

Archivos fotográficos de empresa: Las fotos del temporal de 1949 en Villa Sanjurjo para Entrecanales y Távora

Company photographic files: Villa Sanjurjo stormy sea photos
in 1949 for Entracanales & Távora

José Luis Gómez Barceló
De la Academia Andaluza de la Historia

Resumen La adquisición de una serie de reportajes de Ceuta y Marruecos, que formaban parte del archivo de la constructora Entrecanales y Távora, nos da pie a reflexionar sobre el valor documental de la fotografía. Al tiempo, llamamos la atención sobre la preservación, conservación y recuperación de los archivos de comerciales y de empresa, que con la desaparición de sus generadores, terminan siendo destruidos o diseminados. La catalogación de este material nos permite contextualizar su información y, en ocasiones, se convierte en único testigo de la actividad de quienes las encargaron, haciéndonos disfrutar de la maestría de sus artífices, los fotógrafos.

Palabras clave:
Fotografía, archivos fotográficos, Villa Sanjurjo, obras públicas, empresa Entrecanales y Távora, temporal de 1949.

En los últimos años, la fotografía ha ido aumentando su valoración como objeto artístico, siendo protagonista de exposiciones y publicaciones de muy diversa índole. Además, constituye un documento en sí mismo y como tal debe ser tratada. No importa que su infor-

Summary The acquisition of a number of photographic reports from Ceuta and Morocco, that were part of the Entrecanales & Távora building company files, makes us think about photography documental value. At the same time, we want to emphasize about preserving, conservating and recovering comercial and business files that are destroyed after companies' closing. Cataloguing this material give us the opportunity to contextualize its information and sometimes is the only witness of those that ordered it activity. In addition, it gives us the chance to enjoy the mastery of the photographers that took them.

Keywords:
Company photographic files, Villa Sanjurjo, Entrecanales&Tavora company, storm of 1949.

mación sea en imagen, ni que los soportes y materiales cambien con el tiempo, como bien anticipaba la Ley de Patrimonio Histórico 14/1985.

Estamos acostumbrados a verla como pieza singular, como parte de colecciones e, inclusive, dentro del archi-

vo de un profesional. Quizá, nos es más extraño hallarla integrada en un archivo público o de empresa, formando parte de un expediente, con el mismo valor que un documento textual. Sin embargo, un reportaje fotográfico puede tener en un expediente el mismo protagonismo que tenga cualquier otro estudio técnico, y de hecho lo tiene.

En la práctica archivística de hace décadas, la fotografía, como los planos, eran desgajados de los expedientes y pasaban a formar parte de colecciones facticias para su mejor conservación y tratamiento. Lamentablemente, lo que podría no tener más consecuencias que la diferente ubicación, ha permitido con frecuencia la desaparición de esas colecciones, de forma accidental o incluso conscientemente.

La legislación española faculta a los sistemas archivísticos autonómicos para intervenir en el patrimonio documental de empresas y particulares para su preservación. A pesar de ello, la realidad es que existen pocos ejemplos de colaboración entre los ámbitos público y privado para cumplir ese anhelo.

La Ley de Patrimonio declara que forman parte del patrimonio histórico español *los documentos de cualquier época generados, conservados o reunidos en el ejercicio de su función por cualquier organismo o entidad de carácter público, por las personas jurídicas en cuyo capital participe mayoritariamente el Estado u otras entidades públicas y por las personas privadas, físicas o jurídicas, gestoras de servicios públicos en lo relacionado con la gestión de dichos servicios (art.48.2), los documentos con una antigüedad superior a los cuarenta años, generados, conservados o reunidos en el ejercicio de sus actividades por las entidades y asociaciones de carácter político, sindical o religioso y por las entidades, fundaciones y asociaciones culturales y educativas de carácter privado (art. 48.3) y los documentos con una antigüedad superior a los cien años, generados, conservados o reunidos por cualesquiera otras entidades particulares o personas físicas (art. 48.4).*

Sin embargo, no es que se pierdan pequeños grupos documentales, archivos y colecciones, sino que instituciones y grandes empresas desaparecen y sus fondos quedan abandonados, se destruyen o salen a la venta sin que se quiera o se pueda hacer más desde las instituciones que tienen las competencias en materia de su conservación.

El investigador fotográfico está acostumbrado a adquirir piezas, álbumes y colecciones en establecimientos, ferias y páginas de internet. La salida al mercado de estos materiales, que fueron de otros particulares, coleccionistas o no, es legítima, y en mi opinión mejor que su destrucción. Los archivos públicos custodian principalmente la documentación que reciben por transferencia y su política de adquisición de fondos tampoco puede entrar en un mercadeo constante. Es

un hecho que habría que prestar más atención a esos pequeños archivos de empresas, tanto grandes como pequeñas, que andando el tiempo, pueden ser objeto de investigaciones interesantes.

La fotografía española en Marruecos

Con la campaña de África de 1859-60 llegan al norte de Marruecos los primeros fotógrafos, siendo los más conocidos Enrique Facio y José Requena, quienes reunieron interesantes colecciones de vistas y retratos de personas, cuyos mejores ejemplos se custodian hoy en el Archivo del Palacio Real de Madrid¹.

Durante el resto del siglo XIX fueron muchos los profesionales y aficionados que pasaron con sus cámaras por diferentes ciudades, dejándonos colecciones que en ocasiones se vendieron en álbumes y en otras se reprodujeron en libros y revistas.

En el paso de esa centuria a la siguiente aparece la postal y con ella la imagen de Marruecos se extiende por todo el mundo, captada por fotógrafos y editada por empresas nacionales y extranjeras.

Al instaurarse el Protectorado franco-español, pasamos de encontrar algún estudio fotográfico en las principales ciudades, como Tánger y Tetuán, a la proliferación de estos por todo el territorio, aparte de los corresponsales gráficos permanentes y ocasionales².

La fotografía se convierte así en una actividad cotidiana, que utilizan industriales y comerciantes para mostrar sus establecimientos, para hacer propaganda de los mismos, incluso para trabajar con ella. Es el caso de las empresas constructoras.

Arquitectura y fotografía en el Protectorado

Son muchos los historiadores de la arquitectura del Protectorado, siempre liderados por el Dr. Antonio Bravo Nieto³, que consideran la construcción de infraestructuras, la creación de los ensanches urbanísticos y la construcción de edificios públicos y de vivienda, como lo mejor de la acción española durante el Protectorado. En general, se admira la creatividad de arquitectos e ingenieros, se reconoce el mérito de los promotores, pero se olvida bastante el papel de las empresas constructoras. Sin embargo, muchas de las grandes edificaciones levantadas entonces, hubieran sido imposibles sin la intervención de la Compañía Española de Colonización, Ribera y Cía o Entrecanales y Távora.

Si pensamos en fotografía y arquitectura, lo hacemos de imágenes de edificaciones, de espacios urbanos, incluso de fotografía aérea. Generalmente se relacionan con la iniciativa del fotógrafo, del periodista o del editor de postales. Sin embargo, muchas veces olvidamos que estas pueden ser y de hecho lo son, un elemento indispensable para que el profesional estudie las condiciones del terreno, la marcha de las obras, los aciertos y errores

de su trabajo, hasta el lucimiento final, terminado el encargo.

Así, en los archivos de las empresas constructoras duermen "el sueño de los justos" piezas que harían las delicias de los curiosos y resolverían las dudas de los investigadores. En ocasiones, cuando las empresas desaparecen, sus fondos lo hacen con ellas, lo que se agrava en el caso de que el país en que radican y en el que trabajan sean diferentes. Es decir, que si hay poco interés en salvar documentos sin valor administrativo en un ámbito cercano a la empresa, menos aún lo hay cuando se trata de escenarios tan lejanos como Marruecos y el Protectorado.

Entrecanales y Távara

En 1931 el ingeniero de caminos José María Entrecanales Ibarra y el empresario Manuel Távara Bueno habían fundado Entrecanales y Távara, una empresa constructora que en 1997 se fusionó con Cubiertas MZOV, para dar lugar a Necso Entrecanales y Cubiertas, dentro del Grupo Acciona, y que hoy es Acciona s.a.

El ingeniero Entrecanales, que a punto estuvo de participar en la Guerra de Marruecos, al ser movilizado en 1921, dio el salto a la empresa impulsado por su maestro, el ingeniero José Eugenio Ribera Dutaste, quien con su empresa tuvo un papel fundamental en el diseño y construcción de infraestructuras en Marruecos desde muy temprano. Sin embargo, la salida de la empresa Entrecanales y Távara de España se produce tarde y tímidamente, concretamente a partir de 1948 con algunas obras en Marruecos⁴, Portugal y Guinea Ecuatorial, cuando hacía ya cinco años del fallecimiento de Manuel Távara⁵.

La fundación José Entrecanales Ibarra destaca de esos primeros proyectos el dique de abrigo en el puerto de Villa Sanjurjo y los viaductos de acceso al puente 25 de abril en Lisboa⁶. Sin embargo, si hacemos un repaso de las noticias que publicaba la revista *África*, las principales obras realizadas en las entonces llamadas Plazas de Soberanía de Ceuta⁷ y Melilla, como en Marruecos⁸ o Guinea⁹ se desarrollarán después de la independencia de Marruecos.

Fotografías procedentes de la empresa Entrecanales y Távara

Posiblemente desde el año 2013, si no antes, circulan por diferentes comercios y vendedores, fotografías con marcas de Entrecanales y Távara de diferentes ciudades españolas y marroquíes. De estas últimas hemos adquirido algo más de ciento cincuenta piezas, referidas a obras de la empresa en Ceuta, Tetuán, Río Martín, Tánger, y Villa Sanjurjo, en sus sobres originales de conservación.

Las piezas presentan un magnífico estado merced a su buen revelado, todas en blanco y negro, la mayor parte en 13 x 18 cm, aunque también hay 10 x 15 y 20 x 25. Las



(Figura 1) Grúa en el puerto de Ceuta, s/a, s/f.

fechas de las mismas podemos fijarlas entre 1948 y 1962, siendo las de Tetuán obra de Francisco García Cortés, las de Tánger de Francisco J. Zubillaga y las de Villa Sanjurjo, propiedad de la sociedad Barrios-Rosado¹⁰. Hay también algunas reveladas en los establecimientos de Casa Ros, sin que podamos saber su autoría con seguridad.

En algunos casos, la relación entre la empresa y las obras fotografiadas sólo la conocemos por estas imágenes, ya que no hemos logrado aún encontrar referencias documentales para todas ellas. Sin embargo, no cejamos en el empeño de conseguirlo.

Ceuta

Las escasas piezas de Ceuta deben estar realizadas a mediados de los años 50 en el muelle de España y presentan a quienes deben ser dos representantes de la empresa bajo una potente grúa, entre toneles. Con sello de Casa Ros, como lugar de revelado, no aportan mayor documentación [1].

Tetuán

La serie de imágenes de Tetuán es bastante copiosa y se refiere toda ella a la construcción de la fábrica de cementos de Tetuán, Cementos Marroquíes C.M.A., una de las más grandes empresas de la población, que ha tenido gran importancia para el crecimiento de la urbe, así como para otras ciudades del norte marroquí¹¹.

Comienza el reportaje fotográfico en 1951 y se van añadiendo instantáneas en los dos años siguientes. La mayor parte llevan la firma del fotógrafo Francisco García Cortés, con el sello de su estudio de Tetuán; las menos, el sello de Casa Ros, como laboratorio de revelado, pero que seguramente son también de García Cortés.

Aparece la construcción de los edificios administrativos y de almacenamiento, las obras en las canteras, construcción de molinos y del teleférico, así como su funcionamiento en vacío.

La empresa, que producía en sus primeros años de vida 70.000 toneladas de cemento, llegó a producir 250.000 con su modernización, a comienzos de los años



(Figura 2) Estación de carga del teleférico en la cantera de calizas de Tetuán. García Cortés, mayo 1953.

70, manteniendo en manos españolas buena parte de su capital.

La fábrica de Cementos Marroquíes fue inaugurada por S.A.I. el Jalifa y el Alto Comisario, el 12 de abril de 1955, con la presencia del marqués de Aledo, presidente del consejo de administración¹² [2 y 3].

Río Martín

Media docena de fotografías de Francisco García Cortés, fechadas en abril de 1954, muestran el modesto dique



(Figura 3) Fábrica de Cementos Marroquíes C.M.A. de Tetuán, at. García Cortés, ap. 1954.



(Figura 4) Dique portuario de Río Martín, Tetuán. García Cortés, abril 1954.

portuario de Río Martín, puerto histórico de Tetuán. En proyecto quedó su ampliación, de la que se hablaba en 1958 en la revista *África*¹³:

Es propósito del Ministerio de Obras Públicas dar un gran impulso a las mejoras que se realizan y proyectan para esta zona, y de modo especial al puerto de Río Martín, de salida natural de todos los productos de la región de Yebala.

Está claro que aunque las autoridades habían cambiado, la relación entre proyectos y realidades seguía siendo la misma, de la expuesta por los autores de los años 40¹⁴ [4].

Tánger

A mediados de los años 50 Estados Unidos construye unas nuevas instalaciones fuera de la medina de Tánger. Es un momento de gran interés de Norteamérica por el país, en



(Figura 5) Consulado americano en Tánger. Zubillaga, s/f.

el que se van a realizar fuertes inversiones. Sin embargo, lo que comenzó siendo proyecto de embajada, quedó en consulado, al producirse la Independencia de Marruecos.

En este caso contamos únicamente con dos imágenes del Consulado Americano y otra de las oficinas de Gora Makil –que no hemos podido ubicar-, obra del notable fotógrafo madrileño Francisco J. Zubillaga, fallecido en 2013 en Ronda. Se trata de obras de gran tamaño y calidad, que dan la impresión de ser aéreas por la elección de las perspectivas [5].

A pesar de que Zubillaga trasladó a Casablanca¹⁵ en el año 1954, puede que estas fotos sean posteriores a dicha fecha, a la vista del reportaje de finalización del Hotel Mohammed V de Alhucemas.

Villa Sanjurjo - Alhucemas: El Hotel Mohammed V

Al acceder Marruecos a su Independencia se estaba comenzando a levantar una modesta industria turística, con la importación del modelo de paradores españoles, entre los cuales podemos contar el transformado Parador de Chauen¹⁶, el Parador de Ketama y los proyectos de hoteles para varias ciudades.

El Hotel Mohammed V de Alhucemas se estaba construyendo en 1961, al tiempo que se ponía la primera piedra del Hotel de Restinga, en la costa comprendida entre Ceuta y Medik. Precisamente hablando de éste último, encontramos la siguiente reseña¹⁷:

El hotel Restinga estará construido por la Sociedad Marruecos Turístico, integrada por la Oficina Nacional Marroquí de Turismo, la Caja de Depósitos y Gestión y capital privado marroquí y español. Pertenecen a este grupo el Parador de Ketama, el hotel Mohammed V, de Alhucemas –actualmente en construcción-, el hotel de Nador –en proyecto-, la colonia veraniega de Cala Aire, proyectada en Alhucemas, y la Urbanización de gran parte



(Figura 6) Fachada del Hotel Mohammed V de Alhucemas. Zubillaga, ap. 1962.



(Figura 7) Interior del Hotel Mohammed V de Alhucemas. Zubillaga, ap. 1962.

de la costa norteña mediterránea, además de este hotel que hoy se comienza con un costo de dos millones de dirhams, aproximadamente, y que finalizará para la próxima primavera.

El impresionante edificio, se asoma a la bahía con su arquitectura potente y moderna, grandes terrazas que permiten disfrutar del mar y salones en los que está presente la estética de los cincuenta. Líneas definidas, rotundas, limpias; separaciones de estancias con cristal, ladrillo visto... Todo un testimonio de su época [6 y 7].

Un reportaje con la firma, en la mayor parte de las piezas, de Zubillaga, llenas de su buen hacer, su ojo fotográfico y su calidad.

Villa Sanjurjo – Alhucemas: La catástrofe de 1949 y la reconstrucción del puerto

El 12 de diciembre de 1949 se producía en las costas del Estrecho y buena parte del norte marroquí uno de los mayores temporales de la centuria. Los puertos de Ceuta, Melilla y Villa Sanjurjo fueron los más afectados.

La prensa local se hizo eco de la noticia, que apareció en los medios nacionales e internacionales a través de agencias de prensa como Cifra¹⁸. El mayor número de víctimas se produjo en Ceuta donde se hundieron los barcos de pesca “Lobo Grande”, de Ceuta y “Los Mellizos” y “San Carlos de Tarifa”, en los isleros de Santa Catalina. Fallecieron sesenta y cuatro personas, con grandes daños en la ciudad, donde el temporal destruyó cincuenta y una viviendas de las barriadas de la Almadraba y la Ribera.

A través de *El Faro de Ceuta* y de la documentación municipal¹⁹, conocemos al detalle las pérdidas locales: La traíña “Lobo Grande”, matriculada en Ceuta, valorada en 250.000 pesetas y en la que fallecieron catorce personas; la traíña “El Miras”, valorada en 75.000 pesetas, que no sufrió daños personales, como tampoco las marrajeras “Río de la Plata”, valorada en 50.000 pesetas; el “Juan y Francisca”, en 50.000 pesetas; el “Santa Amparo”, en 50.000 pesetas; “Virgen de los Dolores”, 50.000 pesetas y las alme-



(Figura 8) El correo Fuerteventura encallado en el puerto de Villa Sanjurjo, junio de 1949.

teras "María Chacón", 8.000 pesetas; "Blas", 8.000 pesetas y "María" 8.000 pesetas. Quedando averiadas además las traíñas "Luis", valorada en 20.000 pesetas, la marrajera "Nuevo joven Juan", valorada en 5.000 y en otras tantas el "Francisco Gómez".

En casi todos los puertos de Cádiz, Málaga, Almería y costa marroquí se perdieron barcos. El más afectado fue el de Tarifa, con el hundimiento de la traíña "Los Mellizos" valorada en 200.000 pesetas a bordo de la cual fallecieron 26 personas; y el "San Carlos" valorado en 250.000 pesetas, en el que desaparecieron otros 24 marineros.

De Málaga naufragó el "San Ramón", valorado en 400.000 pesetas, cuyos tripulantes fueron salvados por el "Cristo del Puente" al pasar por Uad Lau, de donde pudo regresar también sin daños la traíña "General Varela". La ciudad de Málaga, además, sufrió inundaciones que se llevaron por delante numerosas viviendas de pescadores y gente humilde que vivían cerca del mar.

La Agencia Cifra llegó a publicar la noticia de que según noticias de la Comandancia marítima, el correo Fuerteventura, de la compañía Trasmediterránea y que hacía el servicio regular entre Melilla y Ceuta y el buque "Joven Joaquín" se habían perdido, tras embarrancar en la costa de Villa Sanjurjo, aunque se habían podido salvar a sus tripulaciones.

El Telegrama del Rif daba la noticia con grandes caracteres:

Un ciclón sobre el puerto y la ciudad de Villa Sanjurjo. El vapor "Fuerteventura", encallado.- La flota pesquera y otros barcos refugiados, completamente aniquilados. Derrumbamiento de una casa en el Barrio Obrero, resultando muertos el matrimonio y dos hijos. Una persona electrocutada al pisar un cable de la luz. Las pérdidas se elevan a más de 50 millones de pesetas.

Juan Román, espíritu y memoria de Alhucemas lo rememoraba así²⁰:

El año cuarenta y nueve fue "el año del temporal" que cambió totalmente la vida del creciente poblado. En la noche del doce al trece de diciembre tenía que actuar en el Cine Nuevo la compañía de variedades Ricardi J.R., pero un fuerte temporal de levante reinaba en el Mar de Alborán y el barco, por suerte para ellos, no salió.

Aquella noche el temporal derrumbó el dique ya casi terminado y amontonó los barcos que fondeaban en el muelle donde el varadero, colocando como guinda sobre los casos en astillas de los pesqueros, el Fuerteventura, correo marítimo que unía las plazas del Protectorado desde Ceuta a Melilla.

El barrio de pescadores del Quemado fue arrasado y la espuma de las olas llegaba en sus más altas batidas hasta las casas del Miramar a casi treinta metros de altura. El techo del Cine Nuevo, de importante envergadura, voló por los aires, junto con barracas, cantinas, chabolas, gallineros, postes y lonas de los campamentos. A la mañana siguiente no hubo colegio. El viento era huracanado. Yo llevaba una gabardina que me quería convertir en ícaro y una cartera enorme que como un ancla me sujetaba a la tierra. En el puerto una grúa sacaba, de la bodega del Fuerteventura, seis caballos que venían para un desfile. Muertos eran como de cartón piedra y la grúa los depositaba sobre el muelle, de pie, formando un extraño cortejo fúnebre, como de restos de un decorado teatral o de soldaditos de plomo...

La catástrofe de diciembre de 1949 fue documentada por los fotógrafos de la época, en especial, en Villa Sanjurjo, de la sociedad Barrios – Rosado. Las imágenes de la flota pesquera arrasada y del "Fuerteventura" convertido en un juguete, embarrancado en la playa, son impresionantes. Barrios realizó montajes con varios fotogramas, que mostraban la desolación del puerto de Villa Sanjurjo [8 y 9].

Muchas de estas imágenes fueron adquiridas por Entrecanales y Távora para documentar el estado del puerto, ya que serían ellos los encargados de construir el nuevo dique de abrigo. Una obra de la que se han sentido siempre orgullosos y que prácticamente es la única que se cita de fuera de España en las informaciones de la propia empresa, junto con los viaductos de acceso al puente 25 de abril en Lisboa²¹.



(Figura 9) Trabajos de puesta a flote del Correo "Fuerteventura" con la flota pesquera destrozada en el muelle de Villa Sanjurjo, ap. 1950.

Laureano García hace una magnífica descripción de lo sucedido²²:

En 1949 estuvo cubriendo la línea del "piojo" entre Ceuta y Melilla, con escala en los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, y el día 12 de diciembre se desató un fuerte temporal de levante que sorprendió al Fuerteventura en Villa Sanjurjo, amarrado al muelle número 2 de Ribera, en escala para Melilla. La mar de levante destruyó casi en su totalidad el dique de abrigo, dejando sin protección al muelle de atraque, donde se encontraba el Fuerteventura que no pudo aguantarse sobre las estachas, faltándole estas, quedando a la deriva y yendo a embarrancar, empujado por el viento y la corriente sobre un varadero en construcción. Numerosas embarcaciones pesqueras que se encontraban al abrigo del muelle de atraque fueron abordadas por el Fuerteventura, quedando al garete y yéndose a destrozarse en su totalidad en el varadero. La dotación del Fuerteventura fue rescatada del buque tendiendo un andarivel a tierra. El salvamento del buque resultó muy laborioso, y no se pudo lograr su reflotamiento hasta el 4 de agosto de 1950 en una operación dirigida por don Rafael de León, director de la Unión Naval de Levante.

Para quienes hayan olvidado las características de este buque correo, el Fuerteventura había sido construido para la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios en el astillero Smith's Dock Co. Ltd. De Middlesbrough, en Gran Bretaña, siendo entregado al armador en 1912. Contaba con 48,85 metros de eslora, 7,84 de manga y 4,87 de puntal, con 475 toneladas de registro bruto, 190 de registro neto y 846 de desplazamiento²³.

Tras cubrir varias líneas, desde 1945 hacía la que unía Ceuta con Melilla y aprovisionaba los peñones y Puerto Capaz. A pesar de los destrozos sufridos en el temporal de 1949, el "Fuerteventura", como ya se ha señalado, consiguió ser puesto a flote el 4 de agosto de 1950, siendo reparado en los astilleros de la Unión Naval de Levante, cuya mejora se hizo evidente al volver al servicio el 8 de octubre de 1951. A partir de entonces volvió a la línea interinsular canaria, en la que estuvo hasta su baja definitiva en 1 de octubre de 1967, siendo subastado y vendido para desguace a la firma Aguilar y Peris de Valencia²⁴.

Respecto al puerto de Villa Sanjurjo, se había iniciado en 1927²⁵ por la empresa Arango y Escriña, que construía el puerto de Ceuta. En febrero de 1943, cuando se estaba ampliando, sufrió un fuerte temporal que dio al traste con el dique antes de ser terminado²⁶. De hecho, algunas imágenes de junio de 1949 muestran como el puerto continuaba en obras, sin contar con que en el verano de 1948 se había instalado una nueva sala de máquinas con grupo electrógeno, compresor, alternador y motor Utto y compresor y Crossley, según se señala al dorso de otras piezas [10].

La reconstrucción de los diques debió tener lugar a partir de mayo de 1950, quedando prácticamente terminado a finales de 1954, a la vista de las fotografías [11].



(Figura 10) El Puerto de Villa Sanjurjo antes del temporal. 30 de junio de 1949.



(Figura 11) El puerto de Villa Sanjurjo tras su reconstrucción, 15 de julio de 1954.

Epílogo

No cabe duda del valor documental de la fotografía, aunque sus problemas de lectura se hacen evidentes

cuando carecemos de contexto documental escrito. Sin embargo, la investigación sin dificultades no sería tal.

Evidentemente, el atractivo de un fondo gráfico o fotográfico es indiscutible, pero no debe quedar en un material curioso y convertido, simplemente, en una ilustración de nuestro trabajo. Por ello se hace imprescindible su catalogación y, desde luego, su recuperación.

Concretamente, este grupo de imágenes procedentes de la empresa Entrecanales y Távora, son algo más que un material interesante para la historia de las poblaciones afectadas. Son documentos imprescindibles para recuperar parte de la historia de la arquitectura y la ingeniería desplegada por los profesionales españoles, y ejecutada por las empresas nacionales, en el Protectorado español en Marruecos. □

1) *La fotografía en las Colecciones Reales*, Fundación La Caixa, Madrid 1999.

2) GÓMEZ BARCELO, José Luis. "Fotografía en el tiempo del Protectorado" en: <http://www.lahistoriatrascendida.es/fotografia-en-el-tiempo-del-protectorado/> (12/05/2014).

3) BRAVO NIETO, Antonio. *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas, Sevilla 2000.

4) MORENO CASTAÑO, Begoña. "José Entrecanales Ibarra (1899-1990)", en TORRES VILLANUEVA, Eugenio. (dir), *Los 100 empresarios españoles del siglo XX*, LID Editorial, Madrid 2000, pp. 384-390.

5) SALA, Agustín. *Secretos de familia: Del negocio familiar a la gran multinacional*, Ediciones Robinbook, Unites States, 2009.

6) "Grandes realizaciones" en <http://www.fundacionjoseentrecanalesibarra.es/history/major-achievements/> (12/05/2014).

7) "Nuevo abastecimiento de Aguas de Ceuta, canalización de aguas desde Benzú al depósito de Haddu" en *África, Instituto de Estudios Africanos (IEA)*, nº 200-201, agosto-septiembre 1958, p. 378; "Viviendas para la Obra Hogar y Arquitectura" en *África, IEA*, nº 321, septiembre 1968, p. 445, 390; "Obras de construcción de la estación marítima en el Puerto de Ceuta" en *África, IEA*, nº 352, abril 1971, p. 150.

8) "Centro Cultural de España en Tetuán en la calle cónsul Zugasti para sustituir las escuelas españolas instaladas en los acuartelamiento de la calle Pedro Antonio de Alarcón" en *África, IEA*, nº 253, enero 1963, p. 26.

9) "Adjudicación del Aeropuerto de Santa Isabel" en *África*, nº 227, noviembre 1960, p. 523.

10) RUBIO ALFARO, Plácido. *Alhucemas en mi recuerdo*,

<http://www.columbapacis.org/libro%20alhucemas%20en%20mis%20recuerdos/LIBRO%20COMPLETO%20-%20PARA%20INTERNET-comprimido.pdf> (12/05/2014).

11) "Progresos de la industria nacional del cemento en la Zona de Protectorado Español en Marruecos" en *Cemento y Hormigón*, nº 252, 1955, pp. 93—95.

12) "Nueva fábrica de cemento en Tetuán" en *África, IEA*, nº 161, mayo 1955, p. 234.

13) "El Plan bienal de obras públicas" en *África, IEA*, nº 196, abril de 1958, p. 32.

14) OCHOA BENJUMEA, José. *Los puertos de Marruecos*, C. Bermejo, impresor, Madrid 1945, pp. 57-67.

15) "La foto del mes: un retrat de Francisco Zubillaga" en:

<http://imabgandia.es/2012-05-26-09-35-58/not%C3%ADcies-arxiu/item/3486-la-foto-del-mes-un-retrat-de-francisco-zubillaga.html> (12/05/2014).

16) ARAQUE JIMÉNEZ, Eduardo, "El desarrollo turístico de la costa mediterránea de Marruecos" en:

http://www.ujaen.es/investiga/alboran/index_archivos/Desarrolloturismicomarruecos.pdf (12/05/2014).

17) "Primera piedra de un nuevo hotel en Tetuán" en *África, IEA*, nº 239, noviembre 1961, p. 26.

18) *Diario de Zamora*, en prensahistorica.mcu.es (13/05/2014).

19) Archivo General de Ceuta, Calamidades públicas, Legajo 47-1 antiguo. Temporal del 12 de diciembre de 1949.

20) ROMÁN, Juan. *Fragmentos de una conversación continua sobre Alhucemas*, Ayuntamiento de Melilla 1994, pp. 31-32.

21) "Grandes realizaciones" en <http://www.fundacionjoseentrecanalesibarra.es/history/major-achievements/> (12/05/2014).

22) GARCÍA, Laureano. "Vapor Fuerteventura" en <http://www.trasmeships.es/115.html> (actualización 27/04/2013).

23) GÓMEZ-SANTOS, Marino. *Todo avante*, Compañía Trasmediterránea, Madrid 1991, p. 314.

24) *Historia de la flota*, Compañía Trasmediterránea, Madrid 1998, p. 252.

25) RUBIO ALFARO, Plácido y LACALLE ALFARO, Miguel. *Alhucemas 1925. Desembarco. Asentamiento. Evolución*, Málaga 1999, pp. 217-219.

26) OCHOA BENJUMEA, op. cit., pp. 69-71.