

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".

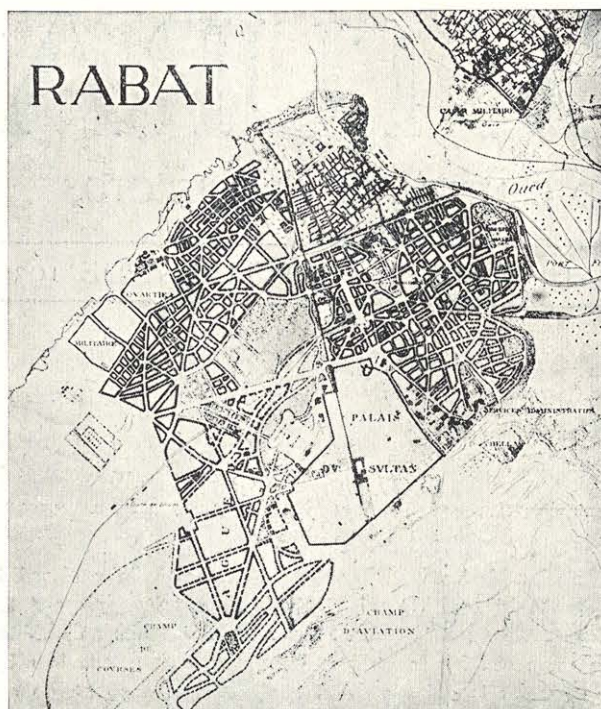
El estudio de las ciudades francesas de Marruecos tiene para nosotros, aparte el valor documental que supone la resolución técnica de problemas análogos a los planteados en nuestra zona, el interés de ver resueltos dichos problemas de un modo integral (raras veces posible en las metrópolis) y en relación con otros aspectos de la labor que Francia ha desenvuelto 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 Mogrebh, 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 sede que había sido de un Imperio, con poca superficie y sólo una zona agrícola 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 Lyautey. 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 1918, 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-



PLAN GENERAL DEL TRAZADO. EN EL NORDESTE, SALÉ.

tivos organismos municipales, dotándoles de autoridad y haciendo posible los trabajos preliminares de la reforma y extensión de las ciudades.

Para el estudio de los nuevos trazados y la conservación de las antiguas ciudades moras constituyó Liautey un grupo de técnicos bajo la dirección de Enrique Prost, uno de los arquitectos franceses de preparación más sólida en cuestiones de urbanismo (1).

El plan de urbanización estudiado por Prost comprende no sólo las antiguas capitales (Rabat-Salé, Mequinez, Fez

(1) Autor del plan de extensión de Amberes y del estudio comparativo encargado por el Gobierno francés sobre la legislación urbanística de Alemania, Inglaterra e Italia. En 1912, medalla de oro por su proyecto de reconstrucción de la antigua Bizancio.

y Marraquex), sino también los núcleos urbanos fundados sobre los primeros centros de aprovisionamiento de las columnas de ocupación, alguno de los cuales, como Kenitra, son actualmente verdaderas ciudades; y por último, los pequeños puertos del Atlántico: Mazagán, Safí y Mogador. Casablanca, cuyo plan de extensión fué el que más dificultades ofrecía al estudio de Prost, es realmente una ciudad europea. El núcleo indígena era muy reducido antes de la ocupación; y más tarde la extraordinaria emigración de razas ha terminado de borrar todo carácter de ciudad marroquí.

Veremos algo más despacio la labor realizada por Francia en Casablanca y Rabat, pasando después rápidamente sobre las demás.

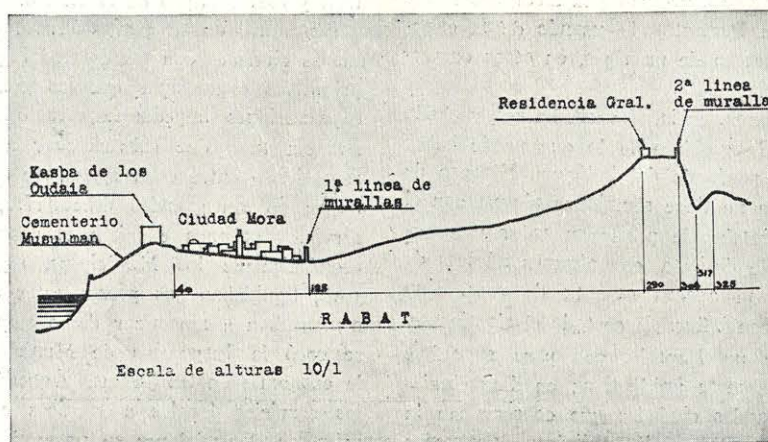
El criterio que aplica Prost con carácter general a los nuevos trazados de las ciudades de Marruecos es el de desplazar la población europea dejando aisladas las medinas, alrededor de las cuales establece la servidumbre de zonas no edificadas, para conservar sus perspectivas características.

II.

Rabat.

En las márgenes de la desembocadura del Bou Regreg hallaron los franceses al ocupar esta zona dos ciudades: una, Rabat (en árabe, Victoria), fundada en conmemoración del triunfo sobre los cristianos de España; la otra, ciudad Salé (a quien los indígenas llaman La Blanca), construída por un contingente de moros andaluces expulsados de la Península al terminar la reconquista.

Rabat, por su tradición, su posición en la costa y la proximidad a Fez, fué elegida por Francia para fijar la capitalidad del Protectorado. Salé, en cambio, donde hasta hace muy pocos años no era permitida la entrada a los europeos, se conserva intacta. Es una de las ciudades más puras de Marruecos. Por su situación especial se domina en conjunto desde la orilla opuesta con luz Poniente, pudiéndose observar la armonía de volúmenes y la traza singular de esta pequeña ciudad que Prost procuró desglosar del nuevo trazado, llegando incluso al cambio de dirección de una de las vías de penetración más importantes de Ra-



RABAT.

PERFIL
LONGITUDINAL.

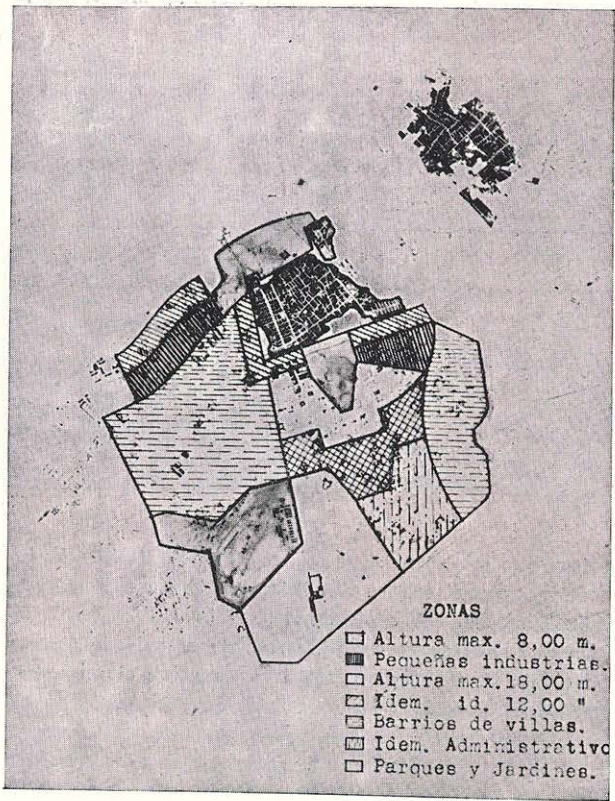
bat para que no perturbara la posición de aislamiento en que parece emplazada.

Rabat tiene un triple recinto de murallas: el primero limita una ciudadela (la Kasba de los Oudaia) sobre el acantilado. El segundo recinto forma el perímetro de la que era propiamente la medina o ciudad mora. El tercero cierra una gran extensión de terreno, dividido en huertas cuando la ocupación francesa, sobre el cual se desarrolla la ciudad europea.

Era un lugar de tradiciones religiosas sin el menor carácter comercial. En la estructuración de la nueva ciudad no había que pensar en problemas difíciles de tráfico, ni en el emplazamiento de zonas industriales, ni en la previsión de disponer grandes áreas de reserva. Liautey se proponía sólo erigir en Rabat el núcleo de acción política del Protectorado, la ciudad donde se agruparan todos los servicios de control y los centros más importantes de cultura. Era el caso, poco frecuente para un urbanista, de hacer una ciudad sin otro objetivo que el de consolidar el prestigio colonizador de una metrópoli.

El carácter de la ciudad antigua y su topografía fueron las dos determinantes fundamentales del plan que concibió Prost.

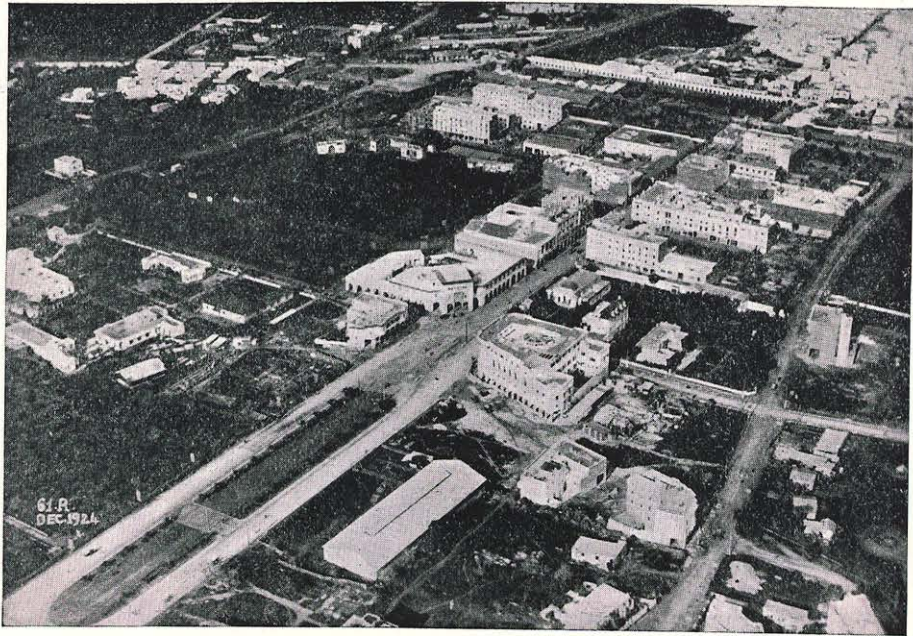
Rodeaba a la antigua ciudad mora un terreno ligeramente ondulado con pendiente suave en dirección Norte-Sur, hasta unos 400 metros del mar, en donde formaba una amplia colina. Prost aisló la medina por medio de una avenida de cintura y una zona no edificada, y trazó la nueva ciudad escalonándola en dicha pendiente. Limitó las alturas de los edificios en zonas sensiblemente paralelas al mar con objeto de que pudiera éste dominarse desde todos los puntos de la ciudad, disponiendo en torno a la medina una primera zona edificada, cuya altura no excedía de ocho metros, y las demás con alturas máximas de 12 y 18 me-



RABAT, DIAGRAMA DE LA CLASIFICACIÓN DE ZONAS.

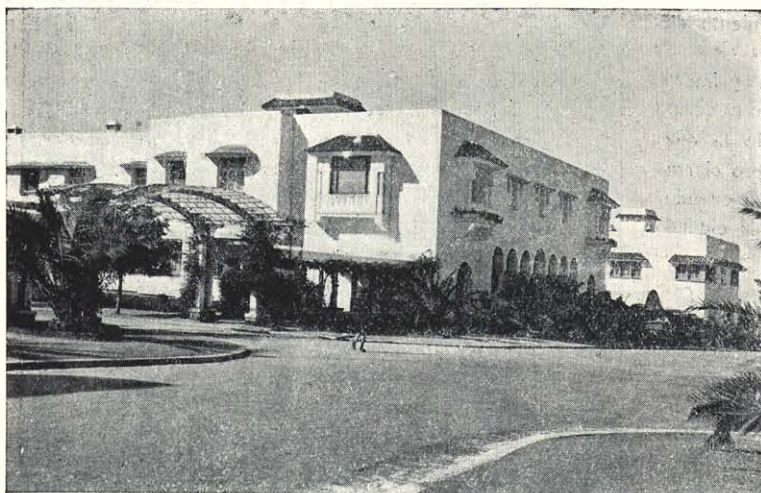
tros. Esta última altura, en la única parte comercial de la ciudad.

El trazado ceñido a las curvas de nivel deja dos grandes áreas destinadas a barrios de viviendas, en forma de ciudades-jardines. La última zona enclavada sobre la colina es



RABAT.

AVENIDA DE
DAR EL MAG-
ZEN.



RABAT. EDIFICIOS PÚBLICOS DEL BARRIO ADMINISTRATIVO INMEDIATOS A LA RESIDENCIA GENERAL.

el barrio administrativo, donde se sitúa la Residencia general, y agrupados a su alrededor las Oficinas y servicios de la Dirección del Protectorado.

En el centro de la ciudad, inmediato al poblado moro y con objeto de dejar despejada la vista sobre el mismo, se sitúa el parque Liautey, y en el exterior, próximo al palacio del Sultán, se trazán los jardines del Aguedal, de una extensión considerable.

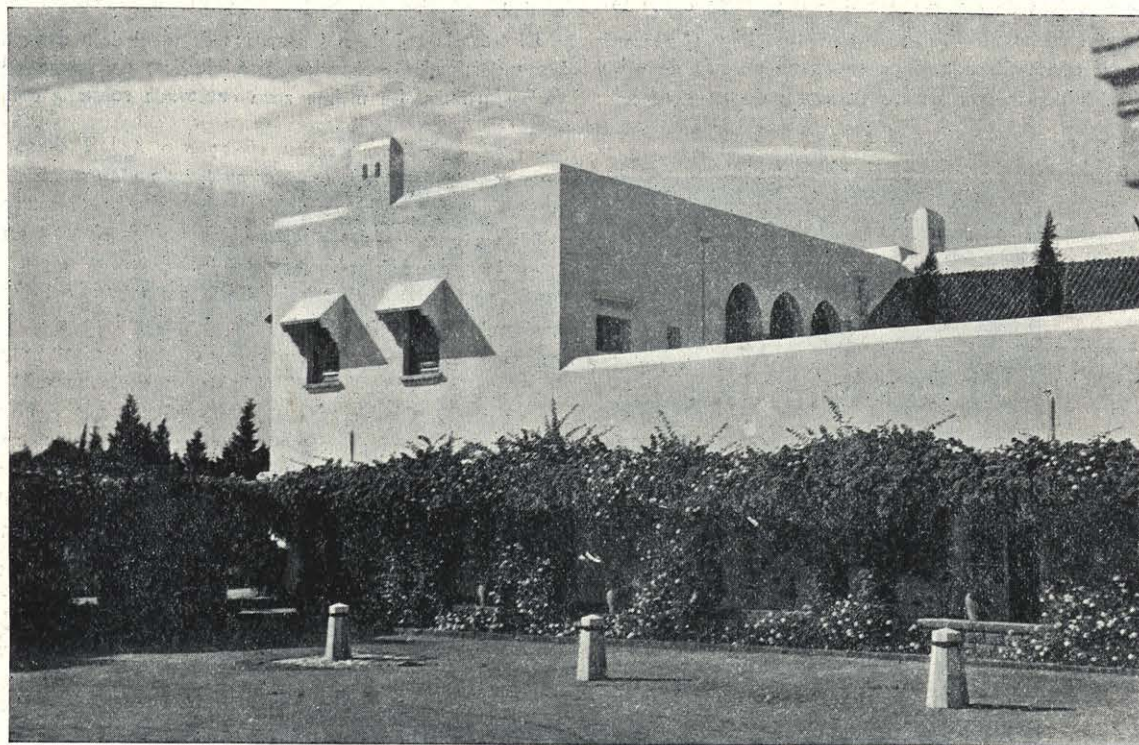
El área total de jardines en relación con la superficie de la ciudad es próximamente de un 30 por 100.

Como complemento de este conjunto, Prost estable-

ció en la parte Sureste la servidumbre de una zona alrededor del último recinto, en la cual se prohíbe toda edificación. De este modo, además de evitar la extensión de la ciudad hacia las marismas del río, se conservaba la silueta de la misma sobre el primer término de las murallas vista desde las vías de penetración.

El plan general tiende a dejar libre, por el Norte, la vista sobre el mar, el antiguo caserío moro y el panorama de Salé, y, por el Este, las ruinas de la famosa mezquita y torre de Hassan.

Ya hemos dicho que no había problemas fundamentales



RABAT. UNO DE LOS CUERPOS DE EDIFICIO DE LA RESIDENCIA GENERAL.

RABAT. PATIO DE LA RESIDENCIA GENERAL.



de tráfico que resolver. La red viaria puede considerarse dividida en dos partes por la avenida del Majzen, que arranca de la plaza del Mercado, donde convergen las dos calles principales de la ciudad mora, y llega hasta el barrio administrativo de la Residencia general

En dicha avenida, que atraviesa la única zona comercial de la ciudad, limitada entre el parque Liautey y la avenida de los Naranjos, y en las transversales a ella, se ha establecido una servidumbre de pórticos que dan un carácter muy definido a esta vía, en la cual se ha construido la

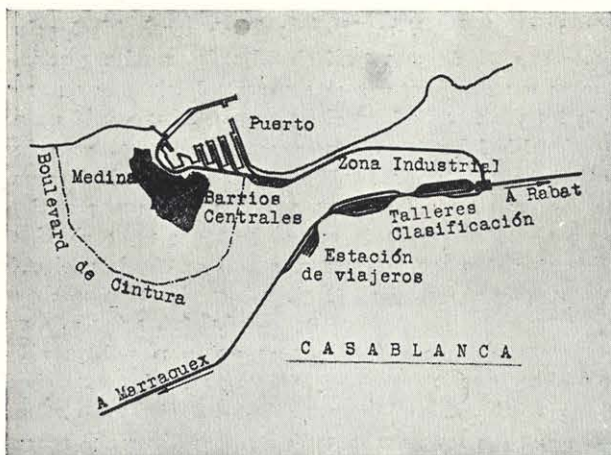
estación de viajeros, los Bancos y los edificios públicos más importantes.

El trazado del resto de la red viaria está condicionado por las dos vías fundamentales de penetración (desde Marrakech y Casablanca), y por una avenida transversal que enlaza directamente con Salé los barrios hebreo y musulmán, y se prolonga en el Oeste hasta la zona de edificaciones militares. Las vías secundarias se han ceñido en su trazado a la dirección de las curvas de nivel.

Es de gran interés el concepto de simplicidad de la mayor



RABAT. BLOQUE CITROEN, RECIENTEMENTE CONSTRUÍDO.



CASABLANCA. ESQUEMA DE LOS NÚCLEOS FUNDAMENTALES DE LA CIUDAD.

parte de las construcciones de los barrios europeos, exceptuando algunas veleidades arquitectónicas a lo París 1925. Los edificios del barrio administrativo fueron proyectados en conjunto, y en su arquitectura, hay una interpretación moderna del reposo de planos y volúmenes de las construcciones tradicionales moras. En los nuevos parques de la ciudad se han combinado con gran acierto las plantaciones de olivos y naranjos.

Puede afirmarse que Prost supo interpretar con gran sensibilidad el pensamiento de Liautey creando una ciudad que tiene su razón de existir en su propia belleza.

III

Casablanca.

Así como Rabat, que puede considerarse como el más brillante ensayo de ciudad colonial moderna, sorprende por la armonía del conjunto, Casablanca ofrece a nuestro interés un tipo de aglomeración urbana tan opuesto que difícilmente puede olvidarse la impresión de contraste que produce el visitar estas dos ciudades.

Casablanca es la ciudad improvisada, plena de industrias, por cuyo puerto tienen salida natural los productos agrícolas de la Chaouia, la zona más fértil de Marruecos, con una población que aumenta constantemente, donde viven en el régimen de igualdad que crea la especulación, europeos, emigrantes, colonos de Argel, musulmanes, hebreos y árabes del interior. Todo en ella es desordenado. Recuerda en algunos aspectos los barrios populares de Marsella.

Francia ocupa Casablanca en 1907. Así como en las demás ciudades no encuentra apenas población europea, en Casablanca halla un núcleo muy importante de españoles y franceses atraídos por el porvenir de esta ciudad.

Hasta 1911, en que la aglomeración urbana traspasa el recinto de las murallas, no hay plan de urbanización. El agio de terrenos es enorme. Se edifica al azar.

Cuando comienza Prost su trabajo la especulación es tan

extraordinaria que algunos inmuebles cambian de mano tres veces en un mismo día.

Casablanca está construida sobre un terreno sensiblemente horizontal próximo a unos importantes yacimientos de fosfato, que constituyen la riqueza de esta zona. Es el puerto más importante del Protectorado y está emplazada en la región más fértil de Marruecos. Todo ello hace que sea una ciudad fundamentalmente distinta de Rabat. Los barrios centrales de comercio y las zonas industriales ocupan una extensión considerable.

Prost inició la división de zonas en un sentido radial. Tuvo que respetar parte de las alineaciones arbitrarias que existía al comenzar su estudio, y distribuir la futura ciudad, teniendo en cuenta que el terreno ofrecía una composición geológica muy desigual. Hacia el Oeste presentaba una capa bastante profunda de tierra vegetal, mientras que en la parte Norte y Este aparecía la roca casi al descubierto. Esta es la razón de que las zonas de residencia, los parques y la gran área de reserva destinada en el porvenir a este objeto, se situarán en la dirección Suroeste.

Además de las zonas de residencia, de los barrios centrales de comercio inmediatos al puerto y de las extensiones destinadas a industrias, dispuso Prost el emplazamiento de unas zonas intermedias destinadas a la construcción de "fondaks" o posadas para las caravanas del interior, garajes y depósitos de mercancías. Una de ellas se ha situado en los terrenos del puerto y otra a la entrada de la ciudad sobre la carretera de Marrakech, que es la de tráfico más importante.

El Municipio de Casablanca, con objeto de evitar la especulación con los terrenos de la zona industrial, ha adquirido una gran extensión en la parte Este de la ciudad, reservando también para el trazado de un parque en el porvenir una superficie de 150 hectáreas aproximadamente, situadas en la parte Oeste.

Sólo en los dos grandes bulevares que cruzan el barrio central paralelamente al puerto se autoriza la construcción de inmuebles de gran altura; en el resto las alturas están limitadas con arreglo a las zonas, y en los barrios de viviendas no se permite para los edificios una elevación superior al ancho de las vías, incluido el retranqueo obligado en la mayor parte de ellas. Las Ordenanzas especiales para las ciudades indígenas fijan para las construcciones la altura máxima de 12 metros.

El plan viario fué concebido por Prost con arreglo a las siguientes bases:

En los terrenos descubiertos del antiguo zoco situó la plaza de Francia, desde la cual y en sentido radial trazó las principales arterias hacia el puerto (bulevar de los Zuaivos) y hacia la periferia (bulevar de la Estación, avenida de Amade y Moinier).

El perímetro urbano queda señalado por un bulevar de cintura y las comunicaciones intermedias por vías concéntricas (bulevar de la Liberté, Lorraine, etc.).

En esta disposición puede observarse la influencia del concepto que ha aplicado Francia a la urbanización de sus ciudades durante el pasado siglo. La adopción de una red de vías concéntricas y radiales (que Prost no utilizó en el

trazado de las restantes ciudades) era en parte obligado por las antiguas alineaciones y por la necesidad de relacionar el tráfico del puerto, base de la vida de esta ciudad, con las líneas de penetración que convergían en el antiguo zoco. La desarticulación que se observa en algunas vías del interior es consecuencia de la necesidad de respetar las calles iniciadas en la primitiva ciudad europea.

Otra de las bases del plan viario es la plaza de la Victoria, una gran área descubierta, verdadero centro cívico donde se agrupan el Palacio de Justicia, el edificio de Comunicaciones y otros servicios públicos. Es uno de los aciertos del trazado de Prost.

Al comienzo de la ocupación francesa, la población indígena llegada del interior no pudo alojarse en la medina y acampó fuera del recinto, construyendo un barrio de chozas que no podía intervenir la Administración, la cual necesitaba además disponer de esos terrenos para la apertura de nuevas vías. Liautey encargó entonces al arquitecto Laprade el proyecto de una villa indígena con todos los servicios necesarios para que funcionara con independencia del resto de la ciudad. Fué proyectada cerca de la zona de fábricas donde trabajaban sus habitantes y casi en el límite del perímetro urbano. Laprade llevó a este estudio (tal vez el más interesante de los realizados por el grupo Prost) un criterio de conjunto muy acertado, dando preferencia al contraste de volúmenes sobre los efectos de detalle.

En el nuevo trazado tuvo Liautey que dar cabida también a un segundo barrio de traza indígena para resolver

el problema de albergar el gran contingente de mujeres de todas las razas que llegaron a Casablanca atraídas por la riqueza improvisada de la ciudad. El estudio es también de Laprade.

Estos dos proyectos, iniciados por Liautey con una clara visión de las necesidades de la ciudad y en cuyo desarrollo encontró, por un concepto devotamente equivocado, la resistencia de gran parte de la colonia europea, justificarían por sí solos un estudio especial.

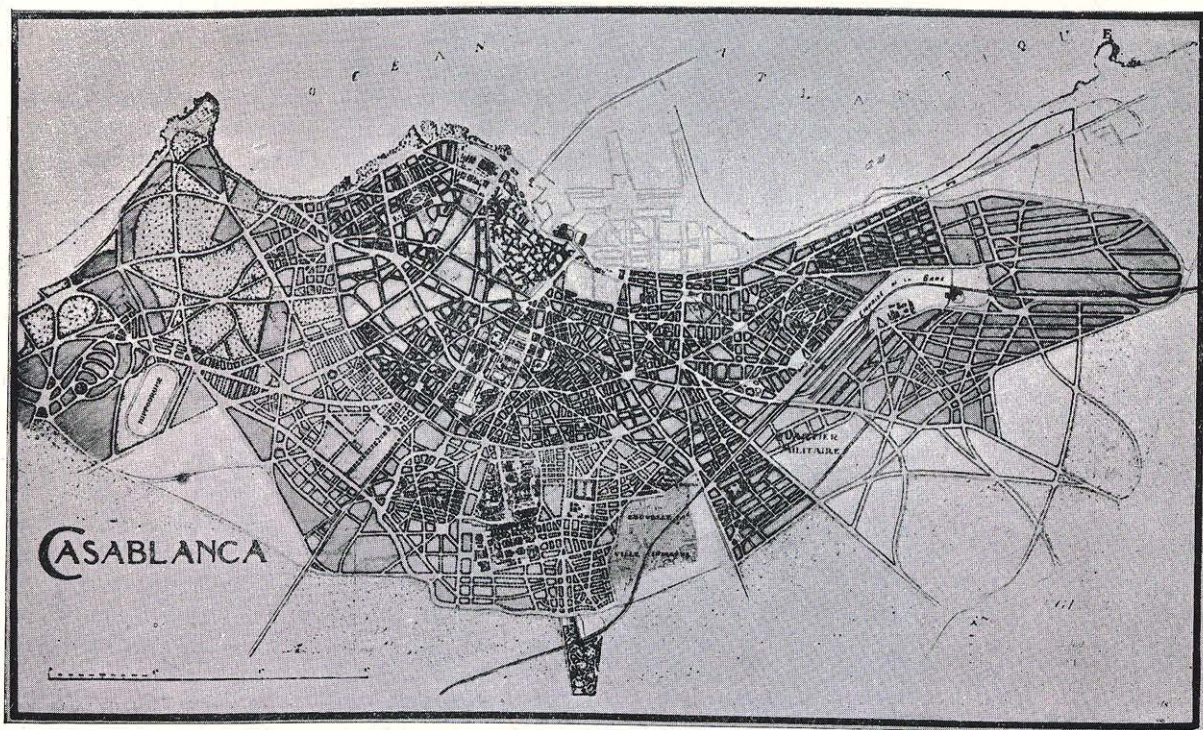
La zona de edificaciones del Oeste, de muy escasa densidad, y el gran espacio descubierta donde se ha situado el parque central, contrastan con la falta de masas de jardines en el Este, debido, como queda indicado, a las floraciones de roca que aparecen en esta parte. La superficie útil de jardines en Casablanca es de 38 hectáreas.

Del crecimiento de esta población da idea la cifra de construcción de edificios, que en los dos últimos años asciende a 1.500.

IV

Creo interesante hacer referencia, aunque de modo muy extractado, al funcionamiento de las Juntas sindicales de propietarios.

La ordenación de ciudades que se proponía realizar Liautey hubiera sido imposible con el régimen de expropiaciones regulado en el acta de Algeciras, por lo cual, en abril de 1914, fundó el Protectorado francés las Asociaciones sindicales de propietarios, actualmente ya introducidas en



CASABLANCA. PLAN GENERAL DE TRAZADO.

varias legislaciones de Europa. Estas Asociaciones, constituidas por los propietarios de los terrenos a los que afecta una nueva vía, forman con la aportación de sus parcelas un bien común. La superficie total de terrenos así obtenida se reparcela de nuevo por un Comité del mismo grupo sindical asesorado por técnicos. Esta reparcelación se hace procurando a los terrenos definitivos una equivalencia de valor y superficie con el que aportó cada propietario, teniendo en cuenta la cantidad que cede a la nueva vía cada parcela y el aumento de valor que proporciona con ello a las demás.

En muchos casos no es posible llegar a dicha equivalencia para todas las parcelas, y entonces el propietario que resulte demasiado favorecido paga a la comunidad sindical una indemnización o ésta indemniza a su vez a los que inevitablemente resultan perjudicados.

Los acuerdos de estas Asociaciones son firmes y los propietarios que las componen tienen la facultad de recurrir contra ellos ante los Tribunales de Primera instancia si se consideran lesionados en sus intereses, y a su vez los Tribunales, en caso de estimar justa la reclamación, condenan a las Asociaciones al pago de una indemnización; pero nunca a alterar los trazados que acuerden.

Por su parte el Municipio, desde el momento en que se constituye la Asociación sindical, puede tomar posesión de los terrenos para la apertura de las nuevas vías.

A la legislación urbanística del Protectorado, mucho más completa y avanzada que la de Francia, se debe en una gran parte el éxito de los nuevos trazados.

V

Vamos a pasar una rápida ojeada por las demás ciudades.

Fez.—Está situada en una zona montañosa, en el fondo de un valle. La especial topografía del terreno ha obligado a distanciar, tal vez excesivamente, la ciudad europea, si-

tuada entre dos colinas, donde se han levantado las edificaciones militares, y los jardines del Aguedal.

El núcleo europeo es muy reducido en relación con la antigua ciudad indígena, totalmente amurallada. Consta de una pequeña zona, donde se agrupan los edificios administrativos en torno a un centro urbano, del cual parten en dirección radial las vías principales. La nueva ciudad se ha dividido en tres zonas: la industrial, la de edificaciones de altura media y un barrio jardín.

Mequinez.—Los barrios nuevos se han construido al otro lado del río, sobre una ladera. Los jardines están trazados por Forestier durante una estancia que hizo en la ciudad. Aparte el núcleo de ciudad jardín, la urbanización del resto de los barrios europeos está apenas iniciada.

Marraquex.—Ciudad la más tradicional del Imperio. Conserva los tipos de raza característicos y el recinto más interesante. El núcleo europeo, separado de los barrios indígenas, cuenta con una clasificación de zonas rudimentaria. La población colonial es muy limitada, por lo cual el trazado no tiene interés particular.

Prost pensó en la necesidad de conservar íntegro el panorama del recinto amurallado, destacando sobre las masas del Atlas, por lo cual desvió hacia el Oeste el emplazamiento de la ciudad europea y estableció, como en Rabat, una extensa zona en la que se prohíbe toda edificación. Distingue a Marraquex sobre las demás ciudades marroquíes la extraordinaria masa de jardines y las plantaciones de naranjos y palmeras que rodean el recinto, conservadas con gran esmero por la Comisión Central de Plantaciones Urbanas, uno de los servicios del Protectorado.

Kenitra.—Es un caso único en el Protectorado. Inmediato a la costa sobre el río Sebou. En el año 1911 era un terreno de dunas. El general Moinier, encargado de la ocupación, establece allí la base de aprovisionamiento de las columnas por las facilidades de desembarco. Comienzan a afluir cantineros y comerciantes, que construyen barrios enteros de chozas. Liautey comprendió el valor de

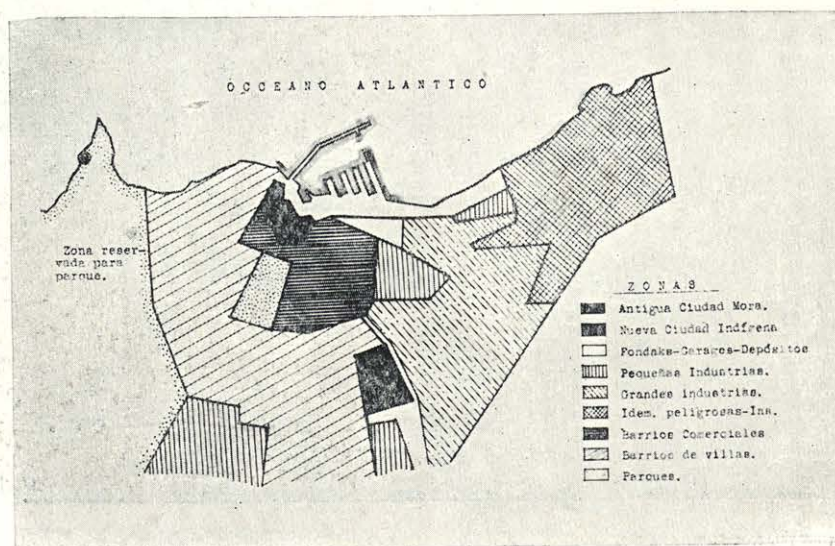


DIAGRAMA DE LA CLASIFICACIÓN DE ZONAS.

CASABLANCA.

esta ciudad como puerto fluvial de pequeño tonelaje y ordenó el estudio del trazado definitivo. Hoy tiene más de 15.000 habitantes y es el puerto de salida de los productos de la parte norte de la zona.

La nueva ciudad se ha establecido sobre un terreno sensiblemente horizontal, y en su plan general de trazado se observa como determinante fundamental el tráfico del puerto y su relación con la vía férrea y las carreteras de Fez y de Rabat.

Gran parte del trazado obedece al sistema de cuadrícula. El plan viario tiene por eje fundamental una gran avenida que une el puerto con la estación y se prolonga hasta la plaza de Francia, donde se agrupan los edificios del Protectorado.

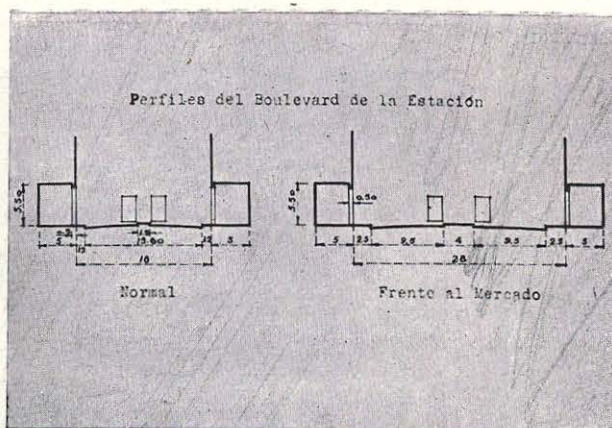
VI

El acierto con que Francia ha desenvuelto su misión en las ciudades marroquíes, ganando la voluntad del indígena al mostrarle las ventajas de la vida civilizada con un admirable sentido de comprensión y de respeto para todo lo tradicional, tiene su expresión más clara en esa arquitectura de tono menor que caracteriza los nuevos trazados: pequeña de volumen, horizontal, ceñida al paisaje y armonizando con él, en combinación siempre con masas de jardín. Esto nos ha hecho pensar algunas veces en lo interesante que sería establecer un paralelo entre las huellas que han dejado en sus ciudades coloniales los tres países que son o fueron colonizadores: Inglaterra, Francia y España.

España llevó a las Indias el concepto de una arquitectura solemne y perdurable. No me refiero, claro está, a la labor de las misiones ni a las construcciones de carácter defensivo (los hombres de guerra y de breviario que según Brion envió España a América como únicos gérmenes de colonización, no cuentan en este caso). Las construcciones eran de enormes masas, muchas, simplemente encuadradas, con un ritmo lento de volumen, algunas con cúpulas cubiertas de azulejería. Hay quien ve en todo esto un recuerdo de la época colonial de Roma. Es una arquitectura en la que se presiente el afán de impresionar y como un anhelo de supervivir.

Si nos fijamos en la labor que ha hecho Inglaterra en las ciudades de la India, en Calcuta o Nueva Delhi, por ejemplo (de la que habremos de ocuparnos otro día), vemos que en el recinto de la ciudad europea, estratégicamente situado, se alzan los edificios oficiales y las residencias: mármol, arquitectura de aire clásico con materiales de gran precio. El resto de la ciudad no cuenta. Ciertamente que en los barrios indígenas el problema es difícil; pero sorprende que un país que ha aportado a la humanidad el concepto y la realización de las ciudades jardines no haya hecho el menor intento de mejorar la vida miserable de los aborígenes.

Ya hemos visto cómo Lyautey construyó en Casablanca dos ciudades indígenas en las cuales, conservando los hábitos de raza, mejoró notablemente la vida de sus habi-



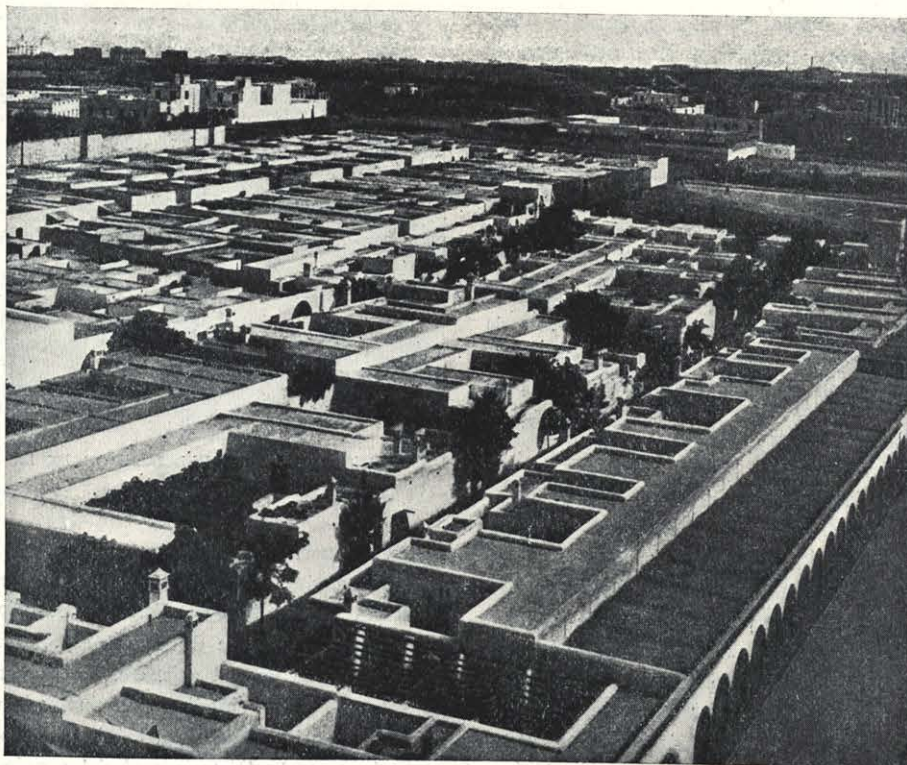
CASABLANCA. PERFILES DEL BULEVAR DE LA ESTACIÓN.

tantes. Francia no limitó su acción a la construcción de nuevas ciudades, sino que protege el arte musulmán, funda en Rabat el Instituto de Estudios Superiores Marroquíes, ensaya la aclimatación de nuevas especies forestales y cultiva y extiende las del país, etc. En su obra de Marruecos no sólo ha puesto inteligencia, sino, además, pasión; por eso, como pueblo colonial, del único pecado que tendrá que responder ante la Historia será del pecado de imaginación.



CASABLANCA. CASA DE LA NUEVA CIUDAD INDÍGENA.

CASABLANCA.



NUVA CIU-
DAD INDÍGENA.



CASABLANCA.

EDIFICIO COMERCIAL CITROËN.