

Koudiat Taifour y la llanura de Tetuán: oportunidades para su conservación¹.

Eduardo Araque Jiménez
Antonio Garrido Almonacid
Universidad de Jaén
23071 Jaén
earaque@ujaen.es
agarrido@ujaen.es

Introducción

La costa mediterránea marroquí comprendida entre Ceuta y Martil ha conocido una profunda transformación paisajística y funcional en las últimas décadas, provocada, esencialmente, por la proliferación de múltiples urbanizaciones asociadas al uso turístico emergente en todo el país (Aguer, 2004; El Haddadi, 2004; Verdeguer Puig, 2005; Sánchez Lissen y Expósito García, 2005). Esa estrategia expansiva de la infraestructura turística, cuyos costes ambientales han resultado hasta el momento muy elevados (Castro et al., 2006), amenaza con no detenerse en el futuro más inmediato, entre otras razones por las excelentes perspectivas económicas que se adivinan al sector. Incluso aquellos fragmentos del espacio litoral que se han mantenido en un mejor estado de conservación hasta la fecha, bien por su escabrosidad o por su inaccesibilidad, pueden acabar sucumbiendo en los próximos años ante la enorme presión que hoy ejercen los grandes agentes urbanísticos internacionales².

En semejante contexto territorial, el promontorio de Koudiat Taifour y una parte cada vez menos extensa de la contigua llanura de Tetuán, se conforman como pequeños “islotos” que hasta ahora apenas se han visto afectados por las modificaciones de todo signo que invariablemente lleva aparejado un crecimiento turístico descontrolado como el que está teniendo lugar en sus inmediaciones. Esta situación no sólo obliga a redoblar los mecanismos de vigilancia y control sobre los posibles proyectos urbanísticos que pudieran plantearse sobre la zona en un futuro inmediato, sino que invita también a idear nuevas estrategias alternativas de uso para este singular enclave; estrategias, desde luego, encaminadas a promover nuevos usos territoriales vinculados al contacto y disfrute con la naturaleza así como a la educación ambiental del importante contingente poblacional que vive en sus inmediaciones (Verdeguer, 2005; López Lara, 2005). Ese debe ser el mejor destino para una zona que ha quedado excluida de la recientemente constituida “reserva de la biosfera intercontinental del Mediterráneo” (Consejería de Medio Ambiente, 2006), pero que también alberga un conjunto de valores ecoculturales

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación “Los espacios forestales del norte de Marruecos. Evolución reciente, situación actual y posibilidades de futuro”, financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional (Proyecto A/5675/06). Ha sido redactado expresamente para el II Seminario hispano-marroquí sobre Koudiat Taifour. M’diq, 17 de noviembre de 2007. Los autores agradecerán cuantas críticas y sugerencias se hagan al texto

² Aunque no se sustenta en ningún trabajo científico, está muy extendida en España la creencia de que una parte de los promotores y constructores de grandes urbanizaciones turísticas que hasta el momento han venido operando en aquellos lugares más emblemáticos de la Costa del Sol malagueña (Marbella, Estepona, etc.), ante las dificultades legales que han empezado a encontrar en esos municipios para seguir actuando de la forma en que lo han venido haciendo hasta ahora, han comenzado a desplazarse a la costa mediterránea marroquí, donde las facilidades urbanizadoras son mucho mayores y los precios del suelo infinitamente inferiores a los que encuentran en sus tradicionales lugares de implantación.

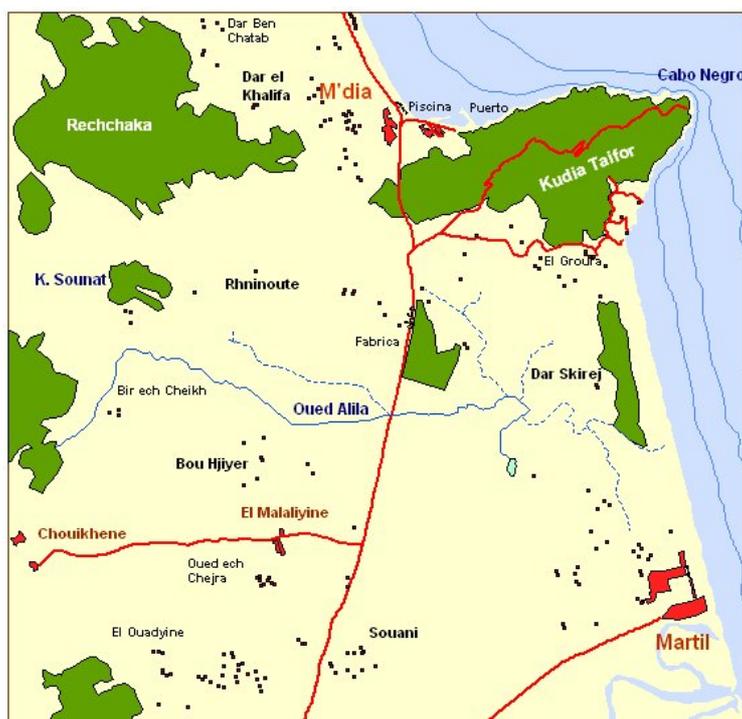
que no pueden pasar desapercibidos si de verdad se aspira a conseguir una protección integral del territorio del norte de Marruecos.

En todo caso, como paso previo a cualquier acción que pudiera emprenderse en un futuro inmediato, es preciso conocer, aunque sólo sea de una forma somera, aquellas características más relevantes del territorio que nos ocupa, así como su evolución y las transformaciones experimentadas por el mismo a lo largo de su historia más reciente. Muchas de las posibilidades de puesta en valor de esta zona, según pensamos, pueden vincularse a la recuperación e interpretación de aquellos elementos patrimoniales más emblemáticos que han permanecido sobre el territorio como muestras indelebles de lo que en un pasado no muy lejano fueron sus verdaderas señas de identidad.

En este trabajo nos proponemos analizar las diferentes fases por las que ha atravesado la organización territorial de la zona desde que se hiciera cargo de la misma el Estado español mediante la aplicación de la figura jurídica del Protectorado (Salas Larrazábal, 1992). Tratamos con ello de dar un primer paso en la interpretación global de un territorio que durante muchos años ejerció un papel geoestratégico de primer orden de cara la consolidación de los intereses españoles en el norte de África, y que hoy, más de medio siglo después de la independencia de Marruecos, continúa desempeñando ese mismo papel pero en un contexto intercontinental mucho más amplio.

1.- Encuadre territorial. Evolución histórica.

La zona de estudio a la que se ciñe este trabajo, como se observa en el MAPA, está delimitada al norte por Cabo Negro y la ciudad de M'dia (antiguo El Rincón) contigua al mismo; al sur por el curso del Martil (antiguo río Martín), que se extiende entre los núcleos urbanos de Martil (antiguo Río Martín) y Tetuán; al este por el mar Mediterráneo, y al oeste por la carretera que une Ceuta y Tetuán.



La mayor parte de ella se conforma como un área deltaica recorrida por los distintos brazos en los que se dividen los ríos Lila y Martín en la llanura aluvial que se ha ido conformando cerca de su desembocadura. Debido a su tradicional inhospitalidad, relacionada, de una forma muy especial, con la alta posibilidad de contraer el paludismo, la población autóctona rehuyó secularmente el establecimiento permanente en todo este ámbito, optando por el asentamiento en sus inmediaciones, en la base de la dorsal calcárea que la enmarca, aunque nunca desaprovechó los recursos que esporádicamente les ofrecía este ámbito: pasto para el ganado, especialmente en los tórridos meses veraniegos, obtención de sal en pequeñas salinas próximas a la costa, recolección de plantas silvestres como juncos o espadaña muy apreciadas por los artesanos locales, etc. (Cantarino y Seva, 1997)

Frente a esta extensa llanura, el promontorio de Cabo Negro aparece como un espacio poco alterado, que ha conseguido mantenerse hasta el momento como un enclave natural en el que la actividad humana apenas tiene presencia permanente. Ni siquiera puede afirmarse que sea un espacio recorrido por el hombre pues desde hace ya muchos años dejó de utilizarse como zona esporádica de pastoreo y recolección de palmito, los dos aprovechamientos que tuvieron cabida tradicionalmente en este territorio.

Debido a su proximidad al núcleo urbano de Tetuán y a la principal vía de comunicación que unía a éste con la ciudad de Ceuta, toda esta zona desempeñó históricamente un papel geoestratégico de la máxima relevancia. Desde el siglo XV ya se conocen los intentos de los monarcas españoles por controlar los accesos marítimos a Tetuán a través de río Martil, navegable en esos momentos hasta la ciudad prerromana de Tamuda. Siglos más tarde, durante la denominada “guerra de Africa” o “primera guerra con Marruecos”, toda esta zona fue escenario de importantes refriegas militares entre las tropas indígenas y el ejército español, cada una de las cuales aspiraban a controlar un territorio que resultaba vital para los intereses que defendía cada bando. En la obra de Pedro Antonio de Alarcón (1859) no sólo ha quedado constancia de los avatares militares que tuvieron lugar en esta guerra desarrollada entre 1859 y 1860, sino también de los principales rasgos paisajísticos que caracterizaban a todo este ámbito, lo que confiere al texto de Alarcón un elevado interés geográfico.

Siguiendo a este autor, podemos saber que en esos momentos de mediados del siglo XIX, la actual comuna urbana de M'diq era un pequeño douar junto al Mediterráneo, cuyos habitantes vivían de los escasos recursos que les proporcionaba la pesca artesanal. Nada más atravesar M'diq surgía el imponente promontorio de Cabo Negro, morada de pastores que vivían en cabañas de grandes dimensiones, construidas con sólidos muros de piedra y lodo sobre los cuales descansaban los techos fabricados a base de cañas y ramaje. Tras atravesar los angostos y temidos desfiladeros de Cabo Negro, aparecía la “gran llanura de Tetuán”, como la denominaba el autor granadino, drenada por los ríos Lila y Martín, en cuya desembocadura se conformaba una extensa área deltaica cuajada *de pantanos y lagunas, ya francas y limpias como lucientes espejos, ya repletas de hierbas que apenas asoman a flor de agua*. La inhospitalidad de este territorio era tal que apenas permitía la presencia permanente del hombre sobre el mismo. En la desembocadura del primero de estos ríos se alzaba el popular Fuerte Martín, *un fantasma parado en medio de la playa*. Muy cerca de él se hallaba el Almacén, y media legua más arriba la Aduana, *solitaria, espaciosa, mirándose en el*

Martín o Guad-el-Jelú. Conforme se avanzaba hacia el sur, en las faldas de la cadena montañosa que acogía la ciudad de Tetuán, el paisaje mostraba signos inequívocos de la presencia secular del hombre. Allí dominaba la agricultura practicada sobre pequeñas huertas, cada una de las cuales aparecía *cercada por un seto de cañas, y encierra verdes hazas de trigo muy bien cuidadas, higueras, naranjos y otros frutales como los de Europa, enormes chumbas y cuadros sembrados de nabos y patatas. Una hermosa acequia atravesaba estas heredades.* Tras este vergel agrícola emergía la ciudad de Tetuán, a la que Pedro Antonio de Alarcón describía de este modo:

¡Yo no he contemplado jamás, ni creo que haya en el mundo, ciudad tan vistosa, tan artísticamente situada, de tan seductora apariencia!. Engarzada, por decirlo así, en dos verdes colinas de perezoso declive, ella las reúne y encadena cual broche cincelado de refulgente plata. ¡Nada tan puro como las líneas que proyectan sus torres sobre el cielo de la tarde!. ¡Nada tan blanco como sus casas cubiertas de azoteas, como sus muros, como su alcazaba!. ¡Parece una ciudad de marfil!. Ni una sombra, ni una mancha, ni una tinta oscura interrumpe la cándida limpieza de su apiñado caserío. Desde aquí se la ve en perfecta silueta sobre el horizonte, trazando una larga y estrecha línea que ondula a merced del terreno. Y esta ondulación es tan lánguida y graciosa, que se pudiera comparar a la que formaría un chal blanco tirado al desgaire sobre un monte de esmeralda.

Desde que se escribieron estas palabras hasta comienzos del siglo XX, pocas cosas debieron cambiar en la zona de estudio, tal y como atestiguan algunos de los viajeros que visitaron la zona en diferentes momentos históricos comprendidos entre mediados del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX (Eguilaz, 1912)

2.- Actuaciones territoriales iniciales

Después de la constitución del Protectorado español que siguió a la firma del tratado hispano-francés de 1912, las intervenciones territoriales desarrolladas en la zona alcanzaron una dimensión desconocida hasta aquellos momentos, fruto, sin duda, del papel que se asignó a Tetuán como capital administrativa y militar del conjunto del área geográfica controlada por nuestro país en el norte de Marruecos. Ello obligó a establecer una nueva organización del territorio que se extendía entre el Mediterráneo y la ciudad, tanto por ser la parte menos escabrosa y abrupta del termino tetuaní, lo que abría enormes posibilidades a la hora de proveerse de recursos agrícolas, como porque a través de ella la ciudad encontraba su salida al mar, fuente no ya sólo de recursos alimenticios sino también una magnífica vía alternativa de comunicación con España en unos momentos en los que aun no se había proyectado el enlace ferroviario con Tetuán. Como se ha señalado en repetidas ocasiones, a los militares españoles les correspondió el diseño y ejecución de esta política, entre otras razones porque eran las tropas estacionadas en Tetuán quienes más podía beneficiarse de ello y, desde luego, porque era el ejército quien disponía de la mayor parte del presupuesto asignado por el Estado español al Protectorado (Albet y Más, 2002)

2.1.- La conexión Tetuán-Martil: ferrocarril y carretera

En el contexto histórico y territorial que acabamos de esbozar, una de las acciones que se consideraron prioritarias para la defensa militar del Protectorado, fue la conexión de Tetuán y Martil tanto por carretera como por ferrocarril. Como ya había

sucedido durante la “guerra de África”³, este enlace permitía el desplazamiento rápido y fácil de las tropas llegadas desde la Península por vía marítima, al tiempo que posibilitaba la exportación y, sobre todo, la importación del elevado volumen de víveres que a diario se precisaban para atención del contingente militar acantonado en Tetuán. Téngase en cuenta que en los diferentes cuarteles que se hallaban distribuidos por la ciudad llegaron a residir durante los primeros años de funcionamiento del Protectorado varios miles de soldados, lo que implicaba el suministro de un volumen de alimentos considerable, amén de otra clase de mercancías y materiales estrictamente militares, imprescindibles para garantizar la defensa en un escenario de tensión permanente.

El anuncio por el cual se licitaban las obras de la carretera entre ambas localidades, cuya longitud total ascendía a 10.122 metros, se hizo público a comienzos de 1911⁴, contando el adjudicatario con un plazo para su ejecución de 24 meses. Las obras debieron comenzar de forma casi inmediata pues al poco tiempo del anuncio de licitación ya tenemos constancia de que algunos tramos del trazado se encontraban abiertos al tráfico (Becerra, 1916).

Simultáneamente a la construcción de la carretera se emprendieron las obras que propiciaron la conexión ferroviaria entre Tetuán y la zona portuaria de Martil, inaugurada oficialmente en 1913. Esta línea, como decimos, se consideraba fundamental desde el punto de vista militar por lo que con toda rapidez se tendió la vía férrea, cuyo ancho era de 600 mm., semejante a las que tan importantes servicios venían prestando en distintos lugares de España (Vidal Pérez y Alberich González, 2004). La longitud de la línea, cuyo trazado discurría paralelo a la carretera que acababa de levantarse, era de tan sólo 11 kilómetros, por lo que en un primer momento no dispuso de ninguna estación intermedia. Con el paso del tiempo, no obstante, se construyeron dos pequeños apeaderos, uno junto al Hipódromo, al sureste de la ciudad, y otro junto al aeródromo de Sania Ramel.

Inicialmente el ferrocarril se utilizó única y exclusivamente para atención del ejército pero a partir de 1915 se autorizó el transporte de mercancías civiles, y en 1923 la línea quedó abierta al transporte de pasajeros (Vidal Pérez y Alberich González, 2004).

Muy poco tiempo después de su inauguración, esta línea se amplió hasta la localidad de Laucien, para lo cual hubo que construir el correspondiente trazado de 19 kilómetros de longitud. La ampliación partía de una pequeña estación situada frente al puente de Mogote, levantado sobre el río Martil a pocos metros del extremo suroccidental del casco urbano de Tetuán.

En 1922 vino a sumarse a estos trazados otro nuevo que partía desde la misma estación próxima al puente de Mogote y se dirigía a Ben Karrich⁵, pequeña localidad situada al sur de Tetuán, próxima al río Hayera, afluente del Martil. Aunque en un principio estaba previsto extender la línea hasta la localidad de Zinat⁶, en un trazado de

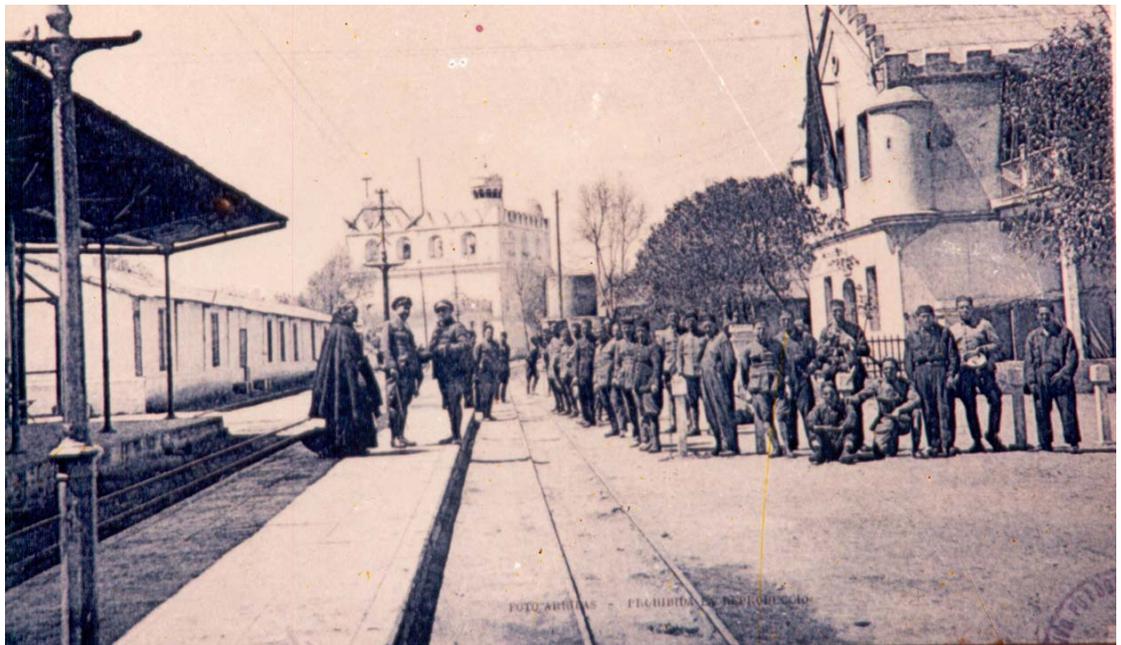
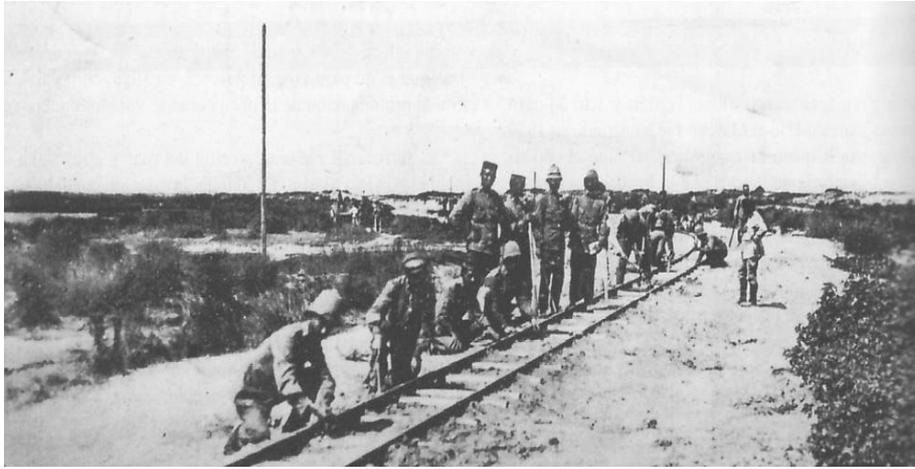
³ Muestra de la importancia estratégica de esta conexión nos la da la construcción en 1859 del primer ferrocarril entre Tetuán y Río Martín, cuya actividad se mantuvo durante el breve período de tiempo que duró la guerra de África.

⁴ Gaceta de Madrid. 9 de marzo de 1911.

⁵ Real decreto de 16 de marzo de 1921. Gaceta de Madrid. 17 de marzo de 1921.

⁶ Real decreto de 8 de febrero de 1924. Gaceta de Madrid. 9 de febrero de 1924.

18 kilómetros, finalmente se abandonó la idea y la línea quedó interrumpida en Ben Karrich.



Instalaciones ferroviarias de la línea Tetuán-Río Martín

2.2.- Aeródromo de Tetuán

Otro de los elementos de suma importancia de cara al control militar del territorio gobernado por España fue el pequeño aeródromo de Sania Ramel, una pequeña base aérea militar de exiguas dimensiones (700 por 350 metros), cuya entrada en funcionamiento se produjo en los meses finales de 1913. Sus instalaciones se hallaban situadas a escasos metros de los principales acuartelamientos tetuanés, con lo cual se garantizaba la defensa permanente de las mismas así como una rápida asistencia del ejército de tierra en caso de cualquier clase de emergencia.

Durante sus primeros años de funcionamiento tanto éste como el aeródromo de Larache, inaugurado casi de forma simultánea, se utilizaron exclusivamente por el ejército para labores de vigilancia de las tropas rifeñas, e incluso para el bombardeo de sus posiciones y otro tipo de actos que formaban parte de la estrategia militar desplegada en la zona para contener lo que algunos autores han calificado como “insurrección endémica” de la población rifeña (Morales Lezcano, 1986). El papel del aeródromo se reforzó considerablemente a comienzos de 1914, momento en que partió de sus pistas el primer avión que cruzó el estrecho de Gibraltar. Con esta conexión se abrieron al ejército español nuevas perspectivas para asegurar su posición de domino sobre un territorio en el que las hostilidades de la milicia rifeña fueron ganando en intensidad hasta desembocar en una guerra abierta de triste recuerdo para las tropas y la sociedad española como fue la guerra del Rif, desarrollada entre 1921 y 1926.



Aeropuerto de Tetuán

A pesar de considerarse una pieza destacada para el ejército español, el emplazamiento del aeródromo en el interior de la zona deltáica provocaba frecuentes inundaciones de sus instalaciones, que obligaban al cierre temporal de las mismas durante el invierno, estación en la que eran más frecuentes los temporales. Por tal razón, siempre que las disponibilidades presupuestarias lo permitían, había que efectuar obras de defensa que garantizaran un uso continuado de la base aérea.

A partir del 1 de junio de 1927 el aeródromo quedó abierto al tráfico de la aviación civil, que en un primer momento se valió de sus instalaciones para atender al transporte postal establecido entre Sevilla-Tetuán-Larache, concedido a la compañía aérea de Jorge Loring. Poco tiempo después, a mediados de noviembre de ese mismo año, se suprimió la escala en Tetuán, sin que conozcamos las razones de esta decisión,

aunque es muy posible que se debiera al mal estado de las instalaciones. Tampoco conocemos la fecha exacta de su reapertura, pero lo cierto es que durante el primer momento de la guerra civil la base de Sania Ramel desempeñó un papel de primer orden en el transporte de tropas marroquíes hasta la Península; operación que el ejército sublevado realizó en colaboración con la Compañía Hispano Marroquí de Transportes (HISMA), que contó para ello con tres aviones cedidos por la Deutsche Lufthansa (Otero Carvajal, 2000). Ya para ese momento se había dotado al aeródromo de una pista pavimentada, por lo que al desaparecer HISMA, la compañía Iberia se hizo cargo tanto del transporte comercial de pasajeros como del de mercancías. En un primer momento dos líneas de esta compañía tenían su origen en el aeropuerto de Tetuán: una que se dirigía a Zaragoza a través de Sevilla, Salamanca, Valladolid, Burgos y Vitoria, y otra casi idéntica que finalizaba en esta última ciudad pero sin pasar por Valladolid. A pesar de la escasez de combustible que se registró durante la posguerra, y que obligó a suspender casi todo el tráfico aéreo, el aeródromo tetuaní continuó siendo un destino privilegiado por el nuevo régimen, como lo prueba el hecho de que dos de las líneas que se mantuvieron activas tenían escala en Tetuán: la de Madrid, Sevilla, Tetuán, Melilla y la de Sevilla, Tetuán, Canarias. En 1943, momento de máximas restricciones en el tráfico aéreo no sólo logró mantenerse en actividad la primera de estas líneas, sino que se autorizaron las gestiones para la adquisición directa de la finca Cortijo de Asaax para destinarla a ampliación del aeródromo.

Tras la desaparición del Protectorado, las instalaciones aeroportuarias experimentaron un fuerte declive que no ha logrado detenerse hasta el momento presente. Actualmente el aeropuerto sólo se utiliza para vuelos de aeronaves de pequeño tamaño que en ningún caso forman parte de líneas regulares. La discusión que se mantiene en estos momentos sobre el futuro de esta infraestructura están condicionadas por el enorme desarrollo urbanístico que durante los últimos años han conocido sus inmediaciones, lo que supone un serio handicap a la hora de encontrar soluciones satisfactorias para todas las partes implicadas.

2.3.- Creación de M'diq y Martil

La nueva organización del espacio que se proyectó desde el Protectorado sobre la inmediata zona de influencia de Tetuán trajo aparejada la creación de dos nuevos núcleos urbanos en los extremos noroccidental y suroriental de la zona que estudiamos: M'diq y Martil. En ambos casos se trataba de pequeños enclaves costeros sobre los cuales se habían establecido sendos campamentos militares con anterioridad a la constitución del Protectorado. En torno a ellos surgió muy pronto un diminuto caserío de extrema provisionalidad (chozas y barracas) cuyos habitantes se dedicaban a la pesca artesanal que luego comerciaban con las propias unidades militares, e incluso a otra clase de actividades a partir de la explotación de los recursos que les proporcionaba el entorno. Los escasos habitantes de M'diq, por ejemplo, se consagraban, además de a las faenas pesqueras, a la fabricación de carbón vegetal a partir de los restos vegetales que obtenían en los montes próximos.

Tras hacerse cargo de la zona la administración española se puso en marcha el proceso de creación de los dos núcleos urbanos. En el caso de Martil, que es el que mejor conocemos, el proyecto original del nuevo establecimiento urbano fue obra del Ingeniero militar Joaquín Salinas, autor también de la primera Mezquita y de la primera Iglesia de la población, que trazó su desarrollo sobre una extensión de 52.000 m² de

terrenos públicos (Bravo Nieto, 2000). En el diseño del plano urbano, Salinas tomó como referente para la expansión de la ciudad los tres elementos más significativos que se hallaban en la desembocadura del río: el Fuerte, la Aduana y el Almacén, reconstruido este último en 1912⁷. A partir de ellos proyectó el crecimiento de la ciudad hacia el norte, ajustándolo al meandro que describía el río pocos metros antes de su desembocadura. Por ello, aunque el trazado tiende a reproducir la trama cuadrangular, en el plano original se observa cierta irregularidad, con ocho calles longitudinales y cinco transversales, además de una plaza rectangular en el centro.

A partir de los años veinte el crecimiento de Martil fue notable ya que muchos españoles solicitaron instalarse en las parcelas de 500 y 300 m² que habían dispuesto para ello. Inicialmente la instalación se efectuó en barracas y otra clase de albergues provisionales, pero poco a poco, conforme pasaban los años, se fueron transformando en casas de mampostería, construidas por los mismos titulares de las parcelas (Gozálvez Pérez, 1993). Para encauzar ese crecimiento, en 1927 el arquitecto de construcciones civiles de la Delegación de fomento, Carlos Ovilo, proyectó una ampliación del núcleo urbano, incorporándole una gran plaza circular en torno a la cual se disponía el trazado ortogonal que enlazaba con la primitiva planimetría. Durante estos años se dotó a Martil de los principales servicios urbanos (saneamiento, alcantarillado, agua corriente, etc.), lo que permitió la construcción de los primeros chalets particulares junto al litoral, entre los cuales destacaba el de Benuna, ministro de Estado del jalifa (Elorrieta, 1933).

⁷ Gaceta de Madrid. 8 de junio de 1912.

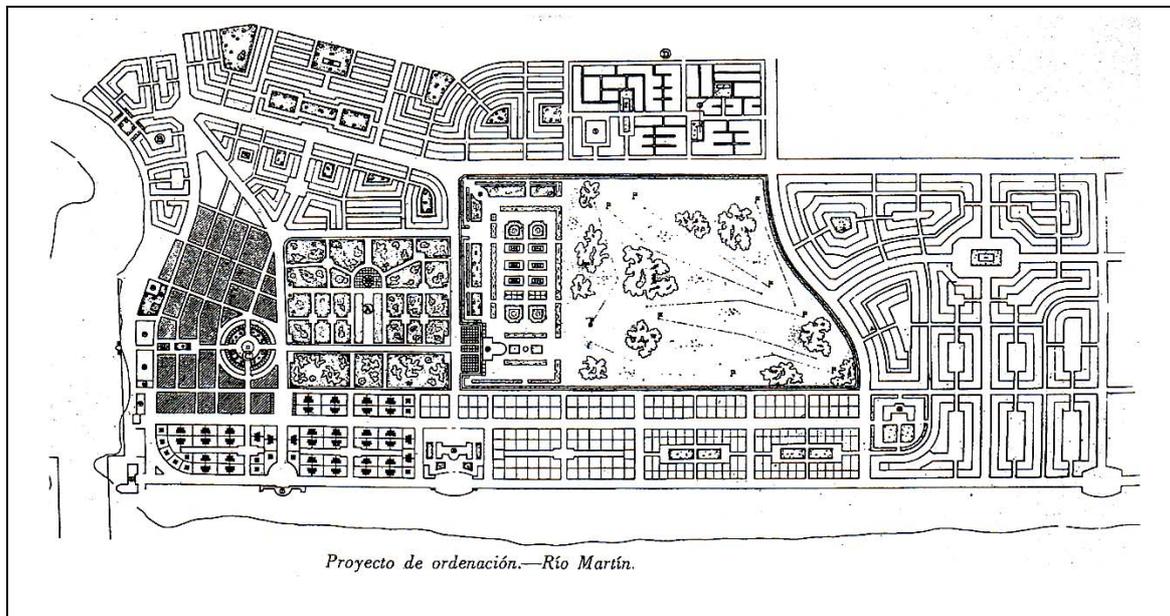


Tejido urbano de Martil



Primera ampliación de Martil

En 1943 Pedro Muguruza redactó un nuevo plan de remodelación total de Martil, en el que contemplaba la creación de una gran parque central, un campo de golf y varios edificios con una finalidad estrictamente lúdica, como un balneario y un gran hotel. Además de ello, proyectó el desarrollo de la ciudad hacia el Mediterráneo, articulando ese espacio costero mediante un paseo marítimo destinado a acoger un tipo de viviendas aisladas semejantes a los chalets preexistentes, aunque también contemplaba la construcción de bloques de viviendas para uso residencial (Bravo Nieto, 2000)



Proyecto de ampliación de Pedro Muguruza

2.4.- Contención de dunas

La viabilidad del proyecto de ordenación territorial emprendido a partir de 1912 sólo era posible si se atacaba de raíz uno de los principales problemas ambientales que padecía la zona, y que no era otro que el continuo avance de las arenas desde el frente litoral hacia el interior. Las extensas dunas que se formaban en ese ámbito amenazaban con invadir en poco tiempo las dos nuevas ciudades costeras y todas las zonas agrícolas que se extendían a sus alrededores, donde sus habitantes encontraban la base de su sustento. Así mismo el avance dunar constituía un serio motivo de preocupación para las autoridades civiles y militares por cuanto podía llegar a inutilizar en poco tiempo las instalaciones portuarias y hacer intransitables las principales arterías de comunicación con que contaba Tetuán. Incluso el propio aeródromo situado a los pies de la ciudad, distante más de 10 kilómetros del litoral, se veía condicionado por el avance de las arenas voladoras. Todas estas eran razones de peso que justificaban una acción rápida y enérgica en pos de una obra tan costosa y compleja como era la fijación y repoblación del extenso sistema dunar comprendido entre las desembocaduras de los ríos Lila y Martín.

Como en otras zonas de idénticas características a ésta, la proliferación de arenas sobre las playas litorales era producto directo de las elevadas tasas de erosión que soportaban los diferentes ámbitos geográficos por los que discurrían los ríos Lila y Martín así como por sus respectivas áreas de cabecera, especialmente las de los tres ríos que daban origen a este último: Hayera, Xecor y Jemís. Transportadas en suspensión por las aguas, las minúsculas partículas se depositaban en su desembocadura hasta que el mar acababa devolviéndolas a tierra y el viento las ponía en movimiento. Como la erosión era cada vez más intensa en esos ámbitos, debido a la excesiva presión antrópica y a un incorrecto manejo de los suelos, los aportes sólidos se fueron incrementando año tras año hasta llegar a convertirse en un verdadero quebradero de cabeza para las autoridades del Protectorado que difícilmente encontraban soluciones para dominar la llanura tetuaní.

Por su enorme utilidad, la obra más urgente que hubo que abordar a partir de 1912 fue el dragado del cauce del Martil, para lo cual hubo que contratar una draga de succión encargada de dejar expedita la bocana del puerto cada vez que acaecía un temporal. Para evitar tan costoso gasto, a los pocos años la administración española se vio en la obligación de adquirir una draga tanta para este como para el resto de los puertos repartidos por el Protectorado (Becerra, 1916).

A favor de la fijación y repoblación dunar actuaban, por un lado, la larga experiencia acumulada por la administración forestal española en este terreno, cuyos primeros estudios y trabajos de corrección se remontan a las últimas décadas del siglo XIX (Cerón, 1872 y 1886), y, por otro, la posibilidad de utilizar al ejército en el conjunto de tareas que comportaba esta acción. Así pues la obra se puso en marcha con toda celeridad empleándose en ella la técnica del tablestacado, que consistía en la formación de un gran muro en el frente litoral integrado por estacas de más de dos metros de alto, las cuales se clavaban en el suelo y se recubrían a fin de que no las traspasara la arena. Lograda la retención en la parte del frente litoral, la superficie que había quedado resguardada de los vientos se cubría de ramaje y matojos para evitar el continuo desplazamiento de las arenas móviles. Sobre esa superficie se depositaban las semillas de pinos y de otras especies fruticasas y herbáceas propias de los arenales, las

cuales a los pocos años acababan formando una cortina vegetal que impedía el avance de la duna.



Contención de dunas

Para el desarrollo de estas obras, como es lógico, se necesitaban numerosos trabajadores cuyos salarios apenas podían cubrirse con los escasos fondos presupuestarios del Protectorado, por lo que desde un primer momento se recurrió a la milicia establecida tanto en Martil como en Tetuán para que colaboraran en tan importante tarea.

3.- Revitalización del territorio tras la pacificación

Tras la completa pacificación del Protectorado que se produjo a raíz de la definitiva derrota y posterior exilio de Abd el Kkrim (Madariaga, 1999), toda la zona de la que venimos ocupándonos conoció un resurgir espectacular propiciado por la nueva dinámica económica que imprimió el asentamiento, ya sin ninguna clase de reservas, de España en el norte de Marruecos. Ese establecimiento supuso la llegada desde la Península de un importante contingente poblacional, integrado no ya sólo por las fuerzas militares destinadas a hacer efectivo nuestro control político del territorio, sino también por toda clase de funcionarios dedicados a tareas de administración y gestión de

la compleja maquinaria burocrática que puso en marcha el Estado español. Esta masiva oleada de población inmigrante obligó a reordenar la zona con el objetivo de conseguir que la llanura tetuaní se convirtiera en una gran despensa agraria con capacidad para suministrar, al menos, una parte de los alimentos que a diario demandaba la población, tanto civil como militar, cuyo abastecimiento ya no podía afrontarse por medio de las importaciones de la Península. El fin de la guerra permitió reducir el gasto militar y destinar una parte del presupuesto del Protectorado a obra civil, con lo cual, tanto durante la dictadura de Primo de Rivera como en la de Franco, pudo afrontarse el gasto en obra civil que tanto precisaba la zona administrada por España.

3.1.- Saneamiento de la llanura e intervenciones en el puerto y en el río Martil

Como paso previo a cualquier acción destinada a intensificar la producción agraria en la llanura tetuaní era preciso proceder al saneamiento de una zona pantanosa que no sólo no era apta para ninguna clase de cultivo permanente (se desechó, incluso, la posibilidad de dedicarla al cultivo del arroz), sino que se configuraba como un foco permanente de infección, especialmente de fiebres palúdicas, de alta resonancia en la mortalidad de la zona. En este sentido, Víctor Ruiz Albeniz, valorando la situación del conjunto de la zona española, llegaba a afirmar que como consecuencia de esta enfermedad el Estado español había gastado en hospitalizaciones y quinina “más del doble del dinero que hubiera sido preciso para desecar todas, absolutamente todas, las marismas, charcas y pantanos del Protectorado” (Ruiz Albéniz, 1930, 198).

Para atajar este problema, en los sucesivos presupuestos que se elaboraron a partir de 1928 se consignaron partidas de una cierta relevancia para hacer frente a las costosas obras de desecación de las áreas pantanosas, priorizándose desde un primer momento las situadas junto a la desembocadura del río Martil⁸. Las técnicas empleadas eran idénticas a las que desde siglos antes se venían ejecutando en numerosos rincones del territorio español con único fin: ganar terreno para la agricultura y mejorar las condiciones de salubridad. Consistían en la excavación de profundas zanjas a través de las cuales se dirigían las aguas hacia los principales colectores de las zonas intervenidas. Luego se revegetaban los cauces de estos ríos o pequeños arroyos para dificultar su desbordamiento e impedir la formación de una nueva área lacustre. En otras ocasiones las zonas inundadas se rellenaban con tierra y otro tipo de materiales hasta que quedaban completamente aptas para el cultivo.

Como complemento a las obras de saneamiento, en estos años se llevó a cabo una profunda intervención en el cauce y en el puerto de Martil, destinada a mitigar las graves alteraciones que desde antiguo venían sucediéndose en todo ese ámbito. Los frecuentes desbordamientos del cauce en momentos de máxima avenida, provocaban la inundación del poblado de Martil y originaban cuantiosos gastos económicos en la reparación de las infraestructuras afectadas, tanto las de naturaleza pública como las privadas. Por ello desde que se constituyó el Protectorado no hubo más remedio que efectuar costosas obras para impedir los males ocasionados. Una de las primeras en abordarse fue la elevación del rasante del puente del Mogote, arrasado cada vez que se presentaba una avenida (Becerra, 1916). Más tarde las actuaciones se concentraron en el cauce del río a su paso por la localidad de Martil. Sobre ambas márgenes del cauce, en las cercanías de su desembocadura, se establecieron grandes diques laterales con el

⁸ Real decreto ley de 21 de mayo de 1928. Gaceta de Madrid. 22 de mayo de 1928.

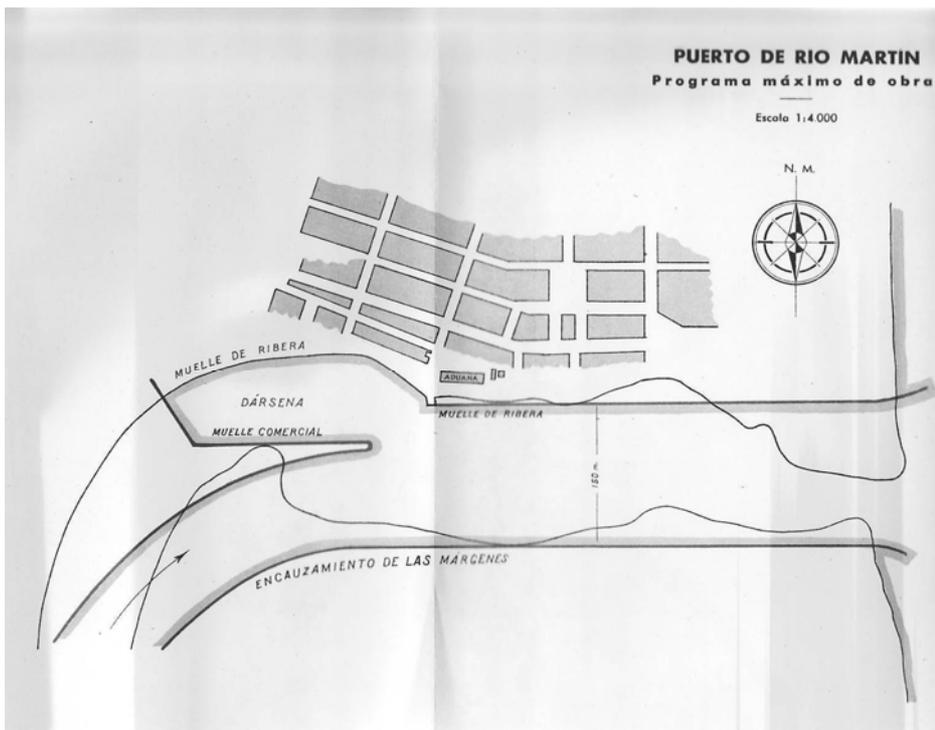
objetivo de evitar los frecuentes desbordamientos del río que se producían después de cada temporal en su cuenca, los cuales provocaban la anegación de un gran parte del casco urbano con las consiguientes pérdidas económicas e incomodidades para la población. Esta acción se acompañó, a comienzos de los años cuarenta, de una pequeña corta en el cauce del Martil destinada a evitar las inundaciones provocadas por las avenidas (Alta Comisaría de España en Marruecos, 1948); una operación sobre cuya idoneidad se suscitó una gran polémica pues algunos Ingenieros entendían que las avenidas, con ser perjudiciales para la población instalada en Martil, no dejaban de resultar imprescindibles para el funcionamiento del puerto, pues aumentaban su calado y, sobre todo, arrastraban las arenas que paulatinamente iban cerrando la bocana. Por consiguiente, lejos de combatirlas lo que procedía era aprovecharse de sus efectos mediante una adecuada canalización del cauce que al mismo tiempo permitiera beneficiarse de las mareas (Ochoa y Benjumea, 1945).



Puerto y cauce del río Martil

Para esta operación de encauzamiento del río a la altura del puerto no se escatimaron esfuerzos desde el momento de creación del Protectorado, puesto que el Estado mayor del ejército era plenamente consciente del gran papel estratégico que desempeñaba esta infraestructura de comunicación, y no ya sólo para defensa de sus intereses sino también para la exportación de diferentes mercancías agrarias hacia destinos europeos. Según Teodoro Ruiz, desde el puerto de Martil “salían los huevos, linazas y almendras para Inglaterra; almendras y corcho para Francia; cebollas, huevos, rape, volatería y naranjas para Gibraltar; naranjas, huevos y tabaco en polvo para España, y cera con destino a Génova” (Ruiz de Cuevas, 1973).

A pesar de ello, las soluciones adoptadas sólo podían ser calificadas de provisionales. Por tal motivo, a mediados de los años cuarenta, dentro del plan de mejoras de infraestructuras diseñado por la Administración española, se planteó una reforma en profundidad del puerto de Martil, consistente en la creación de un antepuerto mediante un sistema de diques convergentes que penetraban en el mar hasta una profundidad de 6 metros. En el interior del puerto se planteaba la creación de una dársena para proteger a las embarcaciones en caso de avenidas. El muro de separación de la dársena tenía una anchura de 20 metros con lo cual podía utilizarse perfectamente como muelle comercial.



Propuesta de ampliación del puerto de Martil

La carestía de esta obra y, sobre todo, la inminente desaparición del Protectorado, impidieron abordar tan gigantesco proyecto. Tras abandonar España sus plazas marroquíes, el puerto, como ya había sucedido con el aeropuerto situado a escasos kilómetros, experimentó una súbita decadencia por lo que sus instalaciones fueron completamente abandonadas, sin que se planteara en ningún momento un proyecto sustitutivo de utilización; ni siquiera se contempló la posibilidad de

reconvertirlo en puerto deportivo, con las excelentes oportunidades que se daban para ello.

De este modo quedó expedita la vía para la ejecución de una profunda corta en el cauce del Martil, que acabó desplazando su desembocadura varios cientos de metros al sur de la original, con lo cual se redujo considerablemente el riesgo de inundaciones en Martil y la llanura de Tetuán, si bien no se eliminó del todo (Ahniche y El Kharim, 2005. Por otro lado, esta actuación permitió la liberación de una gran extensión de suelo urbano sobre el que hoy se asienta un populoso barrio de la ciudad.

3.2.- Inicios de la colonización agrícola

De forma paralela a los trabajos de saneamiento e intervención en la desembocadura del río Martil, se puso en marcha la obra colonizadora, para lo cual en 1922 se constituyó la “Junta de colonización de Río Martín”, presidida por el Secretario general del Protectorado, e integrada por distintos vocales entre los cuales figuraban algunos grandes conocedores de esta franja territorial, como el arquitecto de construcciones civiles Carlos Ovilo, o el Ingeniero jefe del servicio de montes, Alfonso Arias, ambos integrados en la Delegación de fomento. En la primera reunión de aquel órgano, a la que asistieron los miembros de una delegación española encabezada por Ángel de Torrejón y Boneta, a la cual se había encargado expresamente de informar sobre las posibilidades de colonización que ofrecía el territorio marroquí, se llegó a la conclusión de que era urgente iniciar la obra colonizadora por las inmediaciones del poblado de Martil, abordando antes que nada la ordenación urbana de este enclave (Torrejón y Boneta, 1923).



Colonización agrícola de la llanura de Tetuán

Poco después, en línea con las principales decisiones que se adoptaron en materia de colonización tras la adopción de competencias por parte de Junta Central de (Madariaga, 1999), se dio el primer paso para la creación “Estación de agricultura y pecuaria de Tetuán”. Para ello en el presupuesto del Plan general de obras públicas correspondiente al ejercicio de 1923⁹ se consignaron 210.000 pesetas.

A pesar de todo, el principal escollo que debía salvar la acción colonizadora en su fase de despegue era el de la determinación de la titularidad de los terrenos objeto de intervención, desconocida y no deslindada en la gran mayoría de los casos. Por ello, como paso previo hubo que proceder a una delimitación clara y concisa de los predios que radicaban en las zonas seleccionadas y eran susceptibles de colonización. Tras esa operación se procedió al establecimiento del perímetro de colonización de Martil, integrado inicialmente por 6.600 hectáreas, a las cuales se reconocían unas magníficas condiciones para el cultivo cerealista y la horticultura (Aziza, 2003).

Los primeros trabajos en la zona comenzaron, como se había previsto, por las inmediaciones del núcleo urbano de Martil, sobre unos terrenos pertenecientes al Mazjen. En 1930 esas tierras se habian arrendado a un propietario español que había instalado sobre ellas a unos 40 colonos, de los cuales 11 eran marroquíes y el resto españoles procedentes de distintos lugares de la Península (Gozálvez Pérez, 1993).

El fuerte impulso que recibió la política de colonización tras la guerra civil se tradujo, entre otras cosas, en una renovación de los planteamientos iniciales y en la ampliación superficial del área delimitada en los primeros momentos. Además de la asignación de un lote de tierra de diferente extensión, algunos colonos recibieron también una vivienda y distintos enseres agrícolas imprescindibles para emprender la explotación. Todo ello se contempló con la creación de granjas experimentales y centros de formación en las zonas colonizadas, encaminados a mejorar las condiciones de trabajo y conseguir mayores rendimientos en la actividad agraria.

3.3.- Repoblación forestal de Koudiat Taifour

La tercera gran intervención en la zona se centró en el promontorio de Koudiat Taifour, cuya repoblación forestal se abordó a partir de los años veinte, más como un proyecto de embellecimiento que con una finalidad estrictamente protectora (Cantarino, López y Seva, 1997). El alcornocal, que había ocupado secularmente todo este ámbito, se había ido degradando paulatinamente a medida que creció la presión demográfica ejercida desde su entorno, donde esta especie arbórea no sólo era apreciada por la utilidad de su corteza para la fabricación de determinados arreos de pesca, sino también para la fabricación de carbón vegetal. No obstante el matorral enmarañado que formaba el sotobosque del alcornocal no había desaparecido y actuaba con suma eficacia en la protección del suelo frente a la erosión.

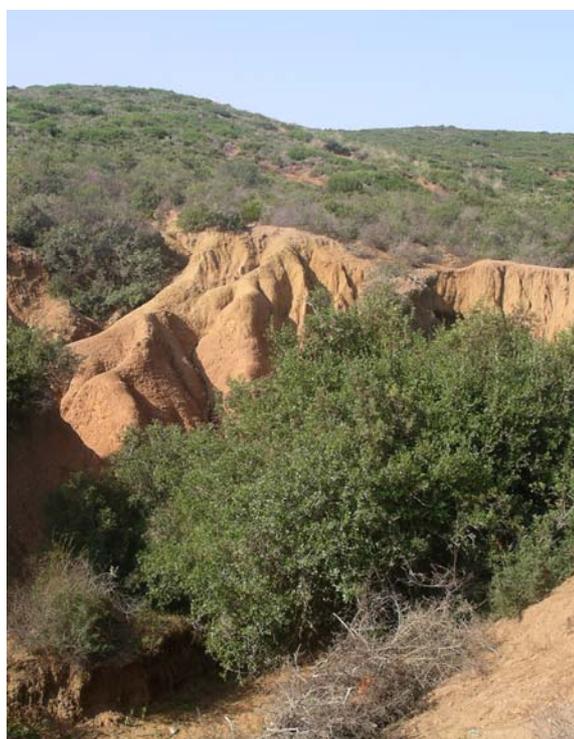
A las primeras plantaciones sucedieron otras nuevas, mucho más extensas, tras la finalización de la guerra civil española, momento en el cual se asignó a la repoblación forestal de la zona del Protectorado, de la misma forma que sucedió en España, un carácter preferente dentro de la política agraria. A partir de 1940 se repoblaron un total de 1.100 hectáreas en todo el promontorio de Koudiat Taifour, de las cuales 595

⁹ Decreto de 7 de octubre de 1923. Gaceta de Madrid. 8 de octubre de 1923.

hectáreas correspondieron a superficies realmente repobladas, mientras que las restantes 505 hectáreas fueron repoblaciones de marras, lo que indica bien a las claras las dificultades de la empresa repobladora (Cuadro 1)

Cuadro 1.- Repoblación forestal en Koudiat Taifour. 1941-1955			
Año	Repoblación (Has.)	Reposición (Has.)	Especies
1941	70		Pinos, algarrobos y eucaliptos
1942	75		Pinos y eucaliptos
1943	149		Pinos, algarrobos y eucaliptos
1944	136	62	Pinos y eucaliptos
1945	62	200	Pinos y eucaliptos
1946		168	Pinos
1952	24		Pinos
1953	33	23	Pinos
1954		120	Pinos
1955	50	32	Pinos
TOTAL	599	505	
Fuente: Anuarios estadísticos. Elaboración propia			

En su gran mayoría las especies empleadas eran del genero *Pinus*, predominando entre ellas el *Pinus pinea* (Pino piñonero) y, en menor medida, *Pinus halepensis* (Pino carrasco). En posiciones más resguardadas se empleó *Ceratonia siliqua* (Algarrobo), y en las partes bajas y con altas probabilidades de encharcamiento, próximas a las vías de comunicación, distintas variedades de *Eucaliptos*.



Repoblación forestal de Koudiat Taifour

4.- Koudiat Taifour en la actualidad: nuevas funciones urbanas y expansión del turismo

En la actualidad toda la zona de estudio se halla inmersa en una nueva dinámica territorial que amenaza con erradicar cualquier clase de uso ajeno a la ocupación urbana, ya sea en su manifestación residencial, ya en otro tipo de manifestaciones asociadas a actividades productivas o dotacionales que aparecen íntimamente relacionadas con la prestación de servicios a la gran área de influencia de la ciudad Tetuán. La proliferación de nuevas edificaciones así como la notable expansión de los usos industriales y terciarios del suelo que ha tenido lugar en estas últimas décadas no sólo es producto del propio crecimiento demográfico o económico interno sino que responde también al movimiento migratorio de amplios colectivos poblacionales que han elegido esta zona como lugar de residencia, bien de forma temporal o permanente, y al interés de numerosas empresas internacionales que a partir de esta localización no aspiran a otra cosa que a extender su negocio por todo un ámbito regional en el que en estos momentos se atisban enormes perspectivas de negocio.

4.1.- Crecimiento demográfico e impronta urbana

El crecimiento demográfico de las comunas urbanas de Martil y M'diq ha resultado espectacular en los últimos años. Sólo en el decenio comprendido entre 1994 y 2004 la primera de estas ciudades casi ha llegado a duplicar sus efectivos, pasando de 23.140 a 39.011 habitantes; en M'diq, entre idénticas fechas, el incremento poblacional ha sido aún mayor pues ha pasado de 21.143 a 36.596 habitantes. En ambos casos las tasas de crecimiento poblacional han resultado muy superiores a la media del país, e incluso a las de la propia ciudad de Tetuán, que ha venido figurando durante los últimos años entre los núcleos urbanos con mayor tasa de crecimiento de todo Marruecos (López Lara, 2006)

Aunque la contribución del crecimiento vegetativo a esta nueva dinámica demográfica no es desdeñable, el hecho decisivo ha llegado de la mano de las aportaciones migratorias, sobre todo del impresionante contingente poblacional que ha recalado en estos núcleos procedente del medio rural marroquí más profundo. En el caso de Martil se ha estimado que frente a un crecimiento natural de alrededor de 200 personas anuales, el volumen de inmigrantes en idéntico periodo de tiempo no ha descendido del millar (Mekouar y Abdellaoui, s.f.)

Como no podía ser de otro modo, semejante incremento demográfico ha tenido una extraordinaria resonancia urbana, que se ha manifestado, antes que nada, en la construcción de miles de nuevas viviendas de muy distinto origen y significado. En la mayor parte de los casos se trata de grandes promociones inmobiliarias que responden plenamente a los requerimientos del planeamiento urbanístico vigente, perfectamente dotadas de aquellos servicios y equipamientos más avanzados. Una parte de estas urbanizaciones de nueva planta se presentan en forma de grandes bloques cerrados que no suelen superar las cinco alturas, mientras que otras están constituidas por viviendas unifamiliares aisladas, destinadas por lo general a residencias secundarias, que han dado origen a un modelo de hábitat difuso de alto consumo territorial.



Urbanización reglamentaria en Martil

Junto a estos desarrollos urbanísticos nos encontramos con un tipo de hábitat calificado de clandestino o de no reglamentario, que ha surgido de manera espontánea al compás del crecimiento de la inmigración, sin atenerse a ningún tipo de criterio de cuantos están presentes en el ordenamiento urbanístico. Estamos hablando, en la inmensa mayoría de las ocasiones, de viviendas de autoconstrucción sumamente precarias, edificadas con materiales de muy baja calidad y carentes de los servicios elementales mínimos (luz eléctrica, agua corriente, redes de saneamiento, etc.), que han dado origen a barrios extensos donde imperan las peores condiciones de salubridad. Actualmente las autoridades municipales de Tetuán y Martil trabajan para reconducir esta situación, dotando a esos barrios marginales de unas mínimas condiciones de habitabilidad (Azougagh, 2002),

Los enormes visos de negocio que ha despertado el floreciente sector de la construcción en toda la zona ha animado a multitud de empresas extranjeras a establecerse en Marruecos. Entre ellas ocupan un lugar destacado las de nacionalidad española, cada vez más numerosas y con mayores intereses en toda la zona costera del

norte del país alauita. Las enormes posibilidades de publicitar sus negocios que les ofrece Internet han hecho de este método de interconexión un perfecto escaparate para ofrecer sus productos inmobiliarios, destinados muy especialmente a la cada vez más numerosa colonia de marroquíes que residen en España.



Hábitat clandestino junto a Martil

4.2.- Expansión del turismo

Una parte del crecimiento urbano al que acabamos de aludir está estrechamente relacionado con la notable expansión turística que se ha venido registrando en todo el frente litoral de la llanura tetuaní durante las últimas décadas. No obstante, la fase de despegue de esta actividad en la zona hay que retrotraerla a la década de los años treinta del pasado siglo XX. En aquellos momentos el nuevo hábitat turístico, conformado por un grupo reducido de pequeños hotelitos unifamiliares, se adosó al casco urbano, en plena expansión tras el final de la guerra del Rif. Durante muchos años este tipo de edificaciones proyectaron una imagen idílica de las playas de Martil, convertidas en zona residencial de la aristocracia tetuaní.



Oferta de viviendas en Martil a través de Internet

Más tarde, durante los años cincuenta y sesenta, se desarrolló una nueva clase de edificación, que aunque rompía en sus formas y volúmenes con la arquitectura tradicional del entorno, aun no planteaba grandes problemas de absorción en el tejido urbano que se había venido proyectando desde comienzos de siglo.

Con el paso de los años, al compás del crecimiento de la demanda turística, se ha impuesto en todo el frente playero de Martil una nueva clase de edificaciones integradas en grandes urbanizaciones compuestas por enormes bloques que alcanzan un gran desarrollo vertical. Así pues, desde comienzos de los años ochenta, no es exagerado afirmar que se ha construido una nueva ciudad que en nada se asemeja a la tradicional, cuyas formas y funciones resultan idénticas a las que hoy se reproducen por doquier en cualquier otro destino mediterráneo.

Este nuevo modelo de alojamiento turístico en pequeños apartamentos situados en primera línea de playa está íntimamente relacionado con la emergencia de una nueva clase de turista muy distinto al habitual en esta zona, tanto por su procedencia geográfica como por el poder adquisitivo del que goza (El Haddadi, 2004). Ya no estamos en presencia de veraneantes de un gran poder adquisitivo procedentes del interior rural o urbano más próximo, sino de un tipo de turista de clase media que se desplaza desde cualquier punto del país hasta la ciudad veraniega de Martil, e incluso de un pequeño grupo de turistas internacionales que desde hace algunos años han elegido este destino para pasar sus vacaciones. La ostensible mejora de las vías de comunicación con el exterior (puertos, aeropuertos, autovías) así como unos precios sumamente competitivos están haciendo que tanto este como otros destinos de la costa norte de Marruecos se configuren como la alternativa con mayores visos de crecimiento dentro del gran destino turístico planetario que hoy representa la región mediterránea.



Hábitat turístico tradicional

En el caso que nos ocupa, el atractivo turístico se ha redoblado merced a la notable diversificación de la oferta que ha tenido lugar en la primera línea del frente dunar que se fijó tras la constitución del Protectorado, y en las faldas de Koudiat Taifour, donde han florecido durante los últimos años un tipo de alojamientos de alto standing, compuestos por centenares de apartamentos integrados en distintas villas turísticas, así como varios campings. Incluso se ha creado un campo de golf con el fin de atraer a un tipo de turista nacional e internacional de gran poder adquisitivo.



Urbanización turística en primera línea de playa

Gran parte de esta infraestructura se ha promovido por algunas sociedades turísticas de capital extranjero o mixto, constituidas a partir del inicio de los años sesenta, que han acaparado enormes extensiones de suelo en toda la costa mediterránea comprendida entre Ceuta y Martil, el cual han ido ofreciendo al mercado inmobiliario en aquellos momentos en que la coyuntura de los precios les era más favorable. En la inmediaciones de Koudiat Taifour ha sido la Sociedad Africana de Turismo la que ha puesto a disposición del mercado 500 hectáreas para que se destinen a la construcción de residencias secundarias (Hilalli, 1990).



Nuevos modelos de implantación turística en el frente litoral

La oferta de tan variada clase de alojamientos ha hecho que la afluencia turística a Martil y su entorno se dispare, alcanzando tal envergadura en estos momentos que la población habitual del núcleo urbano llega a triplicarse durante los meses estivales (Zerhane, 2004). Esa masificación está dando origen a serios problemas de congestión en las redes y servicios urbanos, cuyo desarrollo no ha corrido paralelo al del incremento de viviendas turísticas. La solución a tamaño desajuste ya no puede afrontarse desde las debilitadas arcas municipales, por lo que han empezado a estudiarse las posibles vías para la implantación de nuevas fuentes de financiación dedicadas exclusivamente a poner remedio a esta situación

El surgimiento de este y otros problemas semejantes son muestras inequívocas de que se está prolongando hacia la orilla sur del Mediterráneo un modelo de implantación y desarrollo turístico que desde hace años viene cuestionándose en la orilla norte, tanto por sus elevados costes paisajísticos y ambientales como por el poco calado económico y social que se le reconoce. A este respecto ya se han alzado algunas voces reclamando la adopción de un verdadero plan de ordenación territorial en la zona más apreciada por los operadores turísticos, que ponga fin a los desmanes ambientales y consiga una mayor integración del turismo en el tejido económico y en la sociedad receptora, que hasta ahora apenas ha percibido las ventajas de este crecimiento (Hilalli, 1994).

4.3.- Nuevos usos y funciones urbanas

Además de los usos residenciales a los que acabamos de aludir, la zona ha venido acogiendo durante los últimos años otra clase de usos que tienen que ver con las nuevas funciones que hoy ejerce la llanura tetuaní tanto en el contexto regional del norte de Marruecos como a escala intercontinental. Hace ya muchos años que se pensó en esta zona para la localización del suelo industrial que precisaba la ciudad de Tetuán después de que el crecimiento urbanístico y el desarrollo de la red ferroviaria hubieran acabado estrangulando los vetustos polígonos industriales que se distribuían por la ciudad. Cuando se formuló esta propuesta se pensaba, sobre todo, en el desplazamiento de aquellas industrias pesadas y molestas que mayores problemas planteaban a la población tetuaní. En su nuevo emplazamiento, como entonces se afirmaba, además de mitigar el problema que suponían las continuas molestias a los habitantes de Tetuán, se facilitaba la evacuación al río Martil de los desechos generados en el proceso industrial (Alta Comisaría de España en Marruecos, 1948). A pesar de estar decididas las autoridades del Protectorado a ejecutar esta propuesta, no hubo tiempo material de llevarla a cabo puesto que la independencia de Marruecos en 1956 la frenó. Tras el abandono de España, toda la zona entró en un profundo declive económico del que salió muy resentido el débil tejido industrial que se había conformado durante la época de ocupación (Gozálvez Pérez, 1994), de manera que ya no fue preciso recurrir a este cambio de emplazamiento.

Este panorama comenzó a cambiar hace muy pocos años con motivo del resurgir espectacular que conocieron determinados subsectores industriales como el de confección textil, y, desde luego, gracias a la magnífica renta de situación de la que disfruta este entorno. A su cercanía y rapidez de enlace mediante autovía con el puerto de Ceuta, se une el hecho de ser puerta de entrada a la región montañosa del Rif, y zona de paso obligado para la conexión terrestre con Tánger. Todo ello ha hecho que la llanura tetuaní se presente como un emplazamiento especialmente apropiado para la localización industrial.



Localización industrial en la llanura de Tetuán

Mucho más reciente, pues se remonta a 2004, es la creación en la zona del primer gran hipermercado que se construye en el noreste marroquí, situado en las inmediaciones del viejo aeropuerto de Tetuán, sobre una superficie de 5.200 m². Por encima de cualquier otra consideración, la apertura de este centro tiene un enorme significado social y cultural por lo que representa de ruptura con el secular sistema comercial del país, localizado en los zocos. La instalación de esta gran superficie obedece al cambio de mentalidad de una sociedad cada día más europeizada y, desde luego, a la constante presencia de visitantes procedentes de países europeos, entre los cuales figuran en un lugar destacado los emigrantes que retornan cada año a sus lugares de origen.

Por último, en este somero repaso a las nuevas funciones de la llanura de Tetuán, no podemos olvidarnos de la localización en las proximidades de Martil de un conjunto de dependencias universitarias que han venido implantándose paulatinamente desde 1982: Facultad de Letras, Facultad de Derecho, Escuela Normal Superior y edificio del Rectorado de la Universidad de Tánger-Tetuán. Este pequeño enclave universitario ha conocido un crecimiento espectacular en la última década, acogiendo hoy a más de nueve mil alumnos, buena parte de los cuales han elegido como lugar de residencia temporal la ciudad de Martil. Las demandas de este contingente poblacional están en la base de los cambios funcionales que ha registrado la ciudad en los últimos tiempos, donde proliferan los servicios de atención a la comunidad universitaria.



Nuevos usos urbanos en la llanura de Tetuán

Conclusión: oportunidades de la conservación de Koudiat Taifour

La fuerte presión que han venido sufriendo durante los últimos años Koudiat Taifour y la llanura de Tetuán han acabado por transformar radicalmente aquel paisaje que describía Octavio Elorrieta a comienzos de los años treinta del pasado siglo XX, cuando viajaba desde Martil hasta la ciudad de Tetuán:

“La belleza del paisaje de Río Martín a Tetuán, a la caída de la tarde, con la inquietud natural del que por primera vez entra en aquel ambiente, yo no la puedo describir. La elegancia de aquel paisaje subyuga por la tonalidad de los colores y por las armoniosas formas del valle, lleno de casas blancas entre el pálido verde primaveral, rematado por la población lejana, que a modo de diadema corona el valle triangular del Martín”. (Elorrieta, 1933, 137).

A pesar de los cambios territoriales tan profundos que han tenido lugar en toda la franja costera, aún se está a tiempo de articular una política específica de ordenación y defensa de este entorno que ponga fin al proceso de destrucción de aquellos elementos patrimoniales y paisajísticos de mayor singularidad ambiental y cultural que han logrado sobrevivir al paso del tiempo. A nuestro modo de ver esa política debe dirigirse en una doble dirección que, por un lado, venga a preservar los valores apuntados y, por otro, establezca mecanismos para su divulgación a través de una infraestructura específica, completada con un programa educativo ambicioso dirigido a toda clase de colectivos sociales.

Respecto al promontorio de Koudiat Taifour, entendemos que es de la máxima urgencia dotar a todo este ámbito territorial de una figura de protección especial que acabe de una vez por todas con la enorme presión urbanística a la que hoy está sometido. Las municipalidades de M'diq y Martil deben colaborar estrechamente a la hora de reivindicar esta declaración, de la que depende, en gran medida, el futuro del excepcional manto vegetal que hoy recubre la zona. Las distintas asociaciones civiles de estas dos localidades tienen mucho que decir a la hora de planificar el conjunto de infraestructuras y equipamientos del que debe dotarse a este espacio, así como en la elaboración del correspondiente programa de uso público que guíe su gestión.

En cuanto a la llanura de Tetuán, la máxima celeridad debe asignarse a la zonificación territorial. En este sentido ha de prestarse una atención especial a los usos no urbanos del suelo, procurando no restringirlos aún más de lo que ya lo están. A partir de esta zonificación se impone un reconocimiento territorial profundo elaborado por un equipo pluridisciplinar que inventaríe todos aquellos elementos culturales y ambientales que merezcan algún tipo de protección especial. La última fase de este proyecto deberá contener una propuesta de rehabilitación patrimonial así como el desarrollo de un programa de educación ambiental de las mismas características que el citado anteriormente.

Bibliografía

Aguer, O. (2004): “El sector turístico-hotelerero en Marruecos”. *Información Comercial Española*. Nº 819. Diciembre. Págs. 145-155.

Ahniche, M. y El Kharim, Y. (2005): *Les risques urbains et leur gestion dans le Grand Tetouan*. Documento inédito.

Alarcón, P. A. (1859): *Diario de un testigo de la guerra de África: ilustrado con vistas de batallas, de ciudades y paisajes, tipos, trajes y monumentos, con el retrato del autor y de los principales personajes, copiados de fotografías y croquis ejecutados en el mismo teatro de la guerra*. Madrid. Imprenta y Librería de Gaspar Roig.

Albet y Más, A. (2002): “La actuación de España en el Protectorado de Marruecos: planes y políticas de intervención territorial”, en Diez Torre, A. (coord.): *Ciencia y memoria de África: actas de las III Jornadas sobre expediciones científicas y africanismo español, 1898-1998*. Alcalá de Henares. Servicios de publicaciones de la Universidad de Alcalá de Henares.

Alta Comisaría de España en Marruecos (1948): *Acción de España en Marruecos: la obra material*. Tetuán

Aziza, M. (2003): *La sociedad rifeña frente al protectorado español de Marruecos (1912-1956)*. Barcelona. Bellaterra.

Azougagh, A. (2002): “Production du logement et processus de construction dans les lotissements privés réglementés à Tétouan”, en *Urbanisation et urbanisme dans les montagnes rifaines (Maroc)*. Tetuán. Publicaciones del Groupe de recherches géographiques sur le Rif. Págs. 143-184.

Becerra, M. (1916): “Marruecos. Zona de influencia española. Memoria redactada por el Delegado de Fomento”. *Revista de Obras Públicas*. Nº 2129. Págs. 337-339.

Bravo Nieto, A. (2000): *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*. Sevilla. Junta de Andalucía.

Cantarino, C. y Seva, E. (1997): “Transformaciones en el paisaje natural del litoral mediterráneo de Marruecos durante la época del Protectorado español (1912-1956). I: política de desecación de zonas húmedas en la región de Tetuán”, en *Actes du séminaire sur les Marais Smir-Restinga (Maroc): écologie et propositions d'aménagement*. Rabat. Travaux de l'Institut Scientifique. Págs. 69-83.

Cantarino, C., López, A. y Seva, E. (1997): “Transformaciones en el paisaje natural del litoral mediterráneo de Marruecos durante la época del Protectorado español (1912-1956). II: repoblaciones forestales de dunas y espacios costeros en la comarca de Tetuán”, en *Actes du séminaire sur les Marais Smir-Restinga (Maroc): écologie et propositions d'aménagement*. Rabat. Travaux de l'Institut Scientifique. Págs.85-95

Castro, M. et al. (2006): *Características ambientales del entorno de la laguna de Smir*. Cádiz. Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

Cerón, S. (1872): "Cultivo de arenas voladoras por medio de navazos". *Revista forestal, económica y agrícola*. Tomo V. Págs. 321-325.

Cerón, S. (1886): "Proyecto de repoblación de dunas o arenales móviles del monte Pinar de la Porquera en la provincia de Cádiz". *Revista de Montes y Plantíos*. Nº 83. Págs. 371-373; Nº 84. Págs. 379-380; Nº 86. Págs. 395-397.

Consejería de Medio Ambiente (2006): *Reserva de la biosfera intercontinental del Mediterráneo. Andalucía (España)-Marruecos*. Sevilla. Junta de Andalucía.

Eguilaz, J. A. de (1912): *Un viaje por Marruecos. Ceuta, Tetuán y Tánger (Breve descripción de la ciudad de los sultanes y algunas curiosidades árabes)*. Jaén. Imprenta de "El Correo de Jaén".

El Haddadi, H. (2004): "La demanda de turismo interno en la península tangitana". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*. Nº 35. Págs. 73-102.

Elorrieta, O. (1933): "Un viaje a Marruecos. III. De Málaga a Tetuán". *Revista Montes e Industrias*. Nº 30. Págs. 132-137.

Gozálvez Pérez, V. (1993): "Notas sobre la colonización agrícola en el Protectorado de España en Marruecos". *Sharq Al-Andalus: Estudios mudejares y moriscos*. Nos. 10-11. Págs. 423-452.

Gozálvez Pérez, V. (1994): "Descolonización y migraciones desde el África española (1956-1975)". *Investigaciones Geográficas*. Nº 12. Págs. 45-84.

Hillali, M. (1990): "Failles et succès d'un aménagement touristique en milieu rural: le cas de la côte tetuoanaise". *Revue de la Faculte des Lettres Tetouan*. Nº 4. Págs. 205-216.

Hillali, M. (1994): "Le développement du tourisme sur la côte méditerranéenne du Maroc: réalité et perspectives", en *Develppement des montagnes rifaines: Quelle stratégie?*. Tetuán. Publicaciones de la Facultad de Letras. Págs. 329-344.

López Lara, E. (2005): "La imagen turística de Marruecos proporcionada por Internet: reinterpretando el orientalismo". *Cuadernos de Turismo*. Nº 16. Págs. 123-134.

López Lara, E. (2006): *El norte de Marruecos como objeto de cooperación: nuevas estrategias. Propuestas para el desarrollo territorial y local y el fortalecimiento institucional*. Documento inédito.

Madariaga, M. R. de (1999): *España y el Rif. Crónica de una historia casi olvidada*. Melilla. Ciudad autónoma de Melilla.

Mekouar, M. N. y Abdellaoui, M. (s.f.): *Plan stratégique de Martil*. Documento inédito.

Morales Lezcano, V. (1986): *España y el Norte de África: el Protectorado en Marruecos (1912-1956)*. Madrid. Publicaciones de la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Ochoa y Benjumea, J. (1945): *Los puertos de Marruecos*. Madrid. C. Bermejo, impresor.

Otero Carvajal, L. E. (2000): “El correo en el siglo XX”, en Bahamonde Magro, A.; Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L. E.: *El Palacio de Comunicaciones. Un siglo de Correos y Telégrafos*. Madrid. Edit. Lunwerg. Págs.-----

Ruiz Albéniz, V. (1930): *Colonización española en Marruecos*. Madrid. Imprenta de Sáez Hermanos.

Ruiz de Cuevas, T. (1973): *Apuntes para la historia de Tetuán*. Madrid. IMNASA.

Salas Larrazábal, R. (1992): *El protectorado de España en Marruecos*. Madrid. Maphre.

Sánchez Lissen, R. y Expósito García, A. (2005): “El turismo en los países asociados mediterráneos (PAM): repercusiones para España”. *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*. Nº 48. Págs. 83-99.

Torrejón y Boneta, A. (1923): *Estudios e informe relativos a la colonización agrícola de la zona de Protectorado de España en Marruecos...’*. Madrid. Imprenta Helénica.

Verdeguer, E. (2005): “Turismo en Marruecos: retos y oportunidades”. *Economía exterior: estudios de la revista Política Exterior sobre la internacionalización de la economía española*. Nº 33. Págs. 119-126.

Vidal Pérez, J. M. y Alberich González, J. (2004): *Los ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África. Marruecos, Guinea Ecuatorial, Ifni. El cruce del Estrecho de Gibraltar*. Lluís Prieto Editor.

Zerhane, M. (2004): *Rapport préliminaire relatif à la mise en place d’un CAS pour la gestion de la période estivale à Martil*. Documento inédito.