donde visitó la Exposición de Artes Decorativas y conoció a Le Corbusier de la mano de Christian Zervos, director de la revista *Cahiers d'Art*. Desde París viajó también por Bélgica y Holanda. Un año más tarde estuvo en Berlín, donde fue alumno durante el semestre de verano de Hans Poelzig y de Hermann Jansen, y de su ayudante Otto Bünz, en la Escuela Superior Técnica de Charlotemburgo. Durante el invierno y la primavera de 1927 asistió a los cursos del Instituto de Urbanismo de París con Marcel Poëte, Jacques Gréber y Auguste Bruggeman y durante el verano de ese mismo año prolongó su viaje a Londres primero, para ir después al norte de Francia y Alemania y recalar finalmente en la Exposición de la Weissenhof en Stuttgart.

Impartió múltiples conferencias, de las que hay que destacar las pronunciadas en el Ateneo Guipuzcoano¹⁰⁷ y la Residencia de Estudiantes.¹⁰⁸ También asistió a numerosos congresos nacionales e internacionales. El más significativo de los que asistió fue la reunión convocada en 1928 por Hélène de Mandrot en su Castillo de La Sarraz en Suiza donde se fundaron los CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). La presencia de García Mercadal, que asistió junto a Juan de Zavala —ambos en representación de la Sociedad Central de Arquitectos—, testimonia el fruto de los estrechos lazos alcanzados por el español durante sus viajes europeos, también su temprano compromiso a favor de la arquitectura moderna.

También lo hizo al II CIAM celebrado en la ciudad alemana de Frankfurt en 1929 bajo el tema *Die Wohnung für das Existenzminimum* (La vivienda para el mínimo nivel de vida) e incluso al III CIAM celebrado en Bruselas en 1930. Si en el primero Mercadal tomaba contacto con los grandes debates de la arquitectura

106 «García Mercadal, Fernando», en Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, pp. 277-279.

107 Fue pronunciada el 21 de mayo de 1928 y llevó por título *Origen y estado de la arquitectura moderna*.

108 Tuvo lugar el 4 de abril de 1930 con el título *Panorama de la arquitectura moderna, más allá o acá de los Pirineos*.

moderna, y tomaba partido por difundir a la opinión pública española la nueva arquitectura, en el segundo lo hacía ya desde su condición de delegado español del CIRPAC y, sobre todo, como promotor un año antes del Concurso de la Vivienda Mínima celebrado en España.

Fue muy activo en la consolidación en España del urbanismo como nueva ciencia. Introdujo en España el racionalismo arquitectónico con el proyecto del Rincón de Goya y fue uno de los principales impulsores de la fundación del GATE-PAC en Zaragoza en octubre de 1930 con tres subgrupos: uno en Barcelona (Grupo Este), otro en San Sebastián (Grupo Norte) y otro en Madrid (Grupo Centro).¹⁰⁹

En 1932 fue nombrado jefe de Parques y Jardines en la Oficina de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, cargo en el que permaneció hasta 1940. Además, fue un destacado estudioso de la arquitectura popular y, más específicamente, un defensor de los valores de la arquitectura mediterránea. Después de la guerra civil García Mercadal fue sancionado e inhabilitado temporalmente de la profesión. A partir de 1946 trabajó como arquitecto del Instituto Nacional de Previsión, donde se especializó en la construcción de edificios hospitalarios.

En Ceuta participó, junto con la arquitecta alemana Erna Foertsch, en el concurso de anteproyectos para el ensanche de la ciudad convocado en 1929.

109 Acompañaron a Fernando García Mercadal en el Grupo Centro José María Rivas Eulate, con título del 21, Ramón Aníbal Álvarez, Manuel Martínez Chumillas y Santiago Esteban de la Mora, de la promoción del 27, Felipe López Delgado del 28 y Víctor Calvo Martínez de Azcoitia, del 29.

HILARIÓN GONZÁLEZ DEL CASTILLO

(Logroño, 1869-Madrid, 1941)¹¹⁰

Jurista, diplomático y polígrafo nacido en Logroño, cursó estudios de derecho en Oviedo. Parece ser que fue durante un viaje a la Exposición Universal de Chicago de 1893 cuando estableció un primer contacto con la teoría de la ciudad lineal y desde entonces aprovechó cualquier oportunidad para difundirla. Ingresó en el cuerpo consular en 1895, y tras una carrera diplomática que le llevaría a Hong-Kong, Nagasaki, Shangai y Filipinas, regresó a Madrid en 1908, dedicándose desde entonces con intensidad a la difusión de la ciudad lineal. Residente en la Ciudad Lineal de Madrid, González del Castillo ejercería un relevante papel en la vida de la ciudad, participando con Arturo Soria y Mata en los debates abiertos sobre esta utopía urbana. Terminada la Primera Guerra Mundial, convencido en las posibilidades de universalidad de la propuesta, emprendió un esfuerzo de actualización de la teoría linealista encuadrándola en los foros internacionales de reflexión urbanística, principalmente en los relacionados con la ciudad-jardín. Tras la crisis de los años treinta, que paralizó la Ciudad Lineal, cesó su actividad propagandística falleciendo años más tarde en el olvido.

Respecto de Ceuta, Hilarión González del Castillo presentó en 1922 la propuesta de una ciudad lineal Ceuta-Tetuán, que retomaba una idea inicial formulada en 1913 por Arturo Soria y Mata.

110 Sobre Hilarión González del Castillo veáse José Ramón Alonso Pereira, «González del Castillo, teórico y propagandista de la Ciudad Lineal», *Ciudad y Territorio*, nº 111, 1997, pp. 49-63.

LUIS LACASA NAVARRO

(Ribadesella, 1899-Moscú, 1966)¹¹¹

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1921. En 1919 realizó, junto con José Arnal, Fernando García Mercadal y Miguel Martín Fernández de la Torre, un proyecto de monumento a Elcano. Viajó a Alemania para ampliar estudios sobre la técnica del hormigón armado, pero terminó especializándose en urbanismo en la Oficina de Urbanización de Dresde, en la que trabajó con Paul Wolf hasta 1923; también tuvo la oportunidad de visitar la Bauhaus de Weimar. Tras su vuelta a España en 1923 impartió conferencias sobre urbanismo, publicó artículos en la revista *Arquitectura* y participó en numerosos concursos de arquitectura y urbanismo. Entre ellos, ganó el concurso para construir el Instituto Nacional de Física y Química de la Fundación Rockefeller (1927-1932), el Hospital Provincial de Logroño (1929), ambos junto con Manuel Sánchez Arcas, y el Hospital Provincial de Toledo (1926-31), junto con Sánchez Arcas y Solana. Participó en el concurso de poblados en los márgenes regables del Guadalquivir (1934), en colaboración con Jesús Martí Martín, Santiago Esteban de la Mora y Eduardo Torroja, y en el concurso para el plan de extensión de Logroño (1935). Formó parte del grupo que organizó en 1925 el XI Congreso Nacional de Arquitectura y I de Urbanismo, que tuvo lugar un año después, y en 1930 participó en la creación del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Trabajó en la Oficina Técnica de la Ciudad Universitaria de Madrid desde 1927 y en la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid a partir de 1931. Fue amigo de Alberto Sánchez, Federico García Lorca, quien le dedicó un poema del ciclo “Tierra y Luna” del libro *Poeta en Nueva York*, Luis Buñuel y otros amigos de la Residencia de Estudiantes, con quienes fundó la Orden de Toledo. Fue miembro fundador de la Alianza de Intelectuales Antifascistas para la Defensa de la Cultura. Realizó, junto con Josep Lluís Sert, el Pabellón de España en la Exposición de París de 1937. Volvió a España en 1938, pero un año más tarde se vió obligado al exilio, trasladándose a Moscú, donde trabajó como arquitecto en la Academia de Arquitectura de la URSS hasta 1954, salvo el periodo que va desde 1941 a 1943 en que fue evacuado a los Urales. En 1942 la Dirección General de Arquitectura declaró su inhabilitación perpetua para el ejercicio público y privado de la profesión. Entre 1954 y 1960 viajó a China con su familia para hacerse cargo de la sección española de la Editorial en Lenguas Extranjeras. Tras un corto viaje a España en

111 Luis Lacasa, *Escritos, 1922-1931*, Introducción de Carlos Sambricio, Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1976; y «Lacasa, Luis», en Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, pp. 357-358.

CEUTA *CIRCA* 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

1960, volvió de nuevo a Moscú donde trabajó en el Instituto de Historia del Arte de la Academia de Ciencias hasta su muerte.

En Ceuta fue elegido, por designación de los concursantes, miembro del jurado del concurso de anteproyectos para el ensanche de la ciudad convocado en 1929.

MANUEL LATORRE PASTOR

(Madrid, 1895-Tetuán, 1963)¹¹²

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1924. Tras finalizar sus estudios colaboró con César Cort, en el plan de extensión de Salamanca (1925), Pedro Muguruza y Pascual Bravo Sanfeliú. En 1926 fue nombrado arquitecto interino de Granada, donde se interesó y estudió en profundidad la Alhambra. Una de sus primeras obras fue la tumba de Ángel Ganivet. Partió para Tetuán con el fin de desempeñar el cargo de arquitecto de la Alta Comisaría del Protectorado de España en Marruecos. Trabajó en Tetuán, donde construyó algunos edificios oficiales y privados en el ensanche; en la transformación urbana de Xauen a partir de 1929 y en Arcila, Larache y Alcázarquivir, ciudades de la región occidental del Protectorado que quedaban bajo su responsabilidad. En 1938 asumió la Jefatura de Construcciones Civiles de la zona del Rif hasta 1943, donde construyó algunas obras públicas como el edificio de la Intervención Regional de Nador (1939-1942), escuelas en Cabo de Agua, Beni Enzar, Villa Sanjurjo y Nador, y privadas, como el Gran cinema de Alhucemas (1948), el cinema Rif y el Club Marítimo en el ensanche de Nador (1939-1942). Compartió con Pedro Muguruza, al que consideraba su maestro, las fases preliminares de los planes urbanísticos de las ciudades del Protectorado español. A partir de su cese de la administración del Protectorado español, se trasladó a Tetuán, donde ejerció privadamente realizando sus trabajos más clásicos y racionalistas. Fue un arquitecto muy versátil en el uso de las formas y los estilos.

En Ceuta participó, junto con el ingeniero José Hervás y el arquitecto Pedro Muguruza, en el concurso del plan de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1930.

112 Sobre Manuel Latorre Pastor véase Antonio Bravo Nieto, «La mirada africana: entre el *art déco* y el clasicismo. Aproximación al arquitecto Manuel Latorre Pastor», *Boletín de Arte*, nº 17, 1996, pp. 327-347.

MANUEL MARTÍNEZ CHUMILLAS

(Madrid, 1902-Madrid, 1986)¹¹³

Músico y arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1926, perteneció al GATEPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea). Desarrolló su actividad profesional en la empresa constructora Agromán y colaboró con la revista *Obras*, editada por la propia empresa. En 1933 ganó un accésit en el Concurso Nacional de Arquitectura, dedicado ese año a un anteproyecto para Museo de Arte Moderno. Sus obras más importantes son la Residencia-Escuela de las Madres Adoratrices (1935) y la ordenación de las Playas del Jarama, ambas en Madrid. En la posguerra fue catedrático de la Escuela de Bellas Artes de San Fernando. Entre sus obras destacan el edificio de Archivo Histórico Nacional y el Hospital de la Princesa de la calle de Diego de León, en Madrid. Es autor del edificio Goicoechea, en Tánger, realizado en los años cuarenta.

En Ceuta colaboró con el arquitecto Gaspar Blein Zarazaga en la redacción de su propuesta para el concurso de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1929, del que resultó ganadora.

113 «Martínez Chumillas, Manuel», en Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, p. 405.

PEDRO MUGURUZA OTAÑO

(Madrid, 1893-Madrid, 1952)¹¹⁴

Arquitecto de origen guipuzcoano nacido en Madrid, se tituló como arquitecto en 1916. Trabajó con el arquitecto Antonio Palacios. Fue catedrático de Proyectos en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid a partir de 1920. Sus obras más conocidas como arquitecto son el Palacio de la Prensa, iniciado en 1924, el cine Callao (1928) y el edificio Coliseum (1931), localizadas en Madrid. Realizó obras en el extranjero, como el hotel Alba, en Palm Beach (Florida), y varias mansiones residenciales en California en *mission style*. Trabajó como arquitecto conservador del Teatro Real de Madrid, sucediendo a Antonio Flórez, y del monasterio de Santa María del Paular a partir de 1922. Además realizó los monumentos a Cervantes en la plaza de España (Madrid), al Sagrado Corazón en Bilbao (1921) y en el Cerro de los Ángeles en Getafe (Madrid) (1942) y el panteón y la basílica del Valle de los Caídos (1942). En 1939 fue nombrado director general de Arquitectura. Realizó las sedes de las embajadas de España en Berlín y Lisboa. En el campo urbanístico destacaron los trabajos realizados para la extensión de las villas guipuzcoanas de Fuenterrabía, Elgóibar, Zarauz, Guetaria e Irún, destacando los planes de las ciudades de Tánger, Tetuán y Xauén para el Alto Comisariado de España en Marruecos. Fue miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid.

En Ceuta participó, junto con el ingeniero José Hervás y el arquitecto Manuel Latorre Pastor, en el concurso del plan de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1930. Así mismo, redactó el plan general de ordenación urbana de Ceuta de 1946 por encargo del Alto Comisariado de España en Marruecos.

114 Sobre la figura de Pedro Muguruza véase Pascual Bravo, «Homenaje a don Pedro Muguruza Otaño», *Arquitectura*, n° 132, diciembre de 1952, pp. 2-12.

MANUEL MUÑOZ MONASTERIO

(Madrid, 1903-Madrid, 1969)¹¹⁵

Arquitecto titulado por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid en 1927. En 1932 se presentó, junto con el escultor Ortells, al concurso para el monumento a Pablo Iglesias, y dirigió la construcción de la Playa de Madrid, en el que destacan los pabellones de carácter racionalista del restaurante, el bar y el club. Participó en el concurso de las Caballerizas del Palacio Real (1933) y en 1934 recibió la tercera medalla en la Exposición Nacional de Bellas Artes por un estudio sobre la reforma urbana de la madrileña Puerta del Sol. Algunos de sus trabajos se reprodujeron en la revistas *Arquitectura*, *AC. Documentos de Actividad Contemporánea* y *Nuevas Formas*. Finalizó las obras de la plaza de toros de Madrid, iniciadas por José Espeliú (1934). Entre sus viviendas unifamiliares destaca la que hizo para Francisco Pérez Mateo (1931) y entre sus edificios de vivienda colectiva, el de la madrileña calle de Sagasta (1934). En la posguerra realizó el estadio de fútbol Santiago Bernabéu con Luis Alemany Soler y el ingeniero Carlos Fernández Casado (1944-1947) y su ampliación 1953-1954), el estadio Ramón Sánchez Pizjuán de Sevilla (1956-1958), el Parque Deportivo Sindical de la carretera de El Pardo (1955) y algunos trabajos en Valencia, como la dirección de la Oficina Técnica de la Corporación Gran Valencia y participó en la redacción del plan Sur (1958). Tras su trabajo como arquitecto en la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores, pasó a ser designado arquitecto jefe de Planeamiento de la Jefatura Nacional de Urbanismo. Participó en el concurso de extensión de Tetuán de 1948 junto con Pedro Bidagor, Rodolfo García-Pablos y Francisco Prieto-Moreno.

En Ceuta participó, bajo la dirección de Pedro Muguruza, en la redacción del plan general de ordenación urbana de la ciudad de 1946.

115 «Muñoz Monasterio, Manuel», en Juan Manuel Bonet, *Diccionario de las vanguardias en España (1910-1936)*, Madrid: Alianza Editorial, 1995, p. 434-435.

MANUEL SÁNCHEZ ARCAS

(Madrid, 1897-Berlín, 1970)¹¹⁶

Arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1921, amplió estudios en Londres y a su vuelta trabajó en el despacho de Secundino Zuazo. Fue vocal de la revista *Arquitectura*, editada por la Sociedad Central de Arquitectos. A partir de 1925 realizó sus primeros trabajos profesionales propios, algunos realizados con José Arnal Rojas, con quien se presentó al concurso para la sede de Tabacalera en Madrid y al concurso para el Hospital Español de México, finalizado en 1930. Formó parte de la Oficina Técnica de la Ciudad Universitaria de Madrid, donde realizó el Pabellón de Gobierno, la Central Térmica y el Hospital Clínico. Con Lacasa y Solana proyectó y construyó el Hospital Provincial de Toledo, acabado en 1931. Ese mismo año firmó el manifiesto de la Sociedad de Artistas Ibéricos. En 1933 participó en el concurso para un hospital en San Sebastián en colaboración con los miembros del GATEPAC, José Manuel Aizpurua, Joaquín Labayen y Eduardo Lagarde. En 1934 proyectó el mercado de abastos de Algeciras con el ingeniero Eduardo Torroja, estrecho colaborador del arquitecto durante esos años y con quien fundó el Instituto Técnico de la Construcción y de la Edificación y la revista *Hormigón y Acero*. Para la Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas realizó diversos trabajos a partir de la construcción del Instituto Nacional de Física y Química de la Fundación Rockefeller, proyectado junto con su colega Luis Lacasa, como la Estación de Biología Alpina, localizada en el paraje del Ventorrillo, en la Sierra de Guadarrama, además de otros encargos menores para el Museo Nacional de Ciencias Naturales y el proyecto para la sede del Centro de Estudios Históricos y de la Junta para Ampliación de Estudios en la madrileña Colina de los Chopos. Militante, al igual que su socio y amigo Lacasa, del Partido Comunista de España, durante la guerra civil ocupó puestos relevantes en el gobierno de la Segunda República, lo que le obligó al exilio en Rusia y Polonia y su inhabilitación perpetua por parte de los vencedores. Fue embajador de la República Española a la par que trabajó como técnico en los trabajos de reconstrucción de Varsovia. Posteriormente se trasladó a Berlín, en la República Democrática Alemana, donde publicó los libros *Form und Bauweise der Schalen* (1961) y *Stadt und Verkehr* (1968).

En Ceuta fue secretario técnico del jurado del concurso del plan de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1929.

116 Véase Carlos Sambricio (Ed.), *Manuel Sánchez Arcas, arquitecto*, Madrid: Fundación Caja de Arquitectos, 2003.

SANTIAGO SANGUINETTI GÓMEZ

(Ronda, 1875-Ceuta, 1930)¹¹⁷

Formado en la Escuela de Arquitectura de Madrid y en la de Barcelona, donde se tituló como arquitecto en 1906, inició sus primeros trabajos profesionales en una marcada línea modernista en su ciudad natal, que cambió por Ceuta en 1910. Ese mismo año se incorporó al Ayuntamiento de Ceuta como técnico y en 1913 fue nombrado arquitecto municipal. Desde entonces, trabajó ininterrumpidamente en la ciudad, en la que realizó numerosos proyectos de obra pública y privada, así como numerosas propuestas urbanísticas de alineaciones y rasantes, alcantarillado y saneamiento urbano, incluso de reforma interior de la ciudad. A obras públicas como dos mercados, escuelas, y una casa cuna, se suman obras privadas como un cine, dos teatros, el Apolo y el Cervantes, y numerosas viviendas particulares. A partir de 1926 realizó algunas colaboraciones significativas con el arquitecto madrileño Gaspar Blein Zarazaga, tras la incorporación de éste a las tareas municipales como jefe de la Oficina Técnica de Obras del Ayuntamiento de Ceuta.

117 Véase Emilia Garrido Oliver, *Santiago Sanguinetti, Arquitecto en las ciudades de Ronda y Ceuta: el modernismo y la modernidad*, Granada: Universidad de Granada, 2006.

EDUARDO TORROJA MIRET

(Madrid, 1899-Madrid, 1961)¹¹⁸

Ingeniero de Caminos titulado en 1923 por la Escuela Superior de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, fue uno de los máximos especialistas de su tiempo en hormigón armado, tanto en su labor profesional, como a través de su trabajo como investigador y teórico de la construcción, con su fundamental trabajo *Razón y ser de los tipos estructurales*. Sus obras en el campo construcción con hormigón armado tienen reconocimiento mundial. Las más emblemáticas son el desaparecido frontón Recoletos, con Secundino Zuazo (1935), la tribuna del Hipódromo de la Zarzuela, con los arquitectos Arniches y Domínguez, ambas en Madrid, y el mercado de Algeciras, con el arquitecto Manuel Sánchez Arcas (1935).

En Ceuta colaboró con el arquitecto Gaspar Blein Zarazaga en la redacción de su propuesta para el concurso de ensanche y reforma interior de la ciudad convocado en 1929, del que resultó ganadora.

118 Biografía disponible en la web de la Fundación Eduardo Torroja: <http://www.fundacioneduardotorroja.org/index.php/es/eduardo-torroja/biografia.html>

ANEXO II

CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE CEUTA



Vista de Ceuta. Braun and Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1572. The Hebrew University of Jerusalén.



Barbariae et Biledulgerid. Nova Descriptio, 1608. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Parcial de Accurate Vorstellung der Berühmten Meers-Enge bey Gibraltar mit..., 1730. Biblioteca Digital Hispánica.



Ceuta, Jan Peeters, 1664. The Hebrew University of Jerusalén.



Vista general de Ceuta y del estrecho de Gibraltar. Pedro Pérez de Castro, 1800. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



Ceuta, Buniel & Donnon, 1800. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

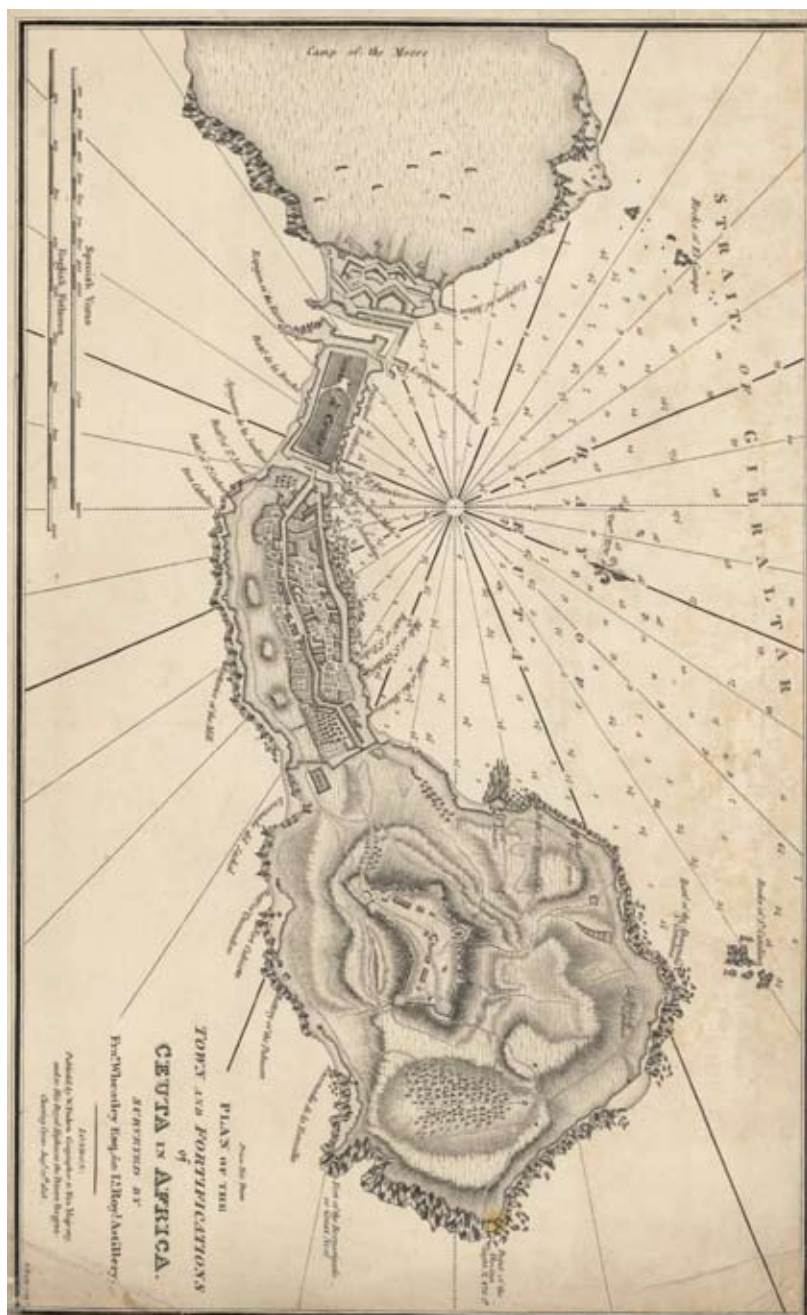


Dessenho da cidade e Fortaleza de Cejta com discripciao da terra de Almina e da do Campo de Berberia S. Simao, 1643. Archivo General de Simancas.



Plano de la Plaza de Zeuta, Almina y Campo de los Moros, 1765. Biblioteca Digital Hispánica.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

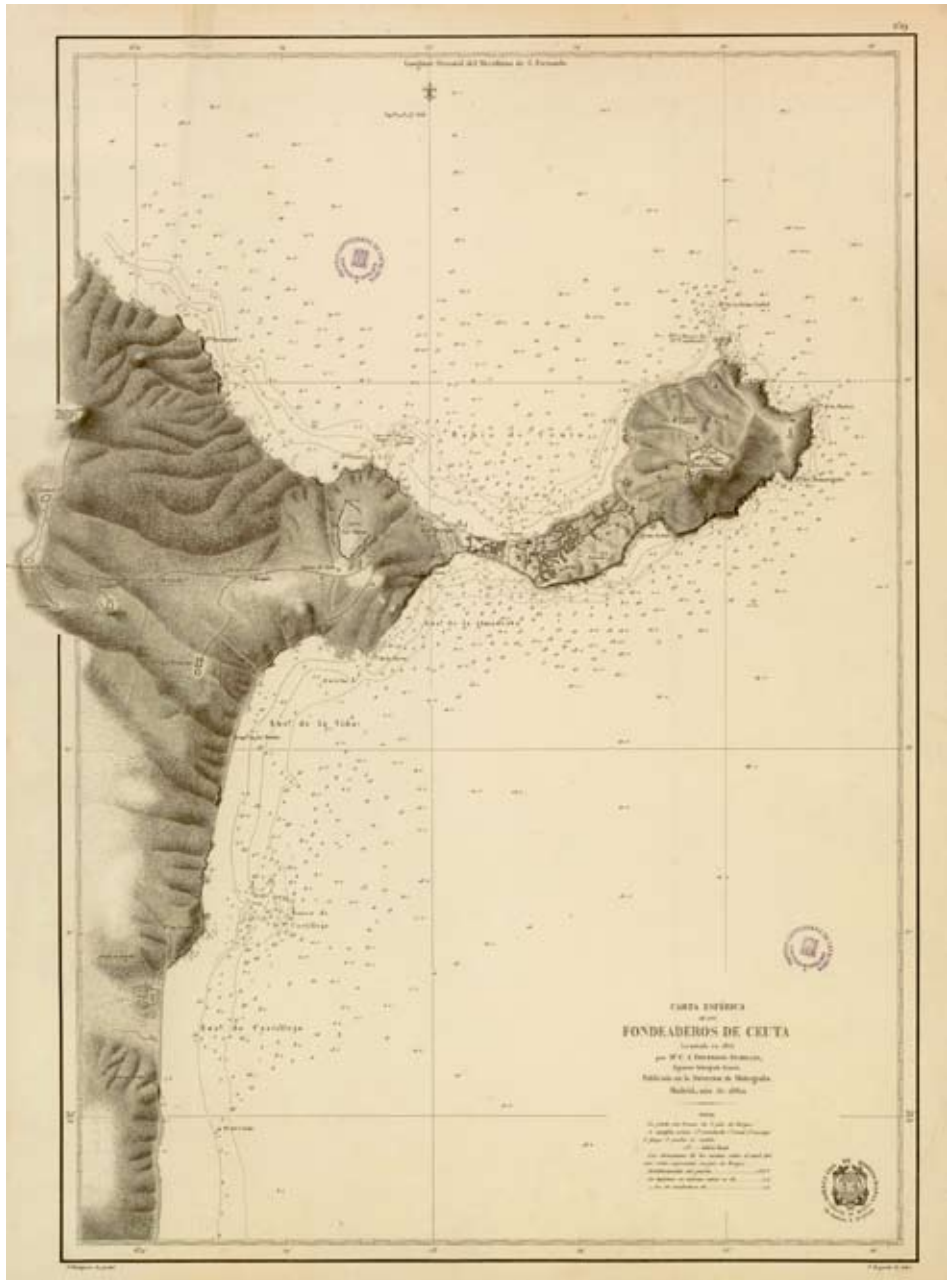


Plan of the town and fortifications of Ceuta in Africa surveyed, 1820. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



Territorio y Plaza de Ceuta, Francisco Coello y Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico*, Madrid, 1850. Instituto Geográfico Nacional.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

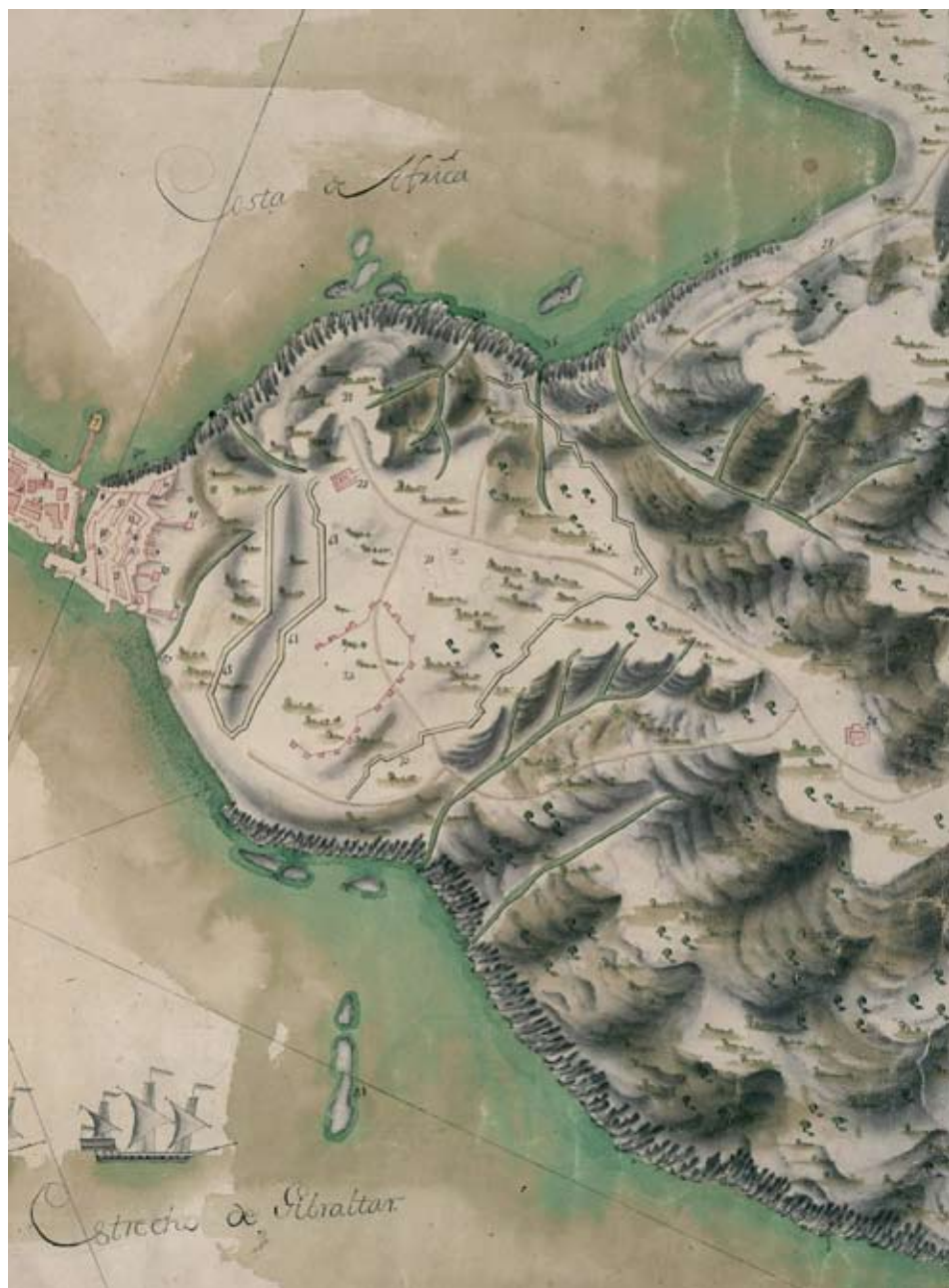


Carta esférica de los fondeaderos de Ceuta, 1860. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

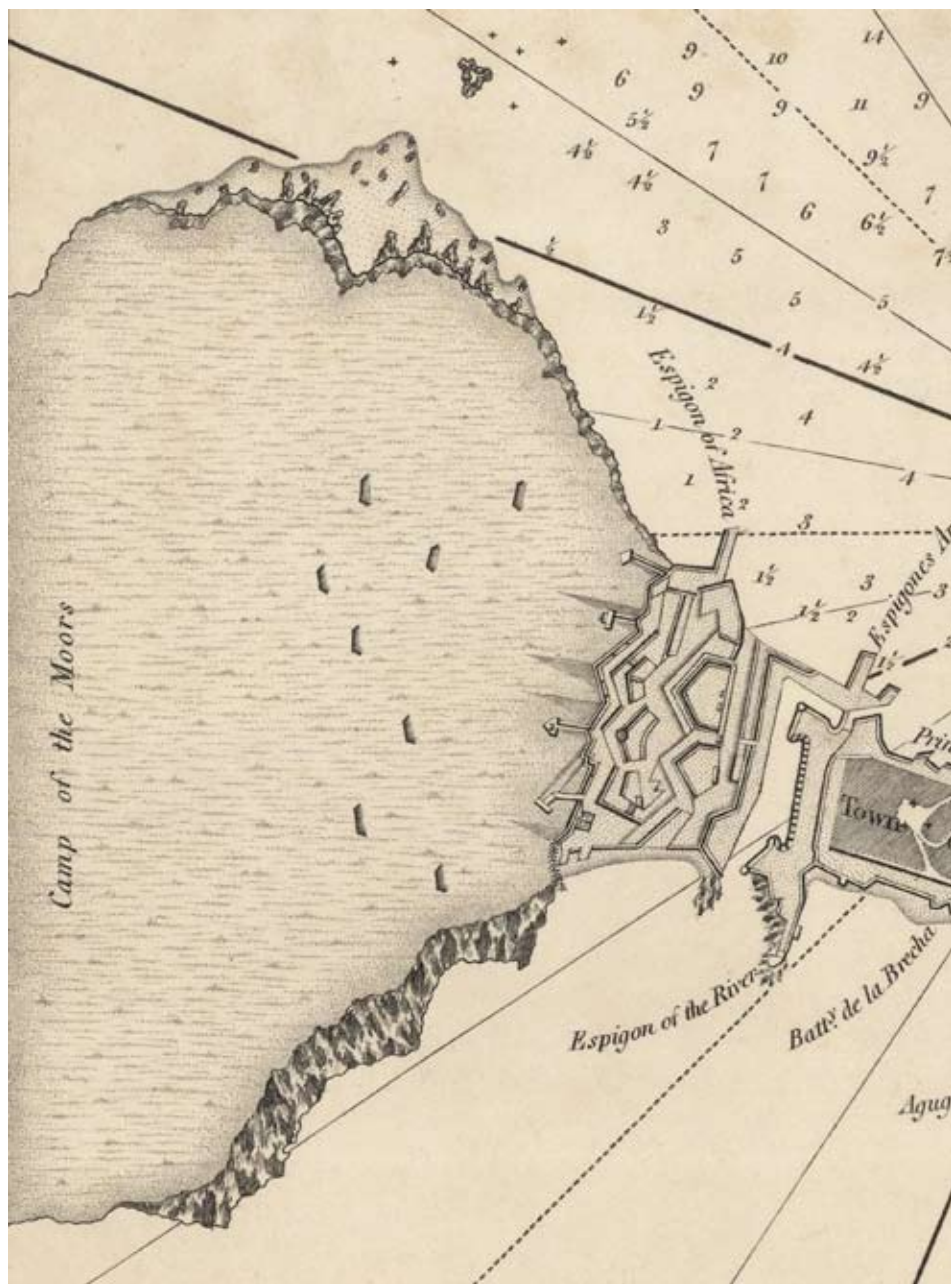


El Campo Exterior. Dessenho da cidade e Fortaleza de Ceja com discripciao da terra de Almira e da do Campo de Berbería S. Simao, 1643. Archivo General de Simancas.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL

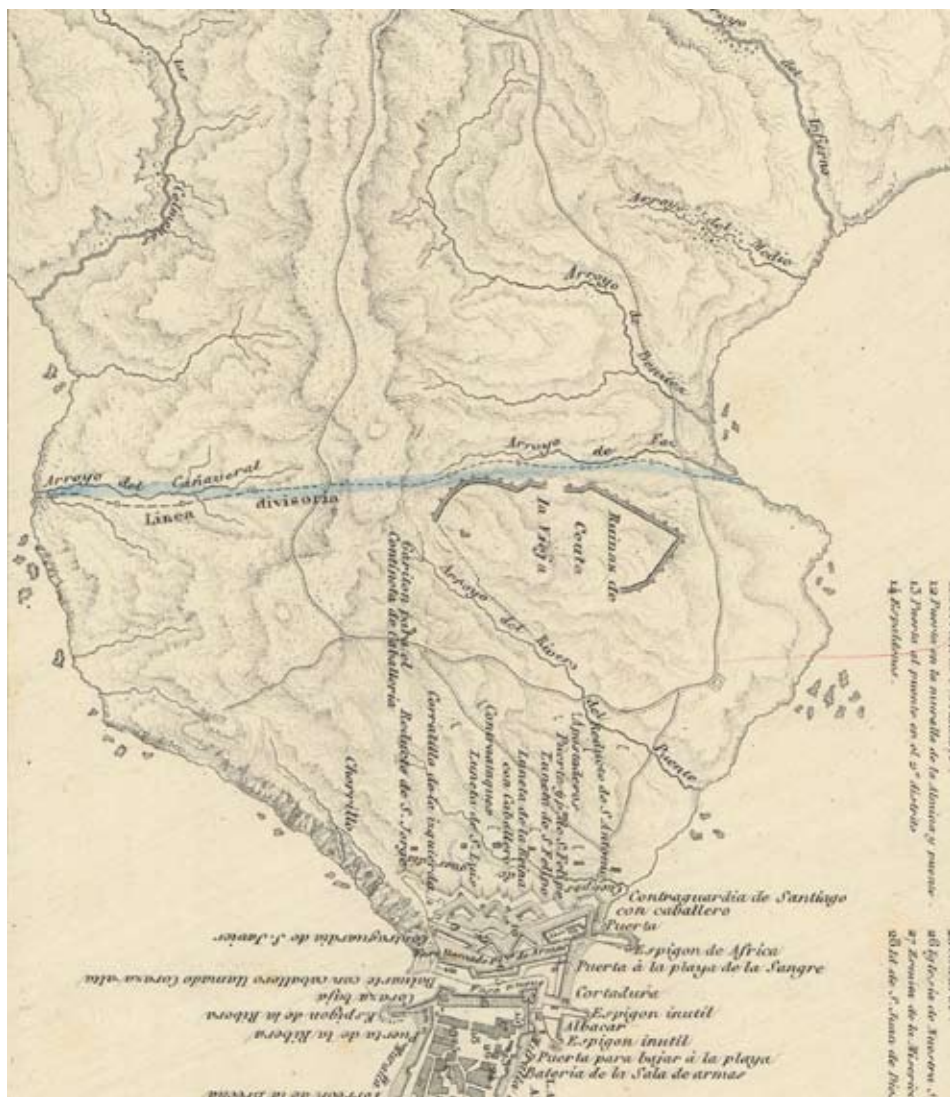


El Campo Exterior. Plano de la Plaza de Zeuta, Almina y Campo de los Moros, 1765. Biblioteca Digital Hispánica.

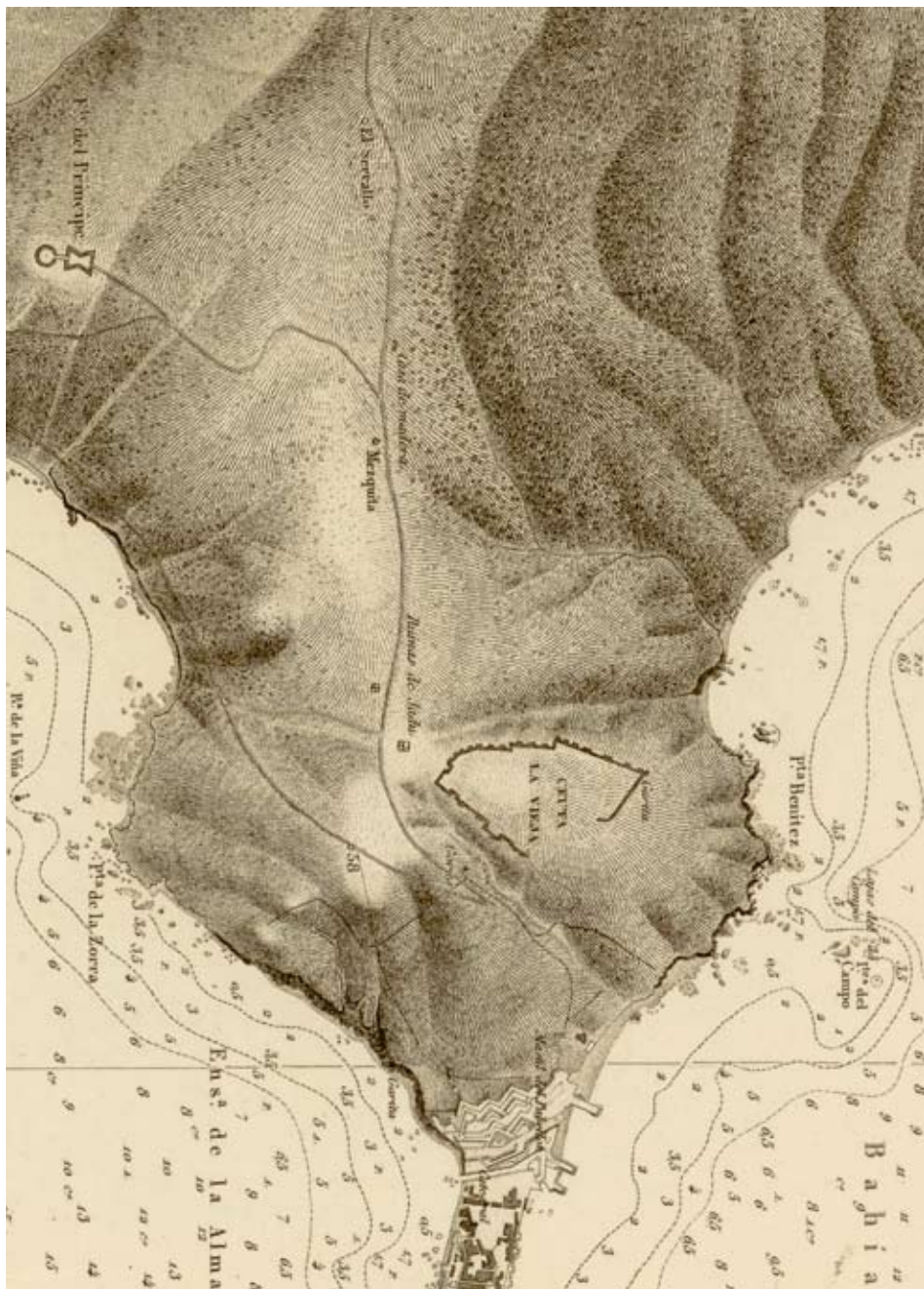


El Campo Exterior. Plan of the town and fortifications of Ceuta in Africa surveyed, 1820. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El Campo Exterior, Francisco Coello y Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico*, Madrid, 1850. Instituto Geográfico Nacional.



El Campo Exterior. Carta esférica de los fondeaderos de Ceuta, 1860. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



Plano de las Minas y frente del campo de los Moros de la Plaza de Ceuta, 1750. Biblioteca Digital Hispánica.

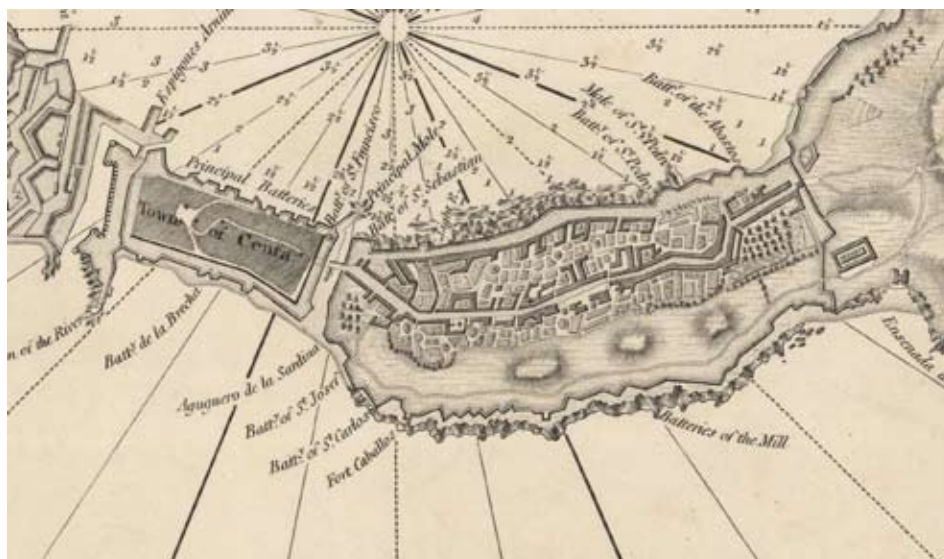


Ceuta y la Almina. Dessenho da cidade e Fortaleza de Cejta com discripcao da terra de Almina e da do Campo de Berberia S. Simao, 1643. Archivo General de Simancas.

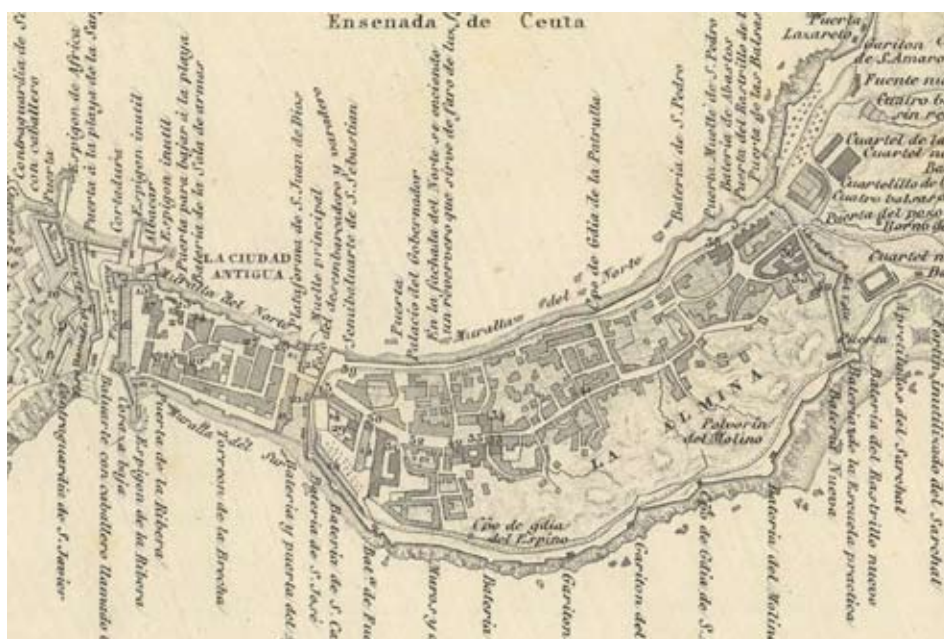


Ceuta y la Almina. Plano de la Plaza de Zeuta, Almina y Campo de los Moros, 1765. Biblioteca Digital Hispánica.

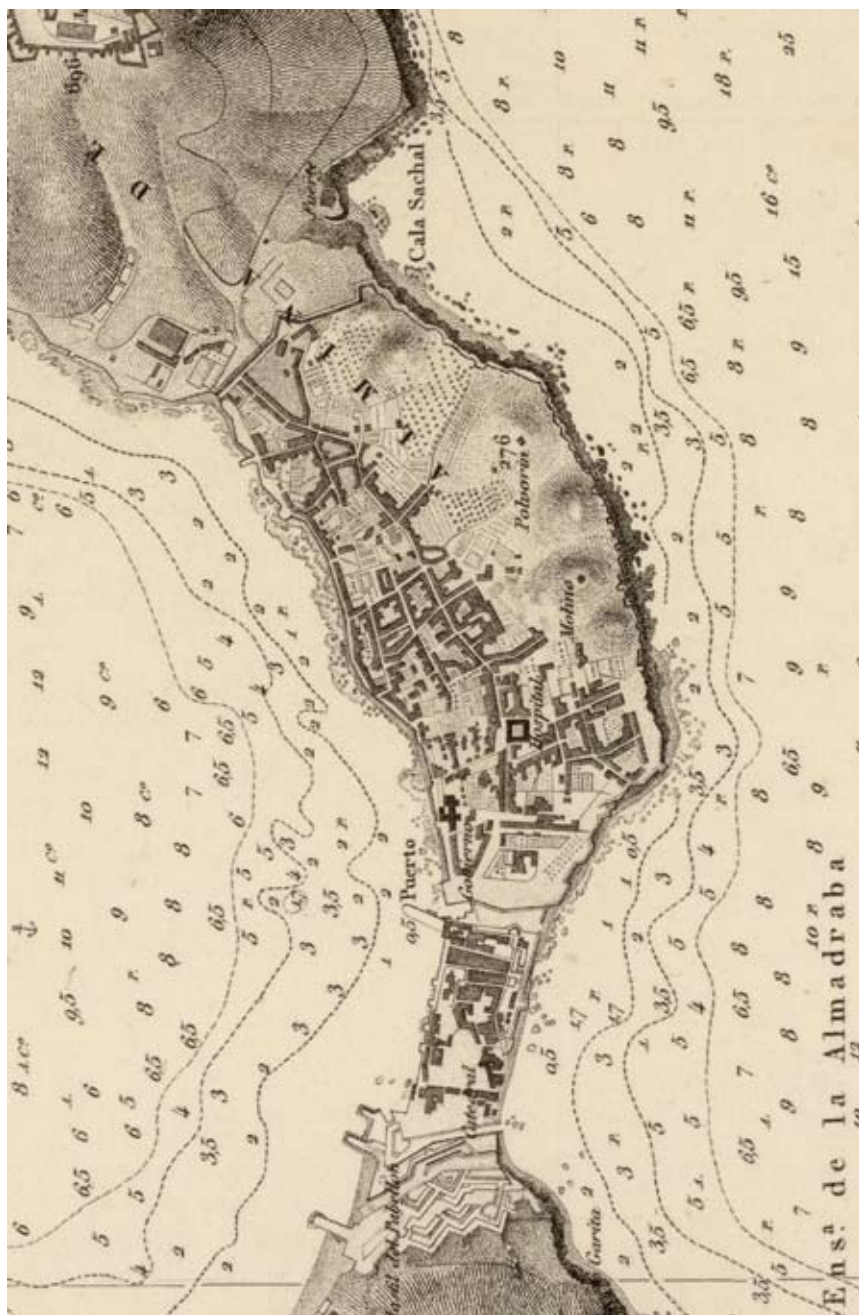
CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



Ceuta y la Almina. Plan of the town and fortifications of Ceuta in Africa surveyed, 1820. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



Ceuta y la Almina, Francisco Coello y Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico*, Madrid, 1850. Instituto Geográfico Nacional.



Ceuta y la Almina. Carta esférica de los fondeaderos de Ceuta, 1860. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.



El Hacho. Plano de la Plaza de Zeuta, Almina y Campo de los Moros, 1765. Biblioteca Digital Hispánica.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El Hacho. Plan of the town and fortifications of Ceuta in Africa surveyed, 1820. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

CEUTA CIRCA 1930: LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD FUNCIONAL



El Hacho. Carta esférica de los fondeaderos de Ceuta, 1860. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña.

