

Messina. Il progetto per il waterfront: una sfida per il XXI secolo

The Project for the Waterfront in Messina. A Challenge for the XXIst Century

Breaking a Centuries-old Relationship

Messina has always had a very intense and direct relationship with the sea, and the port (one of the largest, safest and deepest in the Mediterranean) was the reason for its foundation, its development, its wealth and its re-foundation after the 1908 earthquake. From the first industrial settlement to the map of the new productive areas established by the post-earthquake reconstruction plan, the coastal strip which extends from the "sickle" towards the south was occupied by industrial plants the location of which were determined by the railroad tracks, a barrier between the city and the sea from the port to the outer edges of the city, and not just a physical one.

After World War I, the ferry service became increasingly important and soon became the almost exclusive activity for the port, but despite the industrial decline and the progressive tertiarization both the "sickle" and the areas south of the station remained occupied by industries that take up more than 10 km of the coastal strip, contributing to the depression of the southern zone of the city.

After the monumental waterfront was destroyed in 1908, and a continuous curtain of buildings sealed off the arch of the port – some of the most original buildings on the Mediterranean – and precluded a view onto the sea along the entire coast first to the south and then to the north, with the extension of the fairgrounds and the construction of the private docks for the ferries, a drastic fracture developed in Messina between the sea and the city, only partly mitigated by the beaches that run along the building front for a length of almost 15 km up to and beyond Capo Peloro.

The Will for Regeneration

In a way that became fragmented and discontinuous (as a result of the entity and vicissitudes of public funding, the difficulty in involving private bodies, etc.), since the mid-Nineties the City Administration has been committed to a process of urban regeneration and a revitalization in the city, often relying on diverse and specific ministerial programs that did not bring the expected results but made it possible to define several clear objectives that could serve to coalesce consensus and investments: to make public and private, entrepreneurial and collective strategies converge; to mature the decision to concentrate public actions exclusively on a small number of large urban projects that could trigger regeneration processes to revitalize and radically change of the city.

The attention of the Administration finally focused on the waterfront south of the historic Port, on the southern coastal strip that runs up to the new ferry docks of Tremestieri for a length of 7.5 km, with an average width of 450 m, for an overall surface of 359 hectares, more than 10% of it occupied with railway infrastructure – that should be definitively cleared and "returned" to the city.

The first to contribute to the redefinition of the port front was undoubtedly the Port Master Plan, presented in 2004 and approved in 2008, which acknowledged

La rottura di un rapporto plurisecolare

Messina da sempre ha avuto con il mare un rapporto intenso e diretto e il porto – uno dei più ampi, sicuri e profondi del Mediterraneo – è stata ragione della sua nascita, del suo sviluppo, della sua floridezza e anche della sua rifondazione dopo il terremoto del 1908. Dai primi insediamenti industriali alla pianificazione delle nuove aree produttive sancite dal piano della ricostruzione successivo al sisma, la fascia costiera che dalla "falce" si estende verso sud viene impegnata da impianti industriali il cui insediamento è guidato dal tracciato ferroviario, una barriera, non solo fisica tra la città e il mare, dal porto sino alle estreme propaggini urbane.

Dopo il Primo conflitto mondiale, il traghettamento assume sempre maggiore rilevanza sino a divenire attività quasi esclusiva del porto, ma nonostante il declino delle attività industriali e la progressiva terziarizzazione sia la "falce" sia le aree a sud della stazione restano occupate da attività industriali che per più di 10 km lungo la fascia costiera contribuiscono al degrado della zona urbana meridionale.

Perso il waterfront monumentale nel 1908, la cortina edilizia continua che chiudeva l'arco del porto – realizzazioni tra le più originali del Mediterraneo –, interdette l'affaccio al mare lungo tutto il fronte costiero a sud prima, e poi anche verso nord, con l'ampliamento della zona fieristica e con la costruzione dell'attracco privato dei traghetti, a Messina si crea progressivamente una drastica cesura tra mare e città, che le spiagge che lambiscono il fronte edilizio per quasi 15 km sino e oltre Capo Peloro solo in parte riescono a rimediare.

Volontà di riqualificazione

In un modo alla fine risultato frammentato e discontinuo (per contenuti e vicissitudini dei finanziamenti pubblici, difficoltà di coinvolgimento dei privati, ecc.), sin dalla metà degli anni '90 l'Amministrazione comunale ha puntato a un processo di rigenerazione urbana e a un rilancio della città, spesso utilizzando diversi e specifici programmi ministeriali che, pur non avendo sortito gli esiti attesi, hanno permesso la definizione di alcuni chiari obiettivi intorno ai quali cercare di coagulare consenso e investimenti; far convergere strategie pubbliche e private, imprenditoriali e collettive; maturare la scelta di concentrare le azioni pubbliche solo su alcuni grandi progetti urbani in grado di innescare processi di riqualificazione per un rilancio della città e un suo radicale cambiamento. L'attenzione dell'Amministrazione si è definitivamente focalizzata sul waterfront a sud del Porto storico, su quella fascia costiera meridionale che giunge sino al nuovo approdo dei traghetti di Tremestieri per 7,5 km, con una larghezza media di 450 m, per una superficie complessiva di 359 ettari, per il 10% interessato da infrastrutture ferroviarie – che andrebbe definitivamente liberata e "restituata" alla città.

Il primo a contribuire alla ridefinizione del fronte portuale è stato senza dubbio il Piano regolatore del Porto, presentato nel 2004 e approvato nel 2008 che, prendendo atto del decremento dei traffici commerciali ed anche del traghettamento, avanza la proposta di una riorganizzazione complessiva del porto, con-

Michelangelo Savino



the decrease in commercial traffic and ferry services, advancing the proposition for an overall reorganization of the port, concentrating cruise ship traffic exclusively on the historic Port (this is a strategic sector for the revitalization of the port), moving all the cargo handling and dock facilities (public and private) from the ferries into the new artificial port of Tremestieri. This would clear the areas of the Zona Falcata, the docks of the port nearest to the city, encouraging the urban regeneration of the port barrier, which would function as the "landside interface" for the new traffic flows coming into the port.

In the meantime, the development of the final project for the Bridge over the Strait and the groundworks anchoring the Bridge (after years of delay, political uncertainty and wavering consensus surrounding the project) make it urgent to define circulation through the region and access routes to the city and the bridge, to redesign the railroad routes, to move the central railroad station to the south.

The project for a New Urban Waterfront to the South

The plan takes shape in the PIAU, which despite the meager funding by the Ministry, still represents an opportunity to intervene radically on the waterfront. The project also attempts to resolve other crucial aspects of the city plan: rapid connection between the historic Port and the highway access from the south (preventing lorry traffic from crossing the city); the historic barrier of the railway; the underutilization and blight of the industrial areas which have become incompatible with the city surrounding them; the new railway station; the integration of public functions and new facilities that cannot find venues in the densely built city.

Following a public competition, the preliminary project was commissioned to a group of consulting companies' that can rely on an overall coherent short-to-medium term political and planning framework included in the "Messina 2020" Strategic Plan, which brings together city planning decisions and actions for the economic and social revitalization of the city, turning the PIAU into the engine for urban transformation, for the renaissance of Messina in the competition between regional areas and cities of the Mediterranean.

The project thus proposes to stitch the urban fabric back together by eliminating the barriers created by the infrastructure and encouraging a reorganization of built areas that will integrate the waterfront area with the rest of the city; to return old railway areas that are no longer required for transportation to the city (the railway park, tracks, abandoned storage areas) and given their central location, to designate them to be used for

la storica barriera ferroviaria; la sottoutilizzazione e il degrado delle aree industriali ormai incompatibili con la città circostante; la nuova stazione ferroviaria; l'inserimento di funzioni pubbliche e nuove attrezzature che non trovano spazio nella città densamente edificata.

Dopo pubblica gara, il progetto preliminare è affidato alla cordata di imprese di consultant¹ che si avvale di un inquadramento politico e progettuale generale e coerente di breve e medio periodo contenuto nel Piano strategico "Messina 2020" il quale, intrecciando scelte urbanistiche e azioni di rilancio economico e sociale della città, fa del PIAU il volano della trasformazione urbana, del rilancio di Messina nella competizione tra aree territoriali e città nel Mediterraneo.

Il progetto così si propone di ricucire il tessuto urbano, eliminando le barriere infrastrutturali e favorendo un riordino edilizio che permetta l'integrazione dell'area del waterfront al resto della città; di recuperare alla città aree ferroviarie ormai divenute superflue per il trasporto (parco ferroviario, binari, aree di soste in disuso) da destinare (data la loro centralità) a funzioni prestigiose pubbliche e private, a verde, ad attrezzature ricettive, a porticcioli diportistici; di individuare la possibilità di insediare e promuovere attività di ricerca ed innovazione, con la creazione di polo tecnologico e della formazione (specializzato nello sviluppo di tecnologie innovative per le energie rinnovabili) e di un parco scientifico, di servizi di terziario avanzato per le imprese e centri di alta formazione; la realizzazione della "piastra logistica" così come indicata dai progetti di potenziamento del Corridoio I europeo; infine, di realizzare un parco urbano fronte mare, soluzione necessaria per recuperare, bonificare e valorizzare l'affaccio al mare, organizzare anche il sistema dei servizi balneari e di ristoro restituendo al luogo una sua naturale vocazione.

Le funzioni vengono distribuite nelle tre zone funzionali che da nord a sud suddividono il nuovo waterfront

La testata a nord, l'ambito urbano centrale, più prestigioso (nelle funzioni e nell'assetto) intorno alla storica Stazione centrale (opera tra le più originali di A. Mazzoni, del 1934-40 di cui è incerta la destinazione) presenta un assetto dirompente la morfologia urbana: la linea di costa viene rimodellata con la creazione di un canale artificiale (da scavare dove oggi corre il fascio di binari) originando un'isola artificiale – la "Marina" – di quasi 12 ha, collegata alla terraferma da due ponti, che accoglie le attrezzature ricettivo-turistiche sull'affaccio a mare e le attrezzature diportistiche sviluppate lungo il canale artificiale. Un lungomare alberato costituisce l'asse ordinatore del nuovo settore urbano assolvendo al collegamento del Porto storico con gli accessi autostradali a sud della città (priorità per il Comune che ha reso tale soluzione vincolante nel bando di gara per il progetto definitivo) nonostante esso possa costituire una

prestigious public and private functions, such as green spaces, reception facilities, leisure ports: to identify opportunities to install and promote activities that foster research and innovation, with the creation of a technological and educational hub (specialized in the development of innovative technologies for renewable energy) and a scientific park, of advanced tertiary services for businesses and higher education centres: the construction of a "logistical plate" as indicated in the projects for reinforcing the European Corridor I; finally, to create an urban park on the sea, to organize its system of beach services and catering facilities, to restore the place to its natural vocation.

The functions will be distributed throughout the three functional zones that divide the new waterfront from north to south.

The end section to the north, the most prestigious (in terms of function and disposition), the central urban area surrounding the historic Central Station (one of the most original architectural works by A. Mazzoni, built between 1934 and 1940, its destination is still uncertain) revolutionizes the urban morphology: the coastline is reshaped with the construction of an artificial canal (to be dug where the railway tracks currently run) that creates an artificial island – the "Marina" – on a surface of almost 12 hectares, connected to the mainland by two bridges, that will host all the reception and tourist facilities along the seafront and the yachting facilities developed along the artificial canal. A tree-lined promenade along the sea constitutes the ordering axis for this new urban sector that functions as a connection to the historic Port with highway access to the south of the city (a priority for the City that has made this solution a constraint in the competition for the definitive project) despite the fact that it could constitute a new barrier for the new coastal strip of the city. The urban Park – almost 35 hectares – serves as a link between the existing city and the new waterfront, and inside and along its edges it must contain buildings that will host functions of excellence (for art, culture, tourism, leisure and sports) at the metropolitan scale.

Then comes the sector occupied today by the most deteriorated industrial zone: it will be designated for office buildings near the new central station (almost 40 hectares) followed by the "logistic plate" (on circa 55 hectares), the commercial area (almost 13 hectares, in continuity with the area that is currently made of little shopping malls and commercial activities) and finally the new port of Tremestieri.

This is a "draft" of a first possible set of objectives which will serve as the basis – in the second planning phase (a new competition and new commission cur-

centrando nel Porto storico solo il traffico crocieristico (settore strategico su cui puntare per il rilancio dello scalo), spostando tutto il movimento merci e approdi (pubblico e privato) dei traghetti nel nuovo porto artificiale di Tremestieri. Si liberano così le aree della Zona falcata, le banchine del porto prossime alla città spingendo verso una riqualificazione urbana della cortina portuale, funzionale quale "interfaccia terrestre" dei nuovi flussi che interesseranno il porto.

Ne frattempo la redazione del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto e delle opere a terra di adduzione al Ponte premono (dopo anni di attesa, di incertezze politiche e di oscillazioni di consenso sull'opera) per l'individuazione di una viabilità territoriale e di accessibilità alla città e al Ponte, il ridisegno dei tracciati ferroviari, lo spostamento della stazione centrale verso sud.

Il progetto per il nuovo waterfront urbano a sud

Il disegno prende forma attraverso il PIAU, che nonostante il finanziamento esiguo da parte del Ministero, rappresenta comunque l'opportunità per intervenire in modo radicale sul waterfront. Il progetto tenta di risolvere altri aspetti urbanistici cruciali: il collegamento veloce tra il Porto storico e gli accessi autostradali a sud (evitando l'attraversamento della città da parte del traffico pesante);

Pianta della città di Messina, secolo XIX

Il waterfront monumentale di Messina, dopo il terremoto del 1908

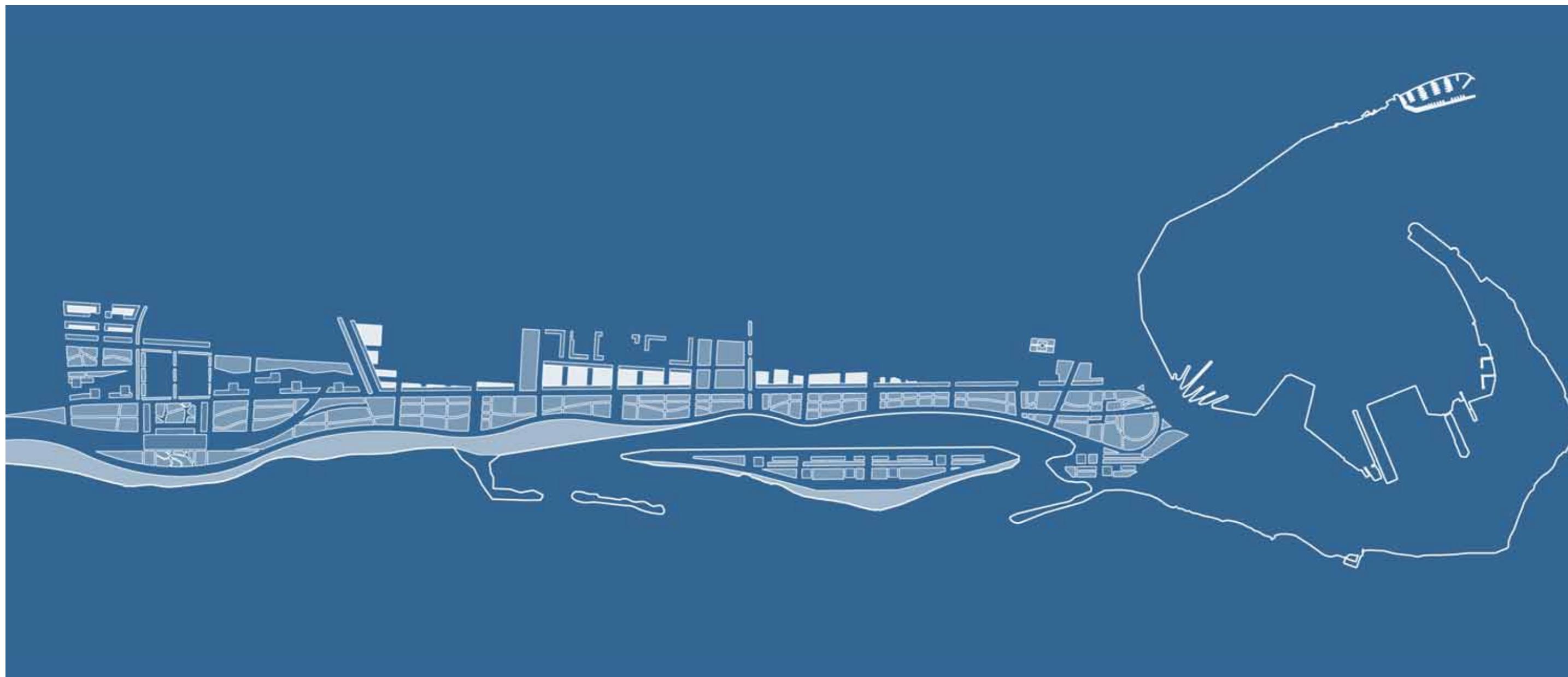
Il Piano Regolatore del Porto (2004)

Map of the city of Messina, 19th century

The monumental waterfront of Messina, after the 1908 earthquake

The Port Master Plan (2004)





nuova barriera per il nuovo affaccio costiero della città. Il Parco urbano – di quasi 35 ha – funge da elemento di raccordo tra la città esistente e il nuovo waterfront, accogliendo al suo interno e al suo contorno edifici destinati a ospitare funzioni di eccellenza (per l'arte, la cultura, il turismo, il tempo libero e lo sport) a scala metropolitana.

Segue, quindi, il settore oggi occupato dalla zona industriale più degradata che verrà destinato alle funzioni direzionali nei pressi della nuova stazione centrale (quasi 40 ettari), cui seguiranno la “piastra logistica” (su circa 55 ettari), l'area commerciale (di quasi 13 ettari, in continuità con quella oggi composta da piccoli mall e attività commerciali) e infine l'area del nuovo approdo portuale di Tremestieri.

Si tratta di una “bozza”, di un primo possibile quadro di obiettivi sul quale impostare – nella seconda fase di progettazione (nuovo bando e nuovo incarico in fase di svolgimento) – il definitivo palinsesto infra-strutturale, l'assetto complessivo dell'area, precise destinazioni d'uso, e poi i costi, possibili investimenti, costruzioni di alleanze ed accordi inter-istituzionali, partnership pubblico-privati. Il documento non poteva che essere puramente indicativo, rimandando al progetto definitivo le debite verifiche e l'individuazione delle soluzioni più fattibili anche per i notevoli vincoli idro-geo-morfologici che l'area presenta.

rently underway) – for the definitive infrastructural palimpsest, the overall configuration of the area, precise zoning destinations, and then the costs, possible investments, building alliances and inter-institutional public-private partnerships. The document could also be purely indicative, postponing the necessary verification and the definition of more feasible solutions until the final project, given the significant hydro-geo-morphological constraints in the area.

What are the Perspectives for the New Waterfront?
The proposal advanced for the new waterfront is truly innovative, compared to the ideas and projects that have been presented for the area over time. On the one hand, the PIAU does in fact include – as does the Strategic Plan – many of the ideas that have animated the political debate in the city over time and may be said to have become consolidated in the collective imagination, though the same cannot be said for the technical solutions that have been advanced or the necessary inter-institutional agreements. On the other hand, several of the proposals (the artificial canal replacing the tracks or the Marina) create new planning premises for the debate which has become progressively crystallized over the years.

Quali prospettive per il nuovo waterfront?

La proposta avanzata per il nuovo waterfront è davvero innovativa, rispetto alle idee e ai progetti che numerosi nel tempo sono stati avanzati per l'area.

Da un lato, infatti, si ritrovano nel PIAU – come d'altro canto nel Piano strategico – molte delle idee che nel tempo si sono depositate nel dibattito politico della città e che si possono dire consolidate nell'immaginario collettivo, per quanto non si possa dire altrettanto delle soluzioni tecniche avanzate o degli accordi interistituzionali necessari. Dall'altro alcune delle proposte (canale artificiale al posto del fascio dei binari o la Marina) creano nuovi presupposti progettuali al dibattito che negli anni è andato però cristallizzandosi.

Il riassetto del “cuore” della città e il grande parco urbano rappresentano una novità in una città in cui gli spazi pubblici sono esigui e spesso degradati; il canale e l'isola artificiale (che rimediano anche alla forte esposizione della costa alle “sciroccate” e permettono la realizzazione di un sicuro approdo) con le sue torri rompono uno skyline e un'immagine della città consolidata, proponendo una soluzione fuori dagli schemi che dà adito a nuovi discorsi progettuali ma contemporaneamente innesca notevoli resistenze.

Inutile dire che le perplessità sono date da alcune debolezze del progetto urbano e proprio dalle soluzioni più originali proposte, di cui da più parti si nega una

Tavola progettuale per il nuovo waterfront urbano a sud
Project plan for a new urban waterfront to the south



fattibilità tecnica oltre che eco-nomica, in assenza di grandi operatori privati locali (e non solo) e l'esiguità delle risorse pubbliche da mettere in gioco.

Inutile accennare al fatto che, forse, per un riassetto così radicale di un intero settore della città si rende più che necessario una profonda rivisitazione del PRG e di tutte le previsioni urbanistiche della città, cosa della quale l'Amministrazione comunale deve essersi, infine, resa conto, dato che a fine giugno 2010 ha annunciato – non senza tensioni politiche – la decisione di avviare le procedure di redazione del nuovo PRG.

Indubbiamente, a prescindere dalla sua attuazione, la provocatoria e originale proposta del nuovo waterfront è riuscita a spingere le forze politiche della città ad affrontare il disegno del nuovo scenario urbano, dopo anni di discussioni e dibattiti che non avevano partorito sino ad oggi che progetti parziali e frammentari.

In un modo o in un altro, dal waterfront è partito il processo di rinascita della città e il progetto definitivo probabilmente riuscirà a cogliere la sfida urbana per il XXI secolo.

Nota

1. Cordata composta da Rti Apri, ApriAmbiente, Apri Sviluppo, Consorzio Leonardo, Politecnica, U.P. Studio MBM Arquitectes.

Veduta della linea di costa del porto, occupata da impianti industriali, barriera non solo fisica tra il mare e la città
 Dettaglio della testata a nord, intorno alla storica Stazione centrale

Tavola progettuale per il nuovo waterfront urbano a sud
 View of the coastal strip in the port, occupied by industrial plants, a barrier between the city and the sea

Detail of the end section to the north, surrounding the historic Central Station

Project plan for a new urban waterfront to the south

The reconfiguration of the "heart" of the city and the large urban park are new elements in a city where the public spaces are few and often blighted; the canal and the artificial island (which resolve the significant exposition of the coast to the "scirocco" winds and allow the realization of a safe harbour) break the skyline and the consolidated image of the city with the towers, offering an unusual solution that can fuel new planning discourses yet at the same time cause a great deal of resistance.

It is useless to say that doubts have been raised by some of the weaker factors in the urban plan and specifically by the most original solutions that have been proposed, considered by many to be technically and economically unfeasible, given the lack of local private operators (and not only) and the scarcity of public resources to allocate.

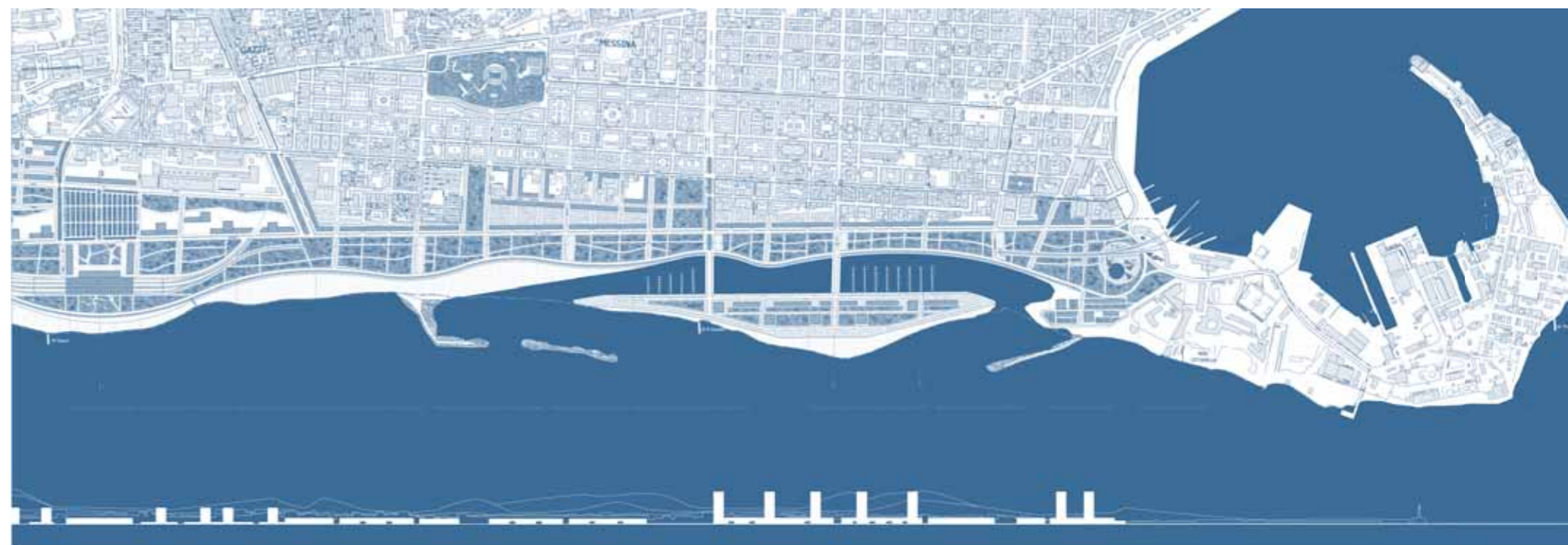
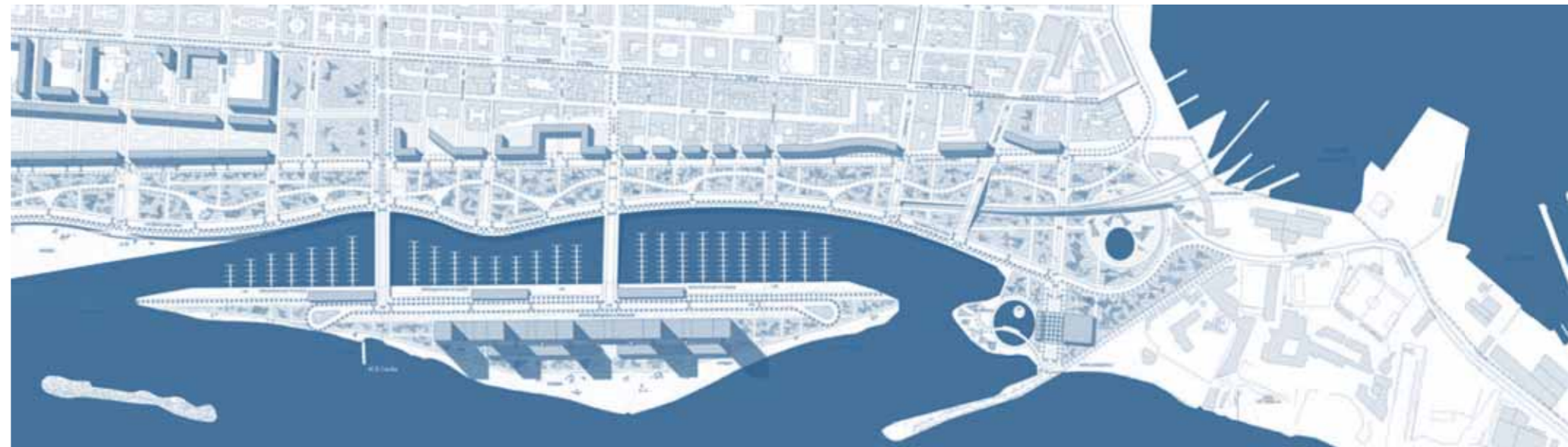
It is useless to mention the fact that, perhaps, such a radical reconfiguration of an entire section of the city makes it even more important to profoundly reconsider the city master plan and everything in the city's

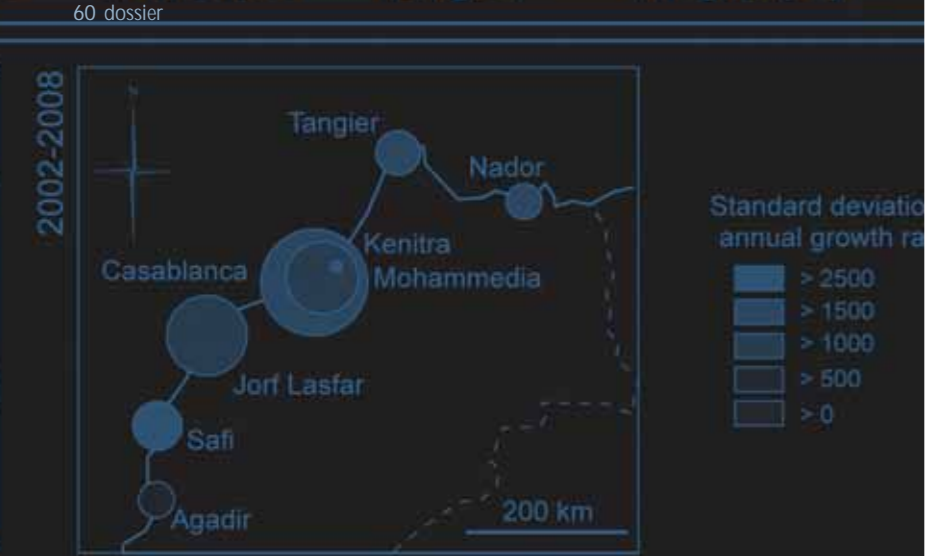
future planning projects, which is something the City Administration must have finally realized: at the end of June 2010, it announced – causing some political tension – the decision to begin drafting the new Master plan.

Undoubtedly, whether or not it is carried out, the original and provocative proposal of the new waterfront has been successful in driving the political forces of the city to deal with the design of a new urban scenario, after years of discussions and debate that until now had never led to anything but partial and fragmentary projects. In one way or another, the waterfront launched a process for the renaissance of the city and the final project will probably be successful in addressing the urban challenge for the XXIst century.

Note

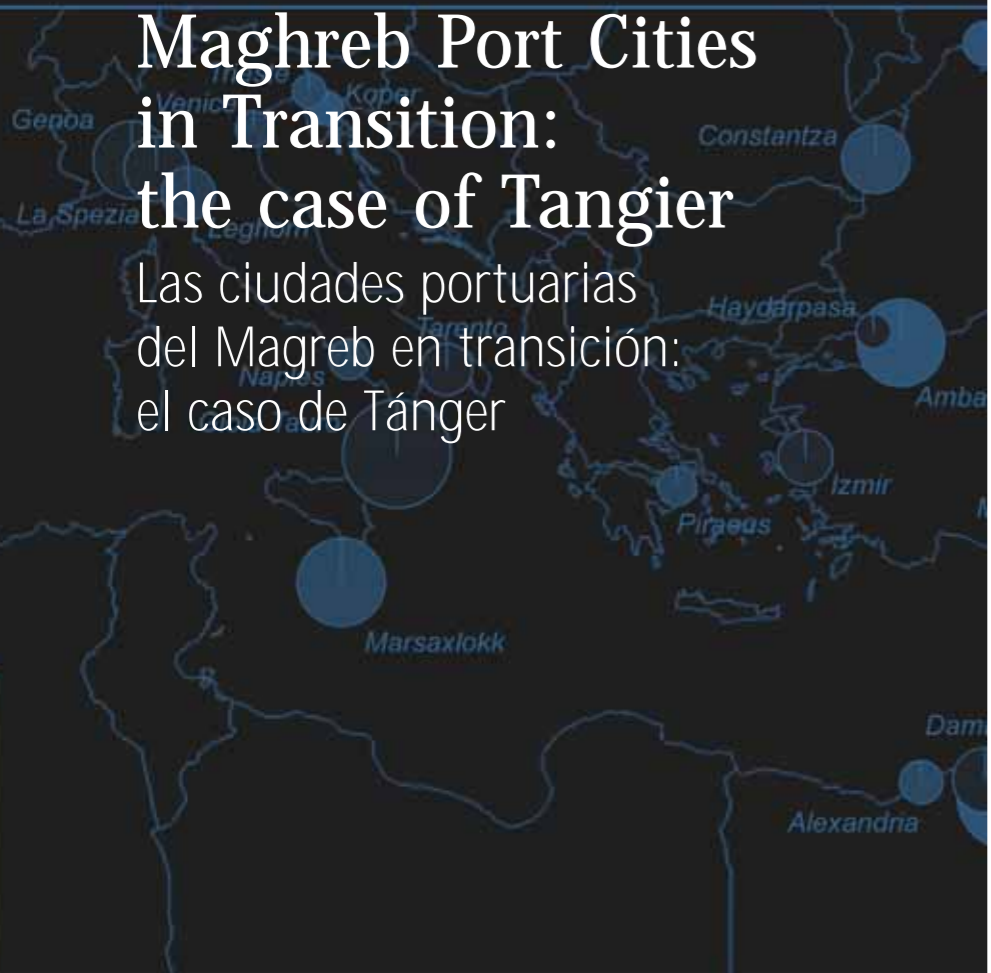
1. The group was composed of Rti Apri, ApriAmbiente, Apri Sviluppo, Consorzio Leonardo, Politecnica, U.P. Studio MBM Arquitectes.





Maghreb Port Cities in Transition: the case of Tangier

Las ciudades portuarias del Magreb en transición: el caso de Tánger



Hinterland structure of Tangier Med (source: TMSA, Port Tangier Med)
Estructura del hinterland de Tangier Med (Fuente: TMSA, Puerto de Tangier Med)

En las últimas décadas se han visto cambios importantes en las relaciones entre los puertos y sus ciudades, tales como la separación funcional y espacial entre las actividades portuarias y las urbanas. A pesar de que muchos estudios de casos y modelos indican que existe una incompatibilidad entre el desarrollo urbano/regional y el portuario, el desarrollo actual de Tánger (Marruecos) pone de manifiesto la aparición de hubs integrados y de naturaleza multicapa igual que en otras partes del mundo, como en Asia (Lee et al., 2008). El objetivo del muy ambicioso proyecto de Tangier Med, que entró en funcionamiento en 2007, es el de explotar las economías de escala para los grandes buques portacontenedores (hubs de transbordo) a nivel regional a la vez de atraer valor añadido y obreros especializados a nivel local y nacional mediante la creación de los polígonos industriales y parques logísticos. A pesar de la falta de investigación en este campo, un análisis de los estudios recientes de la historia portuaria de Tánger (Cherfaoui y Doghmi, 2005) y de proyectos (Mohamed-Chérif, 2010) resulta muy útil.

Antecedentes históricos de la ciudad portuaria de Tánger (Tingis)

La Península de Tánger se refiere a la extensa zona de Marruecos de forma trapezoidal que se extiende hacia España unos 50 km de largo en el lado norte (Estrecho de Gibraltar) y 120 km de largo en su base, con una anchura de 60 km (norte a sur). A lo largo de la historia, Tánger se ha visto sometido a diversas influencias desde los fenicios hasta los británicos (siglo V a XVII), y ha sido el objetivo tanto de amenazas e invasiones como de resistencia y la rivalidad entre aspirantes al poder. Su dinamismo durante el siglo XIV, fue puesto de manifiesto por sus numerosas conexiones con otras ciudades mediterráneas. Asimismo fue el lugar de nacimiento del explorador y geógrafo Ibn Batouta (1304), que viajó desde Tánger a Beijing, Samarcanda, y Tombuctú. Durante el siglo XIV, Tánger era una ciudad portuaria dinámica intercambiando numerosos productos con Marsella, Génova, Venecia y Barcelona. La función de Tánger como hub de mercancías surgió bajo el dominio británico en el siglo XIX. La expansión de la zona portuaria comenzó bajo el dominio francés en 1914, pero no se consolidó hasta 1925 debido a la Primera Guerra Mundial, cuando se mejoraron las conexiones por ferrocarril y carretera con las zonas de influencia Fez, Tetuán, Larache y otras ciudades grandes del norte (1927)¹.

No obstante, desde principios del siglo XX Casablanca desbancó a Tánger debido a la distancia de éste respecto de las regiones económicas más importantes y a su falta de adecuadas infraestructuras portuarias y en el interior. A nivel local, el efecto de la frontera causó un crecimiento urbano rápido dando lugar a la concentración de viviendas, presiones sobre el terreno y a una congestión generalizada. Durante mucho tiempo la frontera de Marruecos se consideraba como una barrera más que un punto de entrada/salida o posible corredor, la situación privilegiada de Tánger (una

Recent decades have witnessed important changes in port-city relationships such as the widely known functional and spatial separation between port and urban activities. Although many case studies and models point at the growing incompatibility of port and urban/regional development, the current development of Tangier (Morocco) better illustrates the emergence of integrated and multilayered hubs as in other parts of the world such as Asia (Lee et al., 2008). The very ambitious project of Tangier Med, which started to operate in 2007 aims at exploiting economies of scale for large container ships (transshipment hub) regionally while attracting added value and skills locally and nationally through industrial and logistics parks. Despite the scarcity of existing research, exploring such issues benefits from recent studies of Tangier's port history (Cherfaoui and Doghmi, 2005) and projects (Mohamed-Chérif, 2010).

Historical background on the Port City of Tangier (Tingis)

The Tangier peninsula refers to a large area of Morocco prolonged towards Spain forming a trapezoid measuring of 50 kilometers on the North side (Gibraltar Straits) and 120 kilometres at its base, running North-South across 60 kilometres. Throughout its history and due to its peculiar situation between two continents, Tangier has been under various influences from the Phoenicians to the British (5th-17th centuries), and was the target of external threats, invasions, resistance and continuous rivalries among powers. Its dynamism during the 14th

César Ducruet
Fatima Zohra Mohamed-Chérif
Najib Cherfaoui

