MARRUECOS

REVISTA ILUSTRADA



TETUÁN: UN GRUPO DE VENDEDORAS EN EL MERCADO

NUMERO 12
OCTUBRE DE 1920

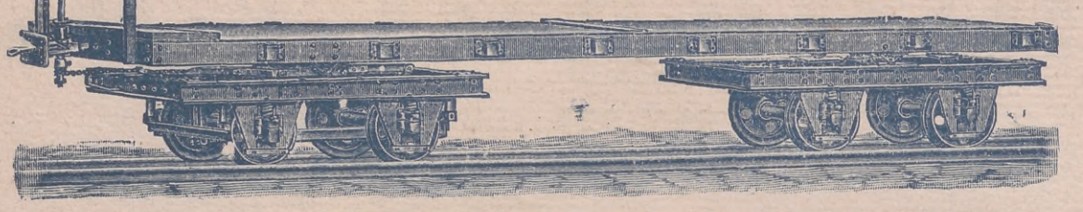
NÚMERO SUELTO:
PESETAS 1,50

Orenstein y Koppel-Arthur Koppel S. A.

Madrid **Barcelona** **Bilbao** **Gijón**

Material para vías portátiles y ferrocarriles coloniales

GRANDES EXISTENCIAS EN LA PENÍNSULA



Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba-Méjico.—Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz y de Habana, para Coruña, Gijón y Santander.

Línea de Buenos Aires.—Saliendo de Barcelona, de Málaga y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

Línea de New-York, Cuba-Méjico.—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana, con escala en New-York.

Línea de Venezuela-Colombia.—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.—Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo, haciendo las escalas de Canarias y de la península indicadas en el viaje de ida.

Línea Brasil-Plata.—Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón, de Coruña y Vigo, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires, para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos Cantábricos a New-York y la línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga, en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad

CREDIT FONCIER D'ALGERIE ET DE TUNISIE

TOUTES OPÉRATIONS
DE BANQUE
& DE BOURSE
LETTRES DE CRÉDIT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL de 125.000.000 de FRANCS
FONDÉE EN 1881

100 SIEGES EN FRANCE, ALGERIE,
TUNISIE, MAROC ET A L'ETRANGER

DÉPOTS DE FONDS
ESCOMPTES
ENCAISSEMENTS

SIEGES AU MAROC:
TÁNGER, CASABLANCA, FÈS, KENITRA, LARACHE, MARRAKECH, MAZAGAN, MEKNÈS, MELILLA, MOGADOR, OUDJDA, RABAT, SAFI

Siége central: PARIS, 43, RUE CAMBON

Siége social: ALGER, 8, BOULEVARD DE LA RÉPUBLIQUE

NUESTRO INDICADOR COMERCIAL

A TODOS LOS PRODUCTORES Y COMERCIANTES DE ESPAÑA Y MARRUECOS LES INTERESA CONOCER LO SIGUIENTE

MARRUECOS
REVISTA ILUSTRADA
SAGASTA, 4
TELÉFONO J. 23-31
MADRID

Muy Sr. nuestro: Con objeto de facilitar y fomentar el intercambio de productos entre España y Marruecos, organizamos un amplio indicador, que abarcará todas las ramas de la economía hispano-africana, y en el cual podrán figurar gratuitamente nuestros suscriptores.

Este índice, cuyo modelo puede usted ver en estas páginas, contendrá por orden alfabético de productos, cuantos detalles sean precisos para el mejor desenvolvimiento de sus negocios en Marruecos.

Si Vd. desea comprar o vender algo, debe figurar en nuestro Indicador Comercial. La revista MARRUECOS, hará conocer su deseo en todos los centros activos del Norte de Africa.

Suscríbase ahora mismo y escriba al pie del Boletín, en términos concisos y claros, el texto que le conviene insertar en nuestro Indicador. Así obtendrá Vd. el beneficio de esta gran propaganda gratuita de su firma.

LA ADMINISTRACIÓN DE LA REVISTA "MARRUECOS"

MARRUECOS

PRECIO DE SUSCRIPCIÓN:
18 PTAS. AL AÑO

COMITÉ DE DIRECCIÓN:
SAGASTA, 4 -- TELÉFONO, 23-31 J.
MADRID

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

Nombre ..... Población .....

Provincia ..... Calle ..... núm. ..... piso .....

se suscribe a la revista MARRUECOS.

..... de ..... de 1920

FIRMA

Con derecho a **un** espacio en el índice . 18 ptas.
Con derecho a **dos** espacios en el índice. . 25 »
(Táchese la línea que no indique la suscripción que se desea).

MUY INTERESANTE

Para que pueda realizarse de modo más rápido y fácil el intercambio de productos entre España y Marruecos, que es el objeto de este **Indicador,** los títulos de las secciones que comprende cada letra, irán redactados en español y francés.

Ajustándose a las condiciones fijadas en nuestro **Boletín de suscripción,** una misma inserción podrá repetirse dos veces.

A

AGENCIAS-AGENCES

Agencia Marítima y de Transportes. Enrique Ráfols y & Cía. Barcelona.

Carlos Navarro.—Comisiones y representaciones. — Importación. — Exportación.—Correspondencia en español, francés e inglés. HUELVA.

Eloy Morán y C.ª.—Comisionistas —Ventas por consignación y representación—Interesa a los exportadores de frutos del país, conservas, vinos y licores—Santo Tomás, 3, MADRID.

AGRICULTURA
AGRICULTURE

José Guerra Navarro.— Labrador y exportador de bananas, tomates y patatas. Calle Luján Pérez, 9.—Guía de Gran Canaria.

C

CONSTRUCCIONES
CONSTRUCTIONS

Vivó, Torras y C.ª—Talleres de construcciones eléctricas.—Electro-motores para corriente trifásica, etc.—Pídanse tarifas, presupuestos y referencias.—Borrel, 71 y 73, BARCELONA.

La Maquinaria Anglo-Americana. R. d'Aulignac.— *Máquinas-herramientas* americanas y europeas hasta los mayores tamaños, para talleres de construcción y reparación de maquinaria arsenales, ferrocarriles, etc. — Cortes 557 y 559. BARCELONA.

E

ESPARTOS-SPARTES

Elaboración y exportación de espartos. Primera Casa de España. M. Martínez Montiel.—Cieza, Murcia.

F

FABRICAS-FABRIQUES

Fábricas de Harinas.

El mejor modelo para Marruecos, los molinos HISPANIA.

Concesionario general para Marruecos: La Sociedad General Hispano-Marroquí. Plaza de la Independencia, 2, duplicado, Madrid.

I

IMPRESOS-IMPRIMES

Editorial Hispano-Africana.

Casas en Tetuán, Ceuta y Tánger. Delegación en Madrid.

M

MÁQUINAS-MACHINES

Jackson & Phillips Ltd.—Máquinas, Turbinas, Compresores, Calderas, Correas de transmisión, etc.—Conde de Aranda, 1, MADRID.

N

NEGOCIOS-AFFAIRES

El Centro Técnico Comercial ofrece importante negocio minero en condiciones ventajosísimas.

Pedid informes, Calle de Sagasta, 4. Teléf. 23-31 J.

P

PAPELES-PAPIERS

Fabricación esmerada y económica de papeles, cartulinas y cartones. Viuda de Quirico Casanovas. Lauria, 7, Barcelona.

PUBLICACIONES
PUBLICATIONS

«El Raisuni».

«Los Hebreos en Marruecos».

«Ceuta-Tetuán» Descripción geográfica histórico-social de estas dos interesantes ciudades.

«Gramática árabe» (literal) para los españoles.

«Gramática española» (literal), para los árabes.

«Guía del Norte de Africa y Sur de España».

«Versión española de la guerra de Africa».

Editorial Hispano - Africana, Calle de Sagasta, 4. Teléfono 23-31 J.

S

SOCIEDADES-SOCIÉTÉS

Sociedad General Hispano-Marroquí.

Obras públicas. Operaciones inmobiliarias, agrícolas, industriales, comerciales y financieras. Promoción de negocios. Plaza de la Independencia, 2, dupdo. Madrid.

T

TINTAS-ENCRES

Ch. Lorilleux y C.ª (S. en C.)—Colores y Barnices.—Tintas de Imprenta. —Pastas para rodillos.—Grandes premios.—Cortes, 653, BARCELONA.

TEJIDOS-ETOFFES

Gerardo Estapé. — Lonas, bonetas, lanillas y tejidos similares en crudo, color e impermeables.— Especialidad en colores sólidos.—Lanillas y escudos para banderas.—Paseo San Juan, 8 (Arco Triunfo), BARCELONA.

Fábrica de torcidos de Algodón de J. Pí Torras.—Especialidad en la fabricación de mecha trenzada para bujías y mechas redondas para lámparas de seguridad y minas.—Infantes, 28 y 30. MANRESA (Barcelona).

FABRICACIÓN DE HARINAS A BASE DE LOS MOLINOS "HISPANIA,,

Premiados en varias Exposiciones internacionales

Harinas superiores iguales a las de las grandes fábricas :-: Rendimientos excelentes
Salvados muy apurados :-: Ahorro en consumo de fuerza :-: Economía de personal

El molino HISPANIA, para moliendas de cinco a diez mil kilos, ha venido a cubrir una verdadera necesidad que se notaba en la molinería, obteniéndose, dentro de una gran economía, una elaboración que compite ventajosamente con los mejores sistemas conocidos.

Pídanse catálogos y precios del molino HISPANIA

EL MEJOR ..... EL MÁS ECONÓMICO

Concesionario exclusivo en Marruecos: A. ESPAÑA. — TÁNGER

José María Berenguer

Consignatario de buques
y mercancías

AGENTE DE ADUANAS
TRÁNSITOS
FLETAMENTOS
SEGUROS MARÍTIMOS

Dirección telegráfica y telefónica:
"Berenguer" SEVILLA
36, ADUANA, 36

Maderas y Materiales de Construcción

Emilio Dahl

TÁNGER

Gran surtido en Ferretería, Artículos de Cocina y Electricidad.

Sucursales en LARACHE y TETUAN
Grandes depósitos en RÍO MARTÍN

Fábrica de hilos y redes de lino, cáñamo y algodón, arreos de caza y pesca, cordelería jarcias, de

VIUDA E HIJOS DE JOSE BORRULL

Detrás Palacio 2, y Plaza de las Ollas, 9
Teléfono 4.608—BARCELONA

Romani y Miquel

Servicio oficial de automóviles
CEUTA-TETUÁN
(CONDUCCIÓN POSTAL)

Billetes combinados entre Algeciras Tetuán y viceversa.

Despacho en Ceuta: López Pinto, 4.—En Tetuán: Plaza España. —En Algeciras: Marina, 4.— En Tánger: Playa-Casa-Renschhausen.

Consignaciones de la Compañía Valenciana de vapores correos de Africa.

JORGE BEHRENDT

MOTORES A GASOLINA HORMIGONERAS Y GRUAS

Plaza de las Salesas, 10
MADRID
APARTADO 289.
TELÉFONO 1877

TORNOS PARA EXTRACCIÓN DE MINAS

Materiales de construcción
ALMACÉN DE
José Pobo Romero

Materiales de todas clases, para construcciones y reformas de edificios.- Azulejos, mosaicos, baldosines, tejas y baldosa común

Servicio al pie de la obra
Carretera de Aragón, 18
Ventas Espíritu Santo-Madrid

LIBROS RAYADOS. - ENCUADERNACIONES. OBJETOS DE ESCRITORIO.

JUAN VIDAL
Sucesor de Vidal
Hermanos

BLOCK CALENDARIO PARA BUFET.- SECCIÓN ESPECIAL PARA MUESTRARIOS.

IMPRENTA
VENTAS AL POR MAYOR Y MENOR

Despacho y ventas: Ronda San Pedro, 8.- - Talleres y almacenes: Caspe, 141 y Cerdeña, 200.-BARCELONA.- - Teléfono A-1.458.

Banco de Cartagena

Capital completamente desembolsado: 10.000.000 de pesetas.

Fondo de reserva: 1.600.000 pesetas.

CASA CENTRAL EN MADRID

SUCURSALES: En Cartagena, Murcia, Sevilla, Alicante, Huelva, Cádiz, Alcoy, Lorca, La Unión, Aguilas, Orihuela, Mazarrón, Cieza, Caravaca, Melilla, Hellín, Elche y Yecla.

Abona a las cuentas corrientes los siguientes intereses:

Cuentas corrientes disponibles a la vista, 1 por 100 anual.
Cuentas corrientes disponibles a ocho días, 1'25 por 200 anual.
Cuentas corrientes disponibles a 30 días, 1'50 por 100 anual.
Imposiciones a fecha fija, 3 por 100 anual.

En su Caja de Ahorros abonará intereses a razón del 3 por 100 anual

Facilita cheques, letras, giros telegráficos y cartas de crédito en toda clase de monedas y sobre todas las plazas del mundo.

Compra y vende monedas y billetes extranjeros.—Admite depósitos en custodia, *sin cobrar premio alguno a sus clientes.*

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA

El Banco Hipotecario hace préstamos de cinco a cincuenta años, según la amortización que se estipule, con primera hipoteca sobre fincas rústicas y urbanas, dando hasta el 50 por 100 de su valor, exceptuando los olivares, viñas y arbolados, sobre los que sólo presta la tercera parte de su valor. Además de estos préstamos hipotecarios, abre créditos reembolsables a corto plazo para la construcción de edificios. En la actualidad abona este Banco a las imposiciones en cuenta corriente:

1 por 100 de interés anual por las reembolsables a la vista

1'25 por 100 de interés anual a ocho días vista

1'50 por 100 de interés anual a tres meses

Básculas

Arcas

PIBERNAT

BARCELONA

Calle Parlamento, 9,

e interior.

AGRICULTORES

ABONAD CON

SULFATO DE AMONIACO

PRODUCTO NITROGENADO

EL MEJOR Y MAS BARATO

VENTA. EN TODOS LOS ALMACENES Y DEPÓSITOS DE ABONOS

INSTRUCCIONES Y FOLLETOS GRATIS

REPRESENTACIÓN DEL

SULPHATE OF AMMONIA ASSOCIATION

MUELLE 15 · VALENCIA (GRAO)

CASA
MIQUEL Y RIUS
Talleres: Mallorca, 207
Oficinas: Mallorca, 209
BARCELONA

Talleres de Relieves
Libros Rayados y
Encuadernaciones

Almacén de Artículos
de Escritorio
y Papelería

BANCO DE ESTADO DE MARRUECOS
BANQUE D'ÉTAT DU MAROC

Domicilio Social: Tánger.—Consejo de Administración: 3, rue Volney, París.

SUCURSALES
Alcazarquivir, Casablanca, Larache, Marrakesh, Safi, Mazagán, Mogador, Ujda, Rabat y Tetuán

Talleres Casajuana BILBAO



Fabricación de los más modernos **Aparatos** para **Alumbrado** de **Ferrocarriles, Tranvías, Buques y Minas.**

(ACETILENO-PETRÓLEO-ELECTRICIDAD)

Proveedor de lasprincipales Compañías Ferroviarias, Navieras, Mineras, Astilleros y Arsenales (Numerosas Referencias)

Grandes Premios en las Exposiciones de Burdeos 1897 y Madrid 97-98

CATÁLOGOS, DIBUJOS Y PRESUPUESTOS GRATIS

Dirección postal, telegráfica y telefónica: LUIS CASAJUANA. Bilbao

TELÉFONO NÚM. 994

Las entidades oficiales,
Las empresas mercantiles e industriales,
Los comerciantes de España entera,

DEBEN LEER EL NUEVO LIBRO

MARRUECOS COMERCIAL

INTERESANTÍSIMO ESTUDIO
DEL COMERCIO MARROQUÍ

Para pedidos, dirigirse a la Administración de esta Revista

Los asuntos de Marruecos le interesan a Vd.

Como **CIUDADANO**, porque afectan directamente a la vida y prosperidad de España

Como **CAPITALISTA**, porque allí tendrá Vd. para su dinero inversión segura y remuneradora.

Como **TRABAJADOR**, porque ese país que abre España a la vida de la civilización, puede ofrecerle medios de labrarse un porvenir

NO DEJE USTED DE LEER LA GRAN REVISTA

MARRUECOS

no superada por ninguna otra extranjera en la especialidad marroquí.

Comité de dirección y publicidad: **Calle de Sagasta, núm. 4. Teléfono 23-31 J. Madrid.**

Juan Salat

Gran Fábrica de Bidones fuertes para líquidos



UNICA EN ESPAÑA

SISTEMA PRIVILEGIADO

FÁBRICA EN HOSPITALET

Despacho: Cortes, 523, pral., 1.ª

Teléfs. 6128 y 2863.--BARCELONA

Año IV (2ª Epoca).-Núm. 12 Madrid, Octubre de 1920

MARRUECOS

COLABORADORES

Excmo. Sr. D. Gabriel Maura y Gamazo, Conde de la Mortera.
Excmo. Sr. Marqués de Pilares.
Excmo. Sr. D. Rafael de Roda.
Excmo. Sr. D. Emilio Bonelli.
Excmo. Sr. D. José Francos Rodríguez.
D. Ricardo Beltrán y Rózpide.
Excmo. Sr. D. Luis López Ballesteros.
Excmo. Sr. D. Antonio Royo Villanova.
Excmo. Sr. D. José Marvá, General de división.
D. Jerónimo Bécker.
D. Guillermo Preus, Ingeniero.
D. Rodolfo Gil.
D. Andrés González Blanco.
D. Tomás García Figueras, Capitán de Artillería.
D. Enrique Arques.
D. Ricardo Ruiz Orsatti, Inspector de Enseñanza en Marruecos.
D. Samuel de A. Levy, Director de "Israel" (Buenos Aires).
Ilmo. Sr. D. Eduardo Alvarez Ardanuy, Teniente Coronel de Estado Mayor.
D. Juan Pujol.
D. Augusto Vivero.
D. Rafael Arévalo.
D. Dionisio Pérez.
D. Clemente Cerdeira, de la Carrera de Intérpretes.
D. Nicanor Rodriguez de Celis.
D. Rafael Cansinos Assens.
D. Eusebio Andreu.
D. Mariano Sánchez de Enciso.
D. Antonio Got, Director de la Escuela de Artes y Oficios de Tetuán.
D. Juan Francés.
D. Rafael de Roda y Frías.
D. Federico Climent Terrer.
D. Emilio Alvarez Tubau, de la Carrera de Intérpretes.
Doctor D. Jacob Güita, Presidente de la Asociación Hispano-Hebrea de Tetuán.

Para todo lo concerniente a originales y redacción, deben dirigirse al Redactor-Jefe de la Revista MARRUECOS, Madrid. Sagasta, 4.-Teléfono 23-31-J.

Toda la correspondencia administrativa debe dirigirse al Administrador de la revista MARRUECOS, Sagasta, 4, Madrid. Tánger, Zoco Chico.-Tetuán, Luneta, 43.

Suscripciones: { España y Marruecos... 18 ptas. / Extranjero..... 25 íd.

SUMARIO

CUBIERTA: Un grupo de vendedoras en el mercado.—Tricromía

El Ideario Africanista. Hablan nuestros clásicos.

IMPRESIONES: De mes a mes.—Hispanus.,

Los puertos Marroquíes. Mehedia-Kenitra.—R. Roda.

Marruecos Industrial. La industria indígena.—Juan León.

Xexauen, la misteriosa y hermética, con información Gráfica. Manuel García Sañudo y Giraldo.

Sefardismo. La Asamblea de Ceuta. De todas partes... La población israelita del mundo.

CRONICA GENERAL: La Jefatura de la sección de Marruecos. La semana Hispano-Marroquí y la Liga Africanista. Concurso para la explotación del F. C. de Nador Tiztutin. La importación española en Larache. Comercio de Safi con España. El comercio de Argelia. Zona francesa. Lo que Marruecos debe a Francia. Las carreteras del protectorado francés. Los depósitos de fosfatos. El Algodón en Marruecos. Zona Internacional. El Monopolio de Tabacos en Marruecos.

PUBLICACIONES: Libros recibidos. Revistas.

ANUNCIOS.

EL IDEARIO AFRICANISTA

HABLAN NUESTROS CLÁSICOS



ARA otras naciones el porvenir de Marruecos representa sólo una cuestión que lleva consigo el desarrollo de sus intereses, una extensión del poder colonial, una influencia preponderante en el arreglo de las competencias internacionales, o la satisfacción de un deseo de gloria militar; pero para nosotros los españoles lleva consigo nuestra integridad territorial, nuestra independencia, la realización de nuestra misión histórica y el cumplimiento de las leyes de la Geografía y de la Etnografía.»

E. MONTERO RÍOS.

(España y Marruecos. La Lectura, 1904, t. 1.º, pág. 111.)

«España no puede de ningún modo renunciar a sus derechos y a la defensa de sus intereses en Marruecos, porque esta renuncia envolvería la eventualidad de una seria amenaza y de un peligro constante para su integridad.»

NICOLÁS SALMERÓN.

(España y Marruecos. Artículo publicado en *The International* y reproducido en *La Lectura,* 1908, t. 2.º, pág. 114).

«Constituye para España una verdadera necesidad el deber de velar por la propia existencia, incluyendo a Marruecos dentro de la esfera de influencia de nuestras aspiraciones nacionales.»

MANUEL OLIVIÉ.

(Aspiraciones Nacionales. Marruecos. 1893, pág. 247.)

«¿Qué sería de España el día en que otra nación poderosa ocupase las costas y territorios que tenemos tan próximos? Nosotros podemos ver con tranquilidad que flote al lado de nuestra bandera en las costas de Africa, que dan al Mediterráneo y al Atlántico, el pabellón marroquí; pero creo que la dignidad española no puede consentir que el de otra potencia que no sea Marruecos se levante en esas costas. Es esta, sin duda, una cuestión de honra nacional para España; y la creo tan alta que, a mis ojos, la ocupación por una potencia extranjera de un punto en las costas de Marruecos, sería para nosotros una mancha tan grande como si se tratara de cualquier pedazo de nuestro propio territorio.»

FRANCISCO COELLO.

(Discurso pronunciado el 30 de Marzo de 1884 en la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas.)

IMPRESIONES
DE MES A MES



La ocupación de Chauen es el hecho culminante que resplandece como un luminar de gloria en la crónica de este mes. Su importancia es tal, que puede caracterizar todo un período de brillante gestión política. Natural era, por tanto, que este acontecimiento, anunciado por nosotros, más que como profetas, en calidad de testigos porque estaba a la vista de todos, cuando cerrábamos la edición del número anterior, fuera recibido con satisfacción y entusiasmo y suscitara comentarios vibrantes: que pocas cosas ponen en tensión las fibras del sentimiento nacional, como los hechos heróicos de los soldados de la patria. ¡Homenaje merecido por los héroes, altos y humildes, que allá en las indómitas cumbres de Yebala brindaron a España, con la ofrenda sagrada de sus vidas, los laureles del triunfo! Los cronistas que comentaron con justificado entusiasmo esta efeméride, pusieron en sus alabanzas las notas del patriotismo con los hermosos acentos del arte. Gracias a su benemérita propaganda, las gentes saben que la conquista de la misteriosa Chauen, destruyendo una leyenda que nos humillaba y escarencía, ha servido para que nuestro pueblo haya fijado su mirada en aquellos pintorescos paisajes yeblíes y en sus riquezas latentes, que esperan la mano vigorosa del agente civilizado que ha de valorizarlas. Ya no será Marruecos el país detestado de la guerra al moro infiel; ya no será la aventura peligrosa y nefasta a que nos lanzara una política desatentada; ya no es la sangría abierta que agotaba la vida y los recursos de España... Ahora es Marruecos una empresa nacional que merece los esfuerzos y los afanes que se le consagran; ahora es Marruecos un empeño de dignidad y de prestigio internacional, una necesidad para subsistir, un seguro de independencia soberana, una esperanza de redención y un estímulo para que, como ha dicho el Sr. Lerroux, España, madre de pueblos, restaure su augusta personalidad por medio de un ideal internacional.

Y después de estos efectos sentimentales, tónicos de la vida nacional, que han de estimularnos y alentarnos para consumar la civilizadora empresa, ofrece también la conquista de la ciudad santa un aspecto positivo, eminentemente práctico, al que hemos de referirnos especialmente, por su interés inmediato y trascendental.

* * *

La penetración en la montañosa región de los chaunís aporta datos de gran interés para orientar acertadamente la política del Protectorado hispano-marroquí, acelerando la obra de construcción de vías y medios de comunicación y transporte que España está desarrollando.

Ahí tenemos el puerto de Ceuta, que avanzando en su construcción con un empuje que, no sólo atestigua el firme propósito de mantener nuestros derechos y de cumplir nuestra misión en Marruecos, sino que también acredita nuestra capacidad para una empresa de colonización moderna, reclamando con apremio la irradiación locomotriz hacia el interior del país por medio de líneas férreas cuyo tráfico pueda compensar un día en la economía nacional los sacrificios que representan estas modernas y costosas instalaciones. No puede Ceuta conformarse con el modesto papel de fondeadero de la región tetuaní, limitando su radio a las montañas de Yebala. Su privilegiada situación, la importancia misma de las obras de su puerto, el mejor de Marruecos actualmente, determinan la necesidad de habilitar medios para el ensanche de su zona de influencia mercantil, y su carácter de puerto español exige que se actúe con intensidad preferente, para que de una vez se dé el golpe de gracia a los voceros de nuestra inactividad y aun de nuestra impotencia. Ceuta, punto de sutura en el sistema circulatorio de las comunicaciones intercontinentales, necesita ferrocarriles que hagan tributarios de su puerto, no sólo la mayor parte del tráfico de la región occidental del norte marroquí, sino también el comercio ligero, el transporte rápido que ha de desarrollarse entre Europa y África.

Conscientes las autoridades de nuestro Protectorado de la transcendencia de este problema, vienen desde hace tiempo dedicándole atención, y, recientemente, se hablaba del proyecto de construir una línea que, prolongando la de Ceuta-Tetuán, se enlazara con el Tánger-Fez, o bien que, faldeando el macizo de Yebala, terminase en Alcázarquivir, estableciéndose así con el ferrocarril de Larache a Alcázar, que está ya en construcción, una red exclusivamente española. Alguien que conoce muy a fondo los problemas económicos del Protectorado, sugirió la conveniencia de que pasara este ferrocarril por Chauen, con lo cual, no sólo se proveería a la necesidad de establecer co-

municación rápida con esta comarca, al parecer tan interesante y tan rica, sino que también se cumplirían los buenos principios económicos que, en este caso, aconsejan distanciar todo lo posible esta vía férrea de la costa y de su convergente el Tánger-Fez. No sabemos si fué fruto de esta atinada observación, o resultado de otras circunstancias o previsiones justificadas, ello es que fué aplazada la solución hasta ver si era posible dotar de ferrocarril a la ciudad santa.

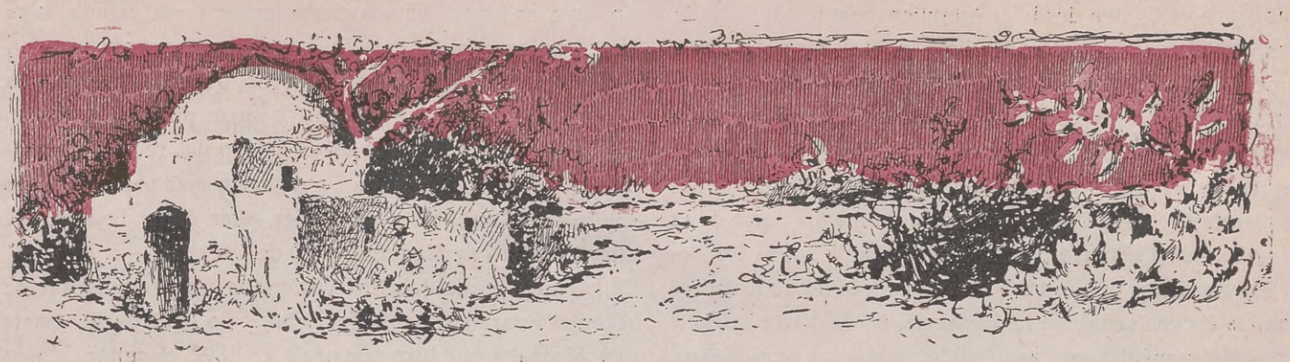
Un ilustrado ingeniero que ha estado ya en Chauen, considera posible llegar a esta ciudad desde Tetuán con un ferrocarril de, relativamente, buen trazado, pues nos dice que podría subirse con una pendiente máxima de 15 por 1000. Nuestro amigo no ha podido decirnos si la salida de Chauen en dirección al valle del Lucus es fácil o posible, pero cuando visitó la ciudad no era franqueable este trayecto; pues si hemos de juzgar por las informaciones de la prensa, encuentra el bizarro General Barrera tantos obstáculos en su camino a causa de lo accidentado del terreno que está conquistando palmo a palmo, que parece difícil que la locomotora, vehículo de la civilización, pueda penetrar a través de aquellos selváticos parajes. Mas si es posible ascender a Chauen y este punto se aproxima a la divisoria, ¿será imposible bajar desde ella hasta Alcázar, separada de dicha divisoria por una distancia sensiblemente igual a la que separa a Chauen de la capital del Protectorado? Será cuestión de vencer dificultades técnicas con sacrificios de dinero; pero ¿qué significa esto ante los sacrificios que el Ejército está prodigando, ni qué puede suponer el gasto en relación con los beneficios que esta obra puede reportar? La rebeldía de los pobladores de Yebala no es sino expresión y consecuencia de la agreste y violenta configuración del país que los sustenta; y si para sojuzgarlos se ha contado con la abnegación y el heroismo de las tropas españolas, para domeñar aquella naturaleza brava y fértil, para civilizar la tierra como se han de civilizar los hombres, no faltarán los recursos de la técnica ni el concurso de los capitales españoles.

* * *

Para subvenir a la perentoria necesidad del abastecimiento de las posiciones ocupadas, háblase de la construcción de un ferrocarril militar de vía estrecha hasta Chauen. El ministro de la Guerra, que como hombre civil, de reconocida competencia en materias económicas, ha de mirar con cariño cuantos esfuerzos e iniciativas tiendan a fomentar los intereses materiales del Protectorado, muéstrase dispuesto, al parecer, a facilitar los medios para que se construya con toda rapidez esa línea. Nosotros, salvando respetuosamente todas las opiniones, y aplaudiendo sin reservas todos los esfuerzos rectamente encaminados, consideraríamos la ejecución de ese proyecto, si existe, como un retroceso lamentable en la política del Protectorado, de consecuencias dañosas y funestas que serían acaso irremediables. La obra de organización, de acondicionamiento económico del territorio en Marruecos, que es la fundamental, la decisiva para el porvenir de ese país que nace ahora a la vida de la civilización moderna, no puede ser función de ningún organismo militar, ni debe realizarse en condiciones provisionales, que sabemos lo que son y lo que perduran en el lento y complejo caminar de la Administración pública. Hay en la organización del Protectorado un centro civil, cuya misión propia y exclusiva consiste precisamente en estudiar y desarrollar esa obra necesaria y delicada de acondicionamiento, base del comercio, de la agricultura, de la industria, de toda la vida económica y financiera de los pueblos. Ese centro es la Delegación para *el fomento de los intereses materiales*, y su labor, por cierto, hasta el presente, sólo aplausos merece. ¿Porqué cambiar de régimen? ¿A qué trastornar funciones y confundir papeles desorganizando lo que tanto esfuerzo ha costado organizar? ¿A qué introducir la acción militar sobre territorios pacificados para fines de interés material, de creación de riqueza? Créanos el Sr. Vizconde de Eza: su iniciativa o su deseo, muy laudable por el interés que revela en satisfacer las necesidades del Protectorado, sería perturbadora y, a la larga, contraproducente. No es el departamento de Guerra, sino el de Estado, cuya es la misión de procurar el desenvolvimiento económico y social del país protegido, el llamado a proveer los medios para que ese ferrocarril se estudie y se construya, con sujeción a un plan orgánico y definitivo; que en tan altos menesteres y atenciones importa más aún hacer las cosas bien que hacerlas pronto. Los cimientos de toda colonización próspera están en las obras públicas, siendo factor capital de ellas el ferrocarril, de incalculable valor político, económico y social. Como instrumento de paz, como multiplicador de riqueza, como vehículo de cultura y progreso, es el ferrocarril uno de los valores fundamentales en la vida y prosperidad de los pueblos. No es bien consentir que por el logro de efímeros éxitos se destruya o desorganice el instrumento encargado de administrarlo y fomentarlo.

Estúdiese en buen hora, y cuanto antes, el ferrocarril a Chauen; constrúyase pronto, si el trazado lo permite, para que el estridor de la locomotora sea el himno de progreso que nuestra patria entone a las puertas de la ciudad santa, como compensación espléndida de la gloriosa jornada en que se abrieron a nuestro Ejército; pero que ese ferrocarril no sea el símbolo de una política que no puede imperar en el el Protectorado.

HISPANUS



Los puertos marroquíes

MEHEDIA-KENITRA

El valle del Sebú; el Garb.—Mehedia: puerto de acceso.—Kenitra: puerto comercial.—La colonización urbana.—El desarrollo del puerto: la construcción; el tráfico.—Porvenir: Kenitra y Larache.

La región del Garb.

En la parte central del Atlas medio—como dice don Jerónimo Campo Angulo—, donde las crestas del Megader y el Azrar forman un cerco montañoso, cuyas cimas de 3.800 a 4.000 metros están casi perpetuamente nevadas, nace el río más grande de Marruecos, el segundo del Africa septentrional, en la que solamente el Nilo le vence en magnitud. Este río, que riega por el norte los alrededores de una de las capitales del Magreb y retrata en sus aguas las ruinas romanas de que sus orillas están sembradas, es el *Subur* de los fenicios, el *Amnis magnificus et navigabilis* de Plinio, el Uad Sebú de nuestros mapas.

Su caudal, importante ya en su origen por la abundancia de los manantiales que lo forman, se refuerza al norte de Fez con la corriente del Inauen, que le aporta las aguas del desfiladero de Taza, y a partir de la ciudad edrisita, de la que se aparta cuatro kilómetros, sigue enriqueciéndose con las aguas de numerosos afluentes en una fertilísima cuenca de tres millones de hectáreas. De una anchura de 300 metros en su parte inferior, el Sebú, cuyo caudal medio es de 300 a 400 metros cúbicos, conduce en el momento de las crecidas hasta 2.000 metros cúbicos. Los ensayos de navegación efectuados en 1910 permitieron remontar el curso del río en un trayecto de 90 kilómetros con canoas de 1'10 metros de calado, habiéndose llegado después, no sin vencer serias dificultades, a conducir una canoa de 0'80 metros de calado hasta el puente del Sebú, a unos 700 kilómetros.

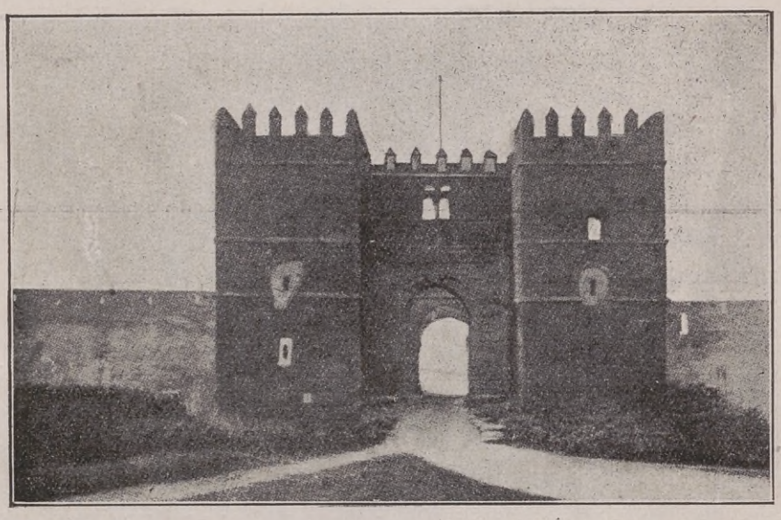
Puede juzgarse por esto—dice Ludovic de Campon—en lo que se convertiría esta región, si las aguas que se pierden inútilmente en el mar, estuvieran detenidas por diques, y utilizadas para la irrigación. Las aguas, además, son limosas y eminentemente fertilizadoras. Estos millones de metros cúbicos de agua, estos millares de metros cúbicos de limo desaprovechados, que van cada día a perderse en el mar sin haber producido su efecto útil, hacen parar evidentemente la atención de los economistas que se dan cuenta del valor del agua. Y esta pérdida es tanto más lamentable, cuanto que, como afirma Campo Angulo, no son, ni muy difíciles ni muy costosas, las obras que convertirían el Sebú en un venero de incalculable riqueza. Con un solo dique en la montaña de Selfat, para el que hasta las piedras se hallarían sobre el terreno, podrían partir dos canales a derecha e izquierda del río, que se encontrarían, a los diez kilómetros, al nivel de las llanuras del Garb y Beni-Hasen, dándoles en abundancia el agua necesaria para elevar al máximum la capacidad productiva de estas tierras de aluvión, ya fértiles por sí.

Las magníficas llanuras que forman el inmenso valle del

Sebú y se extienden desde el Atlántico hasta más allá de Fez, constituyen la región del Garb o el *R'rarb*. La parte superior, llamada el *Sais*, se divide en dos terrazas de distinta altura, de las cuales, la occidental, que se mantiene entre los 500 y 600 metros de altitud, comprende la mitad septentrional de la provincia de Mequínez, constituyendo la meseta oriental, algo más elevada, la mayor parte de la provincia de Fez, cuya posición privilegiada sobre los rellenos terciarios del Estrecho sudrifeño, le ha dado en todas las épocas señalada importancia. En la parte inferior del valle, encuéntrase el espléndido país de los Beni-Hasen, del lado del Sebú, y el de los Zemmur, sobre el Bu-Regreg, que forma la provincia de Rabat. Fez, Mequínez y Rabat, en una palabra, la fertilísima región del Garb, es un presente del Sebú, como el Egipto es un presente del Nilo, según la frase de Seignobos.

Mehedia y Kenitra.

El abastecimiento de la región del Garb está asegurado por los puertos que las condiciones del Sebú han permitido habilitar en su cauce: Mehedia, el puerto de acceso, situado en la desembocadura del gran río, y Kenitra, el puerto comercial, instalado sobre la margen izquierda, a 17 kilómetros del de entrada.



Según hace notar el autor antes citado, los testimonios antiguos, el florecimiento que alcanzó el puerto de Mehedia bajo el imperio de los Almohades y aun los restos de pasadas remotas épocas, hacen indudable que el cauce del Sebú fué utilizado para la navegación; pero los aterramientos y acarreos fueron levantando en la desembocadura y en el álveo del río barreras y depósitos que lo hicieron inaccesible para las embarcaciones. Por esto, el Protectorado francés, reconociendo las ventajas que ofrecía esta vía natural para desarrollar la colonización en aquel valle y fomentar el comercio del Garb, tributario del puerto de Larache, no tardó en resolver lo necesario para acondicionar, mediante trabajos provisionales, primero, y ampliar, después, con un plan de obras definitivas, los puertos del Sebú.

La ciudad de Mehedia (la guarida), levantada sobre un pequeño escarpe que se eleva en la margen izquierda del río, tuvo en otros tiempos cierta importancia debida a su buen emplazamiento; mas desde que, hace ya más de un siglo, fué cerrada al comercio europeo, quedó convertida en una fortaleza arruinada, viejo y sucio poblachón de un millar de habitantes que viven dentro del recinto amurallado en que se desarrolla. Es el puerto más próximo a las capitales del antiguo reino de Fez, pues dista de ésta 127 kilómetros, 75 de Mequínez y 80 de Larache.

El nombre de Kenitra designaba un pequeño puente sobre el Fuarat, afluente del Sebú, y no lejos de él, existe una Alcazaba que hizo construir en 1892 el sultán Muley Hasan, para que sirviera de refugio a las caravanas trajinantes entre Salé y Fez, y de protección contra los asaltos de la pirática tribu de los Zemmur.

Mehedia fué el punto que se eligió primero como base para el servicio de etapas al organizarse la columna de Fez; pero, batido por los grandes vientos del Atlántico, este puerto carecía de seguridad, y cuando el estudio del río hizo descubrir el lugar de Kenitra, donde se registraron fondos de cuatro metros en un ancho de 250 metros, se decidió en la primavera de 1912 tomarle como sitio de desembarque.

Se construyó en seguida, según explica M. de Perigny, un primer muelle por el ramo de Marina, y poco después, otro más amplio por el ramo de Guerra, lo que permitía la descarga sobre muelle de barcos de 1.500 toneladas. Las tropas ocuparon la Alcazaba y a fines del año, surgía en las cercanías una ciudad embrionaria, casi exclusivamente militar; a principios de 1913, el general Lyautey abría el puerto al comercio y en junio se organizaba el servicio de Intervención civil del Garb, en tanto que la Dirección de puerto establecía en Mehedia el servicio de pilotaje para asegurar la travesía de la barra y el acceso a Kenitra.

Así nació este puerto, cuya creación explica el último *Annuaire Economique et Financier* diciendo que, si en un principio sirvió tan sólo a la Intendencia de base para el desembarque de los aprovisionamientos para las columnas del Garb, bien pronto echóse de ver que la construcción de un puerto en aquel sitio respondía a una necesidad, porque daría fácil y cómoda salida a los productos de una rica comarca que afluían hasta entonces a Larache; y, diciendo y haciendo, se estudió un plan de trabajos para

poner el puerto en condiciones de satisfacer a las exigencias del tráfico que nacía y que no tardó en prosperar asombrosamente, según puede comprobarse leyendo la estadística de la navegación y del movimiento comercial que más abajo insertamos. El vapor *Le Dantec*, encargado de una misión de estudios hidrográficos, reconoció el cauce del Sebú, y en diciembre de 1912, dos convoyes del Omnium remontaban el río hasta Méxera-bel-Ksiri, nuevo centro de colonización situado a 170 kilómetros de Kenitra, 115 de Fez, 50 de Alcázar y 130 de Tánger. Y para completar los medios de transporte y comunicación de esta importante zona, se construía el ferrocarril militar de vía estrecha que había de enlazar a Kenitra con Salé, Dar-bel-Hamri, Mequínez y Fez.

Con todo esto, el desarrollo de la población, según observa M. de Perigny, se acentuaba de día en día; en mayo de 1914 se creaba la Jefatura de los servicios municipales y se establecía un presupuesto urbano. La guerra aportaba un nuevo incremento a Kenitra, gracias a los cuidados del Protectorado para derivar hacia este puerto todas las mercancías destinadas a las capitales de Fez y Mequínez, y que hasta entonces transitaron por Larache. Las caravanas adquirieron pronto la costumbre de seguir este nuevo itinerario, que tan temible competencia creaba a la zona española, porque les evitaba la pérdida de un día en la travesía del Sebú, y rápidamente se formó un centro indígena al E. de la Alcazaba, detrás de la ciudad militar, adonde los grandes negociantes de la capital del Norte marroquí enviaron a sus agentes para servirles de transitarios. Comenzaron a llegar europeos: colonos, comerciantes, contratistas, artesanos acudían a instalarse en los 240 lotes urbanos que sobre terrenos del Majzen había parcelado la Administración para subastarlos. Por decreto de 23 de diciembre de 1914 se constituyó una Comisión municipal, y tres años después, en 1.º de enero de 1918, la población de Kenitra ascendía a 3.360 habitantes, clasificados en: 2.000 indígenas musulmanes, 23 israelitas, 860 franceses y 477 europeos de otras nacionalidades (principalmente españoles).



El nuevo puerto de Kenitra.

Las obras definitivas del puerto nuevo de Kenitra no están a cargo de la Administración, sino que, respondiendo a un criterio que parece imperar en el Protectorado francés, han sido encomendadas a una Empresa concesionaria de la construcción y explotación, que es la misma que disfruta ya la concesión del de Rabat: la *Sociedad anónima de los puertos marroquíes de Mehedia-Kenitra y Rabat-Salé.*

El programa de los trabajos que han de realizarse en el primer período de la concesión, comprende:

1.º La apertura, mediante dragados, tanto en la barra del río como en el trayecto Mehedia-Kenitra, de un canal de tres metros de profundidad desde el nivel de la bajamar, con anchura de 100 metros.

2.º La construcción, a lo largo del canal y a través de la barra, de los muros de revestimiento que sean precisos para conservarlo con las dimensiones previstas. Los muros se prolongarán como diques, fuera del canal, en sentido convergente, como en Rabat, para limitar una barra de 700 metros de anchura.

3.º La prolongación en 100 metros del muelle en construcción, con sus correspondientes explanaciones y vías de acceso.

4.º La instalación de cobertizos, almacenes, talleres, faros y señales, boyas y balizas, y el suministro e instalación de los aparatos y material necesarios para la explotación de la concesión.

El programa complementario, que habrá de ejecutarse ulteriormente, comprende los dragados que hagan falta para rebajar el fondo del canal hasta 3'80 metros, primero, y, después, hasta 4'60 metros, así como la ampliación de los muelles, tinglados, explanaciones y *outillage* que requiera la explotación.

El Gobierno jerifiano se reserva el derecho de exigir la ejecución de esta segunda parte de las obras, desde el 1.º de enero siguiente a la terminación de las comprendidas en la primera parte.

Las tarifas que percibirá el concesionario serán las mismas que rigen en el puerto de Rabat.

El puerto de Kenitra está actualmente equipado con los siguientes elementos: 2 remolcadores de 80 y 120 caballos, respectivamente, 5 barcazas de 25 toneladas y 2 de 10, 4 pontonas de 45 toneladas y una cisterna flotante de 70 para el suministro de agua a los barcos. Los medios

de elevación consisten en una grúa flotante con fuerza de 18.000 kilogramos.

En espera de que se termine el muelle de hormigón armado, de 250 metros de longitud, que se está construyendo, los barcos atracan ahora, bien a un muelle de pilotes de 60 metros, o bien a un desembarcadero de 120 metros que se ha formado utilizando las pontonas.

Las explanaciones cubren una extensión de 6.000 metros cuadrados, que se ampliará hasta 25.000 metros después de la terminación del muelle, siendo la superficie de los almacenes 1.800 metros.

Movimiento comercial.

La capacidad de tráfico del puerto de Kenitra es de 300 toneladas por día. Su rápido desenvolvimiento se apreciará teniendo en cuenta que el volumen de las importaciones y exportaciones, que estaba cifrado en 1913 en 1.582.696 francos, se elevó en 1918 a 32.300.000 francos. Y es de notar que en estas cifras no figuran las importaciones destinadas a los diferentes servicios militares que representan una partida considerable. Los barcos que sirven regularmente al tráfico de este puerto pertenecen sólo a dos Empresas navieras: La Compagnie Paquet, de Marsella y La Compagnie Mazella, de Orán.

El detalle del movimiento de la navegación y del comercio de Kenitra figura en los siguientes cuadros:

I.—Movimiento de la navegación (BARCOS ENTRADOS POR PABELLONES)

AÑOS	FRANCÉS		INGLÉS		ALEMÁN		ESPAÑOL		DIVERSOS		TOTALES	
	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas
1913	25	8.098	4	3.185	1	900	3	310	10	4.019	43	16.512
1914	81	50.116	7	1.986	15	3.766	8	604	35	8.746	146	65.218
1915	204	55.750	19	4.230	»	»	9	743	17	5.794	249	66.517
1916	132	26.793	15	1.399	»	»	8	295	16	4.089	171	32.576
1917	154	29.805	5	705	»	»	3	95	8	835	170	29.440

II.—Movimiento comercial de 1913 a 1917

AÑOS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		TOTALES	
	Toneladas	Valor (en francos)	Toneladas	Valor (en francos)	Toneladas	Valor (en francos)
1913	5.891	1.573.856	7	8.840	5.898	1.582.696
1914	8.723	3.965.027	41	49.013	8.464	4.017.040
1915	40.798	19.409.345	606	1.007.864	41.404	20.417.209
1916	20.062	13.947.513	2.465	1.258.950	22.527	15.206.463
1917	23.965	19.560.084	12.595	6.101.942	36.560	25.662.026

III.—Número de días durante los cuales ha sido impracticable el desembarque d emercancías.

AÑO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	STBRE.	OCTUBRE	NVBRE.	DCBRE.	TOTALES
1914	11	19	12	8	1	»	7	4	5	10	14	23	111
1915	14	12	14	3	5	»	1	1	7	13	8	22	100
1916	13	19	22	2	2	»	1	»	1	4	13	14	91
1917	7	8	»	2	3	11	11	3	3	4	7	8	56

Porvenir: Kenitra y Larache.

Kenitra, desde el punto de vista francés, es una feliz improvisación; desde el punto de vista español, un rival temible del puerto de Larache, como centro mercantil de una región extraordinariamente fértil, del país de los Beni-Hasen, de las importantísimas zonas de Mequínez y de Fez. La progresión casi vertiginosa de su comercio, la triple ventaja, señalada por M. Camille Fidel, de ser punto de partida de la carretera de Fez, de un ferrocarril que le abre comunicación con los centros más populosos de la región y de un servicio de navegación que remonta ya el Sebú hasta Méxera-bel Ksiri (150 kilómetros), importante núcleo de colonización, Kenitra parece llamado a un gran porvenir y constituye desde luego un éxito brillante de la admirable gestión del general Lyautey. Como homenaje a su ilustre fundador, merecería, en opinión de M. de Perigny, llevar el nombre de *Lyauteyville*, cuando su desarrollo haya tomado una importancia digna del gran administrador y prudente político a quien Francia es deudora de su obra en Marruecos.

A pesar de todo—ya lo reconoce este distinguido escritor francés—no ha de ocultarse a nadie que considere atentamente la realidad, que los destinos de Kenitra, ahora tan brillantes, pueden ensombrecerse por la competencia de Larache. Cierto que, como apunta M. Fidel, paralelamente a la marcha ascendente de su rival, Larache ha visto disminuir sensiblemente su comercio, lo que podría inducir a considerar como definitivo este desplazamiento tan radical. Mas el propio M. de Perigny afirma que esta ventajosa posición en que Kenitra se encuentra, podría malograrse «en el caso de un cambio en el régimen político de Tánger, que, convertido en puerto francés y servido por el Tánger-Fez, le restaría seguramente una buena parte de sus mercancías». Y el peligro sería aún mayor—añade—si, por consecuencia de circunstancias *que no son imposibles de preveer* (!), toda la parte atlántica de la zona española pasara a ser francesa, porque entonces toda la región del Garb al norte del Sebú escaparía a Kenitra, puesto que tendría ventajas en servirse de Larache.» Luego Larache puede ser, a su vez, un competidor poderoso de aquel puerto francés, si España realiza pronto en el Lucus la obra que Francia ha desarrollado en el Sebú.

R. Roda.



MARRUECOS INDUSTRIAL

LA INDUSTRIA INDIGENA



La abundancia de los recursos naturales del país y la escasez de su población, así como la falta de convivencia y relación del pueblo musulmán con otras naciones, han sido causa de que los marroquíes, encontrando en su territorio la mayor parte de lo que necesitaban, hayan sostenido su industria dentro de los moldes impuestos por esas circunstancias, fabricando tan sólo los artículos precisos para su vida propia. Por otra parte, siendo tan abundantes y en muchos órdenes tan excelentes, las primeras materias, no se han visto precisados a adoptar en la fabricación los modernos procedimientos europeos, que, si bien han servido en todo caso para abaratar la producción, muchas veces, en cambio, han hecho desmerecer la calidad de los productos. De ahí el carácter singular y, en ciertos casos, la bondad de los objetos manufacturados por la pequeña industria indígena.

Como Europa en la Edad Media se encontraba Marruecos cuando la ocupación europea, en todos los órdenes, excepto uno, el de las armas de fuego, que no eran precisamente instrumentos propulsores de adelanto y de progreso. Cuando no podían construirlas, importaban las mejores que se fabricaban en Europa, manteniendo para ello toda clase de relaciones con el comercio exterior.

En la variedad de las industrias indígenas, alcanzan algunas cierta importancia, y de éstas nos ocuparemos solamente.

Tenerías.—Desde muy antiguo tienen gran fama las pieles curtidas en Tafilete, tanto, que conocemos con ese nombre una clase muy usada en todas partes del mundo. Se emplea un procedimiento especial para su curtido, encontrándose las principales tenerías al lado del río Ifli en Manuga, Akharmons y Luzu. En Fez está muy desarrollada la industria de las tenerías, habiendo talleres con 400 y 500 operarios. Las pieles son curtidas en tres colores: encarnado, para la exportación, amarillo para la fabricación de babuchas y violeta, que se emplea en las babuchas que usan las mujeres de las tribus bereberes. Además, se curten pieles con los colores verde y azul para babuchas de mujer.

También hay tenerías en Tetuán, Chauen, Tánger y otras poblaciones marroquíes.

Tejidos.—El centro de esta industria ha sido siempre, y sigue siéndolo, Fez, donde trabajan en ella más de 20.000 obreros. La lana se teje en piezas de 2.70 m. por 1.94 y 2,16 m. por 1,62 para yílabas, 6,40 m por 2,16 para jaiques y 3,24 por 2,16 para albornoces. El algodón se fabrica en los siguientes tamaños: 2,16 m. por 1,08 para yilabas y 5,94 por 1,08 para jaiques. Para yilabas de lujo se tejen piezas de lana y seda de 5,48 m. por 2,16. La seda se teje en piezas de 5,94 m por 1,94 para trajes y vestidos, así como en otros tamaños para colgaduras, cortinas, pañuelos y banderas.

Tapices.—La capitalidad de esta interesante industria está en Rabat, donde existen cincuenta talleres, en los cuales se elaboran unas 4.000 alfombras al año, que representan un valor de más de 1.500.000 francos. Estas alfombras, tan admiradas por sus tintes, sus brillantes colores y su duración, son fabricadas, principalmente, por mujeres —nervio de la mano de obra indígena—en muy diversos tamaños, aunque siempre bastante estrechos en relación con el ancho. La lana que se emplea en su tejido procede de Salé y es coloreada por procedimientos cuyo secreto no revelan nunca los operarios. Usan colores vegetales, estando prohibido el empleo de productos químicos.

Babuchas.—La fabricación de este calzado tiene gran importancia en Fez, de donde se exportan para Argelia, Senegal y Egipto los productos que no consume el mercado interior. También se fabrican babuchas en Tetuán, —en cuya

ciudad puede visitar el turista un barrio dedicado exclusivamente a esta industria—, en Rabat, Salé y Marraquex. Se fabrican babuchas en nueve clases diferentes, y la producción es tan abundante, que es este casi el único artículo cuya exportación alcanza verdadera importancia.

Cerámica. — Los principales centros productores se encuentran en Fez y Safí, fabricándose tejas y mosaicos para el consumo del país y muy variados artículos de cacharrería. Los procedimientos que se emplean para la fabricación son muy rudimentarios, resultando costosos los propuctos, si bien muchos de ellos son de excelente calidad.

Jabón.—Se elabora principalmente en Mazagán, donde hay cuatro fábricas. Es un producto de color negro, compuesto de aceites turbios de oliva y algodón con mezcla de potasa o cal. La potasa es importada.

Harina.—Existen muchos molinos harineros en todo Marruecos, especialmente en Fez y Mazagán, pero son de escaso rendimiento, estando todos movidos por algún pequeño salto de agua.

Sal.—Este producto se obtiene del mar por procedimientos bastante primitivos, en Tánger, Mazagán, Safí y Mogador, utilizándose en gran cantidad para curar las pieles.

Existen canteras de sal cerca de Alcázar y de Fez. La sal para mesa se importa de Inglaterra, y sal gruesa, de España.

Armas.—Esta era una industria muy importante en Marruecos antiguamente, pero ha desaparecido casi por completo con motivo de la ocupación europea, quedando sólo algún que otro taller donde se construyen armas de «fantasía».

Minas.—Los musulmanes no han sido aficionados a las explotaciones mineras, y tan poco se han significado en esta industria los marroquíes, que se ha llegado a decir que su religión la prohibe. Sin embargo, conocemos varios yacimientos que han sido objeto de explotaciones rudimentarias con el fin de obtener primeras materias para su pequeña industria, como el del Monte Afra, en la cabila de Beni-Bu-Ifrur, de donde han extraído plomo para fabricar municiones; el de una mina de hierro de Beni-Ullixec, en la que se observan vestigios de explotación de las vetas de mineral que más fácilmente fundían, de igual modo que se hacía antiguamente en Vizcaya.

* * *

La pequeña industria indígena está representada por los artesanos de las ciudades, agrupados en corporaciones que obedecen a un *amín*, guardan las tradiciones estrechas del pasado y fabrican conforme a una *caida* inmutable.

Es de particular interés conservar ciertas de estas pequeñas industrias, y señaladamente las artísticas, que dan renombre a algunas ciudades, y cuya original producción encuentra por parte de los europeos que viven en Marruecos y encontrará en lo porvenir entre los turistas, éxito bien merecido. Entre éstas pueden citarse los bordados de Fez y Rabat, los cueros de Mogador y Marraquex, la alfarería de Fez y de Safí. Todas ellas constituyen para los artesanos indígenas una fuente de beneficios susceptible de acrecentarse. Deber de la Administración es proteger estas industrias artísticas, guiarlas y mantenerlas en la sana tradición, y reconociéndolo así, el Protectorado francés organizó con este fin, en enero de 1918, una oficina *de las industrias de arte indígena*, que funciona bajo la dirección del Servicio de Bellas Artes.

En la zona española, donde la iniciativa particular se adelantó en muchos órdenes a la acción del Estado, se dibujaron plausibles tentativas de restauración de algunas de estas renombradas industrias indígenas. Así, por ejemplo, en Tetuán, donde existen yacimientos de arcilla excelente y donde, a causa de esto, tuvo en otros tiempos cierta importancia la cerámica, se trató de reconstituir esta industria utilizando los pocos operarios indígenas que la cultivan aún con perfección. A este noble intento se asociaron algunos notables marroquíes con entusiasmo y decisión; se organizó una interesante instalación y se puso en marcha la empresa con perspectivas muy lisonjeras. Un cambio de dirección en el grupo financiero que patrocinaba este movimiento restaurador, al frente del cual se hallaban los hombres que mejor han comprendido y sentido nuestra misión en Marruecos, dió al traste con tan felices iniciativas, porque los nuevos propulsores, debiendo encontrar mal—defecto muy español—la obra de los que les precedieron, condenaron al olvido estas orientaciones para desenvolver sus negocios con arreglo a eso que llaman la técnica comercial moderna.

JUAN LEÓN.



SOLEMNE MOMENTO DE IZAR LA BANDERA ESPAÑOLA EN EL TORREÓN DE LA ALCAZABA

Xexauen, la misteriosa y hermética

El encanto del Imperio.-Xexauen.-Nebulosa hasta en el nombre.-El éxodo.-Los fundadores.-La poesía del misterio y el hermetismo ancestral.-El ocaso de la intransigencia.-Panorama.

PARA el buen burgués español que no ha traspuesto los umbrales de su prendería de la calle de Toledo, sino para propinarse un paseito por la Moncloa o los altos de Amaniel, este espectáculo de Marruecos, a dos horas de España, ha de entrar forzosamente en la categoría de sueño o de cuento de «Las mil noches y una noche.»

Y, sin embargo, es una realidad tangible, a la que tardamos no poco en amoldar nuestro temperamento y acostumbrar nuestras retinas.

Ya en Ceuta, ciudad inmemorial e históricamente influída y dominada por europeos, notamos el contraste al percibir las primeras chilabas morunas...

Y entramos por el Imperio, bordeando el claro «marenostrum», y paramos en la ciudad santa de Sidi Saidi, en la blanca Tetuán.

Un día llegó el hombre a la falda de la montaña y fabricó la ciudad como un nido de águilas... La amargura del éxodo imprimió a las callejas tortuosas un sello de melancólica tristeza, que aun conserva... Tetuán es la doncella que ha ofrecido el tesoro encantado de sus líneas a los ojos extraños, sin perder, por ello, el pudor y el recato de su virginidad...

Y seguimos tierra adentro...

Por los valles eglógicos y las montañas pinas, solio de las nubes, humildes aduares dispersos, asiento de tribus belicosas y hurañas, recuerdan al viajero el nomadismo de la casta originaria, del árabe a quien su costumbre de llevar de aquí para allá, en su constante peregrinación, sus tiendas, sus mujeres y sus ganados, le hizo guerrero y domeñador de pueblos...

Seguimos tierra adentro...

* * *

Y en la mitad, desde un alcor, divisamos una ciudad, perezosamente tendida en un valle arcádico rodeado de abruptas montañas.

Esa ciudad tiene, y ello se observa a simple vista, un detalle arquitectónico que la distingue del resto de las ciudades del Imperio; en tanto que todas las casas del Mogreb se coronan con la azotea, dulce mirador abierto a los cielos, las casas de Xexauen se cubren con techos a dos aguas. Las frecuentes y copiosas nevadas que en ellas descargan, obligan a sus alarifes a esta innovación, privando a los habitantes de miradores en los cuales desarrollen sus aptitudes contemplativas, restándoles a la vez, del lugar apropiado para la oración obligatoria a todo fiel creyente...

Esa ciudad es la misteriosa Xexauen, en cuyo recinto jamás el europeo puso la planta.

Esa es la ciudad fanática y hermética...

* * *

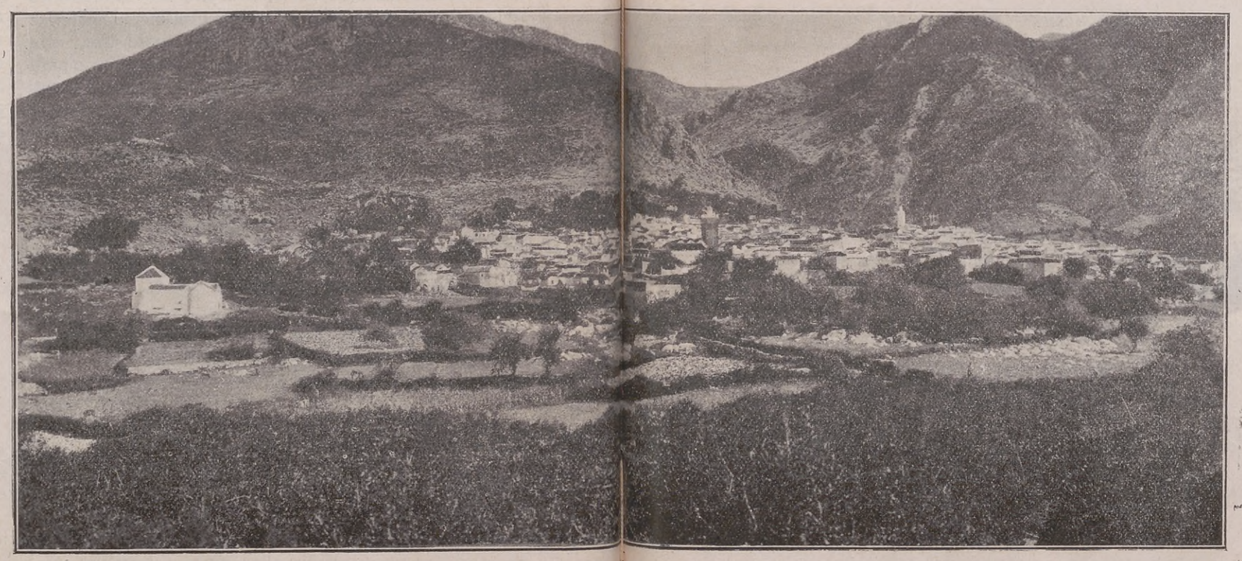
¡Xexauen!... Hasta en el nombre es misteriosa la ciudad...

El teniente coronel de Caballería D. Juan de Lasquetty, en sus notables trabajos, escribe así el nombre: «Chefchauen», transcripción aceptada por los documentos oficiales. Admite también la forma: «Chauen».

Ferrer Bravo, documentándose en los indígenas conocedores del país, escribe «Xexauen»...

El ilustrado comandante de Estado Mayor D. Juan Beigbeder, propugna la forma «Schauen»...

El insigne general en jefe Alto Comisario, general Berenguer, ha decidido emplear en documentos y partes oficiales la forma «Xauen», por ser así como pronuncian el nombre de la ciudad sus moradores...



VISTA GENERAL DE XEXAUEN



XEXAUEN. LA TORRE DE LA ALCAZABA

¿Cómo se escribirá, en definitiva, el nombre de la ciudad hermética?

Nosotros, respetuosos con todas las opiniones nos atendremos, en estas líneas, a la forma «Xexauen»... Los tiempos nos dirán si hemos de rectificarla.

* * *

La ciudad misteriosa y hermética se alza en un repliegue de la vertiente occidental del Yebel Kaláa.

Los siete barrios en que se divide, cada cual con su mezquita, y encerrados en el recinto de sus murallas, fueron fundados en 1471 por Habdul Hassan, descendiente del santo Muley Abd el Salam...

El fin perseguido por el fundador fué el de preservar a los suyos de las audaces incursiones de los portugueses, dueños de Ceuta.

¿Quién puede dudar en la posibilidad, en la seguridad, diríamos nosotros, de que muchos de nuestros muslimes desterrados de Granada, escasos lustros después, fueran a aposentarse, a adueñarse de Xexauen?

La importancia de la humillación y la tristeza amarga del éxodo, cerrando las almas a toda esperanza, tal vez puso en aquellos corazones un fiero desapego a todo lo extranjero y un deseo vivísimo de llevar una vida «propia», aislada, sin extrañas contaminaciones... ¿Qué más, si hasta muchos testi-

gos de vista han creído hallar cierta semejanza a la ciudad Xexuaní con el Albaicín granadino?

De ahí nació tal vez el hermetismo de Xexauen y el misterio de su propia personalidad, hasta ahora incólume, debido a su apartamiento de las vías de comunicaciones y al carácter adusto y religiosamente fanático de sus habitantes...

* * *

Este hermetismo ancestral y este misterio tienen su hondo y poético encanto...

Las calles tortuosas con puertas de dorados clavos y aldabones de maravillosos arabescos; las tupidas celosías de esos menguados huecos que ponen en comunicación la vía solitaria con sabe Dios qué misteriosas estancias ansiosamente recatadas a la curiosa investigación ajena; la humilde mezquita de esbelto minarete en cuyos maravillosos alicates se quiebra el sol en cegadoras irisaciones; las blancas azoteas en las que, más blancos aún en sus alquiceles albeantes, los muslimes, cara a Oriente, elevan sus preces al atardecer...; todo eso y mucho más, ¿qué encanto, qué poesía no encierra para el viajero arrancado a la vorágine de la civilización moderna?

Tiene, además, el encanto del silencio, del silencio augusto, que deja escuchar los más imperceptibles ecos: el ladrido ululante y lontano de un perro; las dulces notas de una lánguida guitarra; la salmodia doliente del ciego que a la puerta del santuario demanda limosna; la balada monótona y acariciante, de aterciopelados matices; el rezo eufónico del «muezzin»; los pasos graves, que suenan cerca, se alejan pausados y se pierden en la noche...

Todo eso, y mucho más... Los siglos han pasado en vano por estas calles que albergaron a los granadinos de Boabdil y a los sefarditas expulsados de los castellanos dominios...

* * *

Pero ya la ciudad ha sido expugnada por la civilización y es cauce abierto por el que ha de deslizarse la savia vivificadora del Progreso...

España ha sido el sol histórico que, asomando tras el Yebel, ha sumido en el ocaso a la intransigencia...

* * *

Puestos en pie sobre esta colina de suave repliegue, plantada de pámpanos, derramemos la vista por estas frondosas huertas surcadas por cien bullentes regatos, salpicados de blanquísimos caseríos...

En medio de ellas, nuestros ojos se recrean en la mansa contemplación de Xexauen, la misteriosa, la hermética...

Y nos consuela pensar que la hazaña del vizconde de Foucauld, penetrando en ella disfrazado de mendigo judío, y jugándose la vida en la demanda, ha pasado a la historia, y en estos momentos cualquier pacífico ciudadano puede entrar en Xexauen, influida ya por la civilización, que se ha manifestado en ella por una fulminante carestía de las subsistencias...

MANUEL GARCÍA-SAÑUDO Y GIRALDO.
R. Jefe de «El Norte de Africa».

Tetuán (Marruecos), Octubre, 1290.



SEFARDISMO

La asamblea de Ceuta.

Con indudable acierto, el Comité organizador de la Asamblea hispanosefardita y de la Semana hispanomarroquí que han de celebrarse en Ceuta, ha propuesto al Consejo central de la Federación el aplazamiento del congreso, a fin de evitar que su celebración coincida con el período álgido de los preparativos electorales, porque esta circunstancia restaría lucimiento a los importantes actos proyectados, impidiendo que las ilustres personalidades políticas que han ofrecido su concurso y prometido su asistencia, se vieran imposibilitadas de cumplir su promesa por causa de las elecciones. Teniendo, pues, en cuenta esta consideración, ha sido acordado dicho aplazamiento, y en su virtud, no tendrá lugar la asamblea hasta después de haberse constituído las Cámaras.

Este retraso, que, repetimos, nos parece muy acertado, permitirá afianzar más, si cabe, el éxito que nosotros tenemos descontado, de la Semana hispanomarroquí y de la Asamblea general de las Asociaciones sefardíes, porque de esta suerte, no sólo será más reposada y fecunda la labor preparatoria, sino que habrá tiempo para recabar nuevas adhesiones y concursos que den a tan importantes actos toda la brillantez que deben revestir.

Precisamente, entre estas adhesiones, cuenta ya el Comité organizador con una que, para nosotros, tiene muy alta significación. El distinguido diplomático encargado de la Sección de Marruecos del Ministerio de Estado, ha ofrecido a dicho Comité, según nos informan, asistir a la Asamblea y dar una conferencia en la Semana hispanomarroquí. La presencia del Sr. Aguirre de Cárcer en tales actos significa la consagración oficial de este gran movimiento, la asistencia y el aplauso de la acción oficial, que ve en la organización de las fuerzas sefardíes el punto de apoyo que necesita para desarrollar con éxito seguro la misión civilizadora de España en Marruecos, y el plausible deseo de ponerse en contacto directo y abierto con ese conjunto de fuerzas vivas que forma el estado llano del país, para estudiar, sin prejuicios y sin recelos de ninguna clase, las soluciones de los grandes problemas que hay que resolver. Es preciso que la Administración pública y las organizaciones sociales no actúen como fuerzas hostiles o divergentes, sino como fuerzas convergentes en un ideal de progreso y prosperidad; es preciso que se conozcan y se entiendan para que la acción de todos sea verdaderamente fecunda, y, para lograr esto, es preciso que se encuentren y se hablen. En nuestro sentir, la asistencia de determinados funcionarios del Protectorado a la Asamblea de Ceuta, debiera ser impuesta, obligatoria; con eso solo se habría ganadc mucho terreno.

Por otra parte, desde el punto de vista sefardí, nos complace intensamente ver a los elementos oficiales orientados en la aspiración de aproximar, de unir indisolublemente a España, su Patria espiritual, a la gran familia sefardí, que merece por sus excelsas virtudes nuestra protección y nuestro amor.

De todas partes...

El distinguido redactor corresponsal en Nueva York de *A B C*, ha dedicado recientemente una de sus interesantes crónicas, titulada *El año nuevo de los judíos*, a nuestros sefarditas. En ella dice el culto periodista que se ha comentado allí, y muy favorablemente, el movimiento de aproximación que se está efectuando entre los sefardíes del Norte de Africa y nuestra Patria. Y pregunta: ¿por qué no exten-

der ese movimiento a las grandes colonías sefarditas de Turquía y aún a la ya enorme que en Nneva York se ha congregado?

Ignora, sin duda, el Sr. Zárraga que esa noble aspiración está siendo ya una hermosa realidad; que la labor que emprendió en Marruecos el ilustre africanista D. Rafael de Roda, admirablemente secundado por D. Manuel L. Ortega, autor del interesantísimo libro *Los hebreos en Marruecos* y por el distinguido periodista D. Pablo Sánchez de Enciso, director de *El Norte de Africa*, se transformó, apenas iniciada, en un movimiento mundial potentísimo, patrocinado por las más altas mentalidades de España y por todas las grandes figuras de la política nacional. Aquel gran pensamiento, sin perjuicio de los vastos e importantes desarrollos que ha de tener en el orden de los intereses hispanomarroqníes, trascendió inmediatamente—tan fecunda era la semilla—a la esfera de las relaciones internacionales y, encarnando en una asociación mundial con el nombre de *Casa Universal de los Sefardíes*, realiza ya, con sorprendente éxito, una admirable propaganda de estos ideales y recibe diariamente numerosas adhesiones de sefardíes de todas las partes del mundo que se incorporan con vibrante entusiasmo a este movimiento.

En la *Casa de los Sefardies* laboran con infatigable tenacidad personalidades tan prestigiosas, de méritos relevantes, como el distinguido senador del Reino Sr. Marqués de Valero de Palma, el ilustre sefardí D. Ignacio Bauer, el digno y cultísimo jefe de la Armada D. Enrique López de Perea, el gran publícista sefardí D. José Farache y su correligionario Sr. Esquenazi, entusiasta y valioso colaborador en la obra, quienes en unión de los ya nombrados señores Roda y Ortega, propulsores de ella, y asistidos por un consejo y alto patronato integrado por ilustres personalidades de todos los órdenes, han consolidado la organización desarrollando una campaña verdaderamente portentosa, si se consideran los resultados obtenidos cuando aun no cuenta un año de existencia la institución.

Ya ve el Sr. Zárraga cómo ese gran ideal que él sugiere a los buenos españoles es ya una institución viviente, que marcha de éxito en éxito, que ha sido reconocida en el Congreso de Asociaciones internacionales, celebrado en Septiembre en Bruselas, que aprobó con aplauso las conclusiones de la Casa Universal de los sefarditas, y que ahora prepara una asamblea de las asociaciones hispanomarroquíes, que tendrá verdadera importancia.

El culto periodista Miguel de Zárraga apreciará, pues, si nos lee, que, no sólo está hecha la siembra, sino que comienza a cosecharse el fruto. Cierto que en empresa de tal magnitud es aliado necesario el tiempo; pero se abreviaría bastante, si plumas como la suya, inspirándose en esos ideales, le consagran la atención y le dispensan el apoyo que merecen. Mucho puede hacer el gran periodista, esparciendo la buena nueva entre la colonia sefardí refugiada en Norte América; y por lo que ya ha hecho, allá va nuestro aplanso.

La población israelita en el mundo.

Según los datos de una estadística compilada en el *Almanach Israelita* publicado por D. Samuel H. Mucznik, la población israelita en el mundo es la siguiente:

En Europa

Austria	1.224.899
Alemania	586.948
Bélgica	12.000
Bosnia, Herzegovina	8.213
Bulgaria	28.307
Dinamarca	5.000
Francia	86.885
Grecia	8.350
Holanda	103.988
Hungría	851.378
Inglaterra	188.000
Italia	44.037
Luxemburgo	1.200
Suecia y Noruega	5.000
Portugal	1.200
Rumania	200.000
Rusia	5.082.342
Servia	5.100
España (con Gibraltar)	4.500
Suiza	12.551
Turquía	282.277
Chipre y Malta	130
Creta	728
Total	8.743.033

EN ASIA

Palestina	78.000
Cáucaso	58.571
Siberia	34.477
Asia Central	12.729
Asia Menor y Siria	65.000
Persia	35.000
India	18.228
Arabia	20.000
China y Japón	2.000
Turquestán y Afganistán	18.435
Total	342.440

En América

Estados Unidos	1.500.000
Canadá	16.432
Méjico	1.000
América Central y Antillas	4.035
República Argentina	30.000
Guayana Holandesa	1.250
Venezuela	411
Brasil	2.000
Otros Estados Sud-Americanos	1.000
Total	1.556.128

En Africa

Marruecos	150.000
Túnez	45.000
Argelia	44.200
Egipto	25.300
Trípoli	10.000
Abisinia	50.000
Africa del Sur	30.000
Total	354.500

En Australia

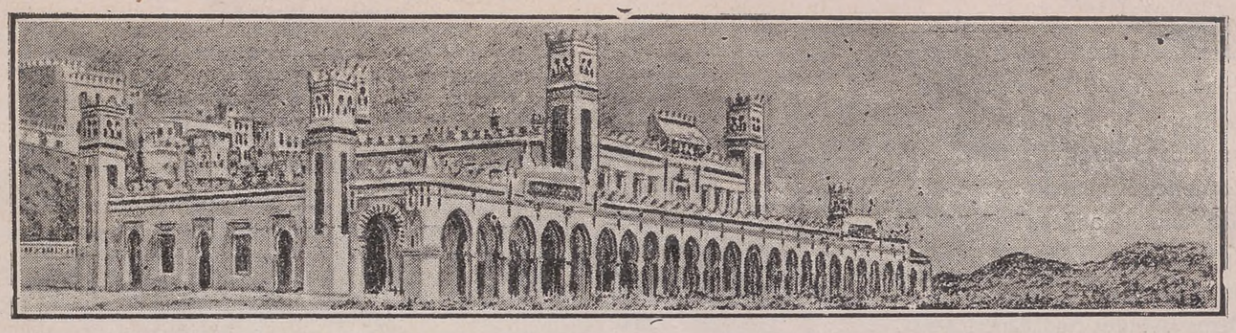
Nueva Sud-Gales	6.447
Queesland	733
Tasmania	107
Nueva Zelanda	1.011
Victoria	6.459
Australia del Este	890
Australia del Sur	786
Total	17.033

Resumen

Europa	8.743.033
Asia	342.440
Africa	354.500
América	1.556.128
Oceanía	17.000
Total	11.013.134

Se calcula un aumento en la población desde 1904 hasta hoy del 20 por 100 (2.202.626), de modo que consiste la población israelita en el mundo hoy en **13.215.760.**





CRONICA GENERAL

La jefatura de la sección de Marruecos

Por Real orden de 5 de octubre, se ha dispuesto que durante la ausencia del señor don Antonio Pla y da Folgueira, Ministro Residente, Jefe de la Sección de Marruecos del Ministerio de Estado, nombrado para formar parte de la Misión extraordinaria enviada a Chile para conmemorar el cuarto Centenario del descubrimiento de Magallanes, se encargue de la expresada Sección, en concepto de Jefe interino, el Sr. D. Manuel Aguirre de Cárcer, Ministro Residente, Ordenador de pagos de la Sección Colonial.

Merece plácemes, por su acierto, la decisión del señor Marqués de Lema, de haber designado para desempeñar la jefatura de la Sección de Marruecos a un funcionario tan digno, tan competente y tan entusiasta como el señor Aguirre de Cárcer. Joven, estudioso, con extensa y sólida preparación en los asuntos marroquíes y sintiendo la noble ambición de hacer obra útil para su patria, el señor Aguirre desarrollará al frente de la Sección de Marruecos una labor fecunda y será el colaborador que necesita el ilustre Marqués de Lema para encauzar e impulsar la actuación de España en su zona de Protectorado.

No es nuestro aplauso, ni son nuestros elogios, tributo rendido a la amistad ni demostraciones obligadas de gratitud, puesto que ni tratamos a penas al Sr. Ministro de Estado ni al nuevo Jefe de la Sección de Marruecos, ni hemos recibido nada, ni nada esperamos recibir de ellos. Inspíranlos nuestro amor a la causa africanista, de que son prenda los sacrificios que le hemos consagrado, y nuestro afán de que acaben para siempre la inercia y la vida estéril de la famosa Sección de Marruecos, que ha sido la rémora más grande con que han tenido que luchar los esfuerzos enderezados a procurar la rápida evolución económica y social de aquel país.

Y como gustamos de argumentar con hechos, siempre que es posible, ahí está la reciente iniciativa del Ministro de Estado, que ha dado lugar a la importantísima disposición que insertamos en el número anterior, en virtud de la cual han sido encomendados al Banco de España los servicios de tesorería y pagaduría del Protectorado español, medida acertadísima, de enorme trascendencia, que responde a necesidades esenciales de la Administración jalifiana, y que pone término a situaciones embarazosas y perjudiciales. Tan plausible iniciativa, que pudo y debió aplicarse hace tiempo, y que debió pasar inadvertida de otros ministros, diplomados de africanistas, es hoy una realidad, merced al interés que inspira al señor Marqués de Lema todo lo que se relaciona con la política de España en Africa y al tesón y al entusiasmo con que ha sido secundado por el Sr. Aguirre, pues una tal medida, tan sencilla y modesta en apariencia, ha debido, sin embargo, exigir enormes esfuerzos, el menor de los cuales no habrá sido ciertamente el de vencer las resistencias de nuestro Banco nacional, en cuyo cerebro no ha entrado todavía la actuación de España más allá del Estrecho.

La Semana Hispanomarroquí y la Liga Africanista

La Junta Central de la Liga Africanista Española ha acordado invitar al ilustre exministro Sr. Alcalá Zamora para que, como vocal de dicha Junta, ostente la representación de la Liga en la «Semana Hispanomarroquí» que se celebrará en Ceuta, organizada por la Federación de las asociaciones hispanosefardíes de Merruecos.

Concurso para la explotación de F. C. Nador Tiztutin.

El *Boletín Oficial* del Protectorado Español, correspondiente al 25 de octubre último, inserta el pliego de con-

diciones preparado por la Delegación de Fomento de la Alta Comisaría de España en Marruecos, para contratar la explotación del ferrocarril de Nador-Zeluán-Tiztutin.

Es de general conveniencia que las contratas de obras y servicios públicos en Marruecos se otorguen con las mayores garantías de éxito, y para este fin puede ser muy eficaz el régimen de gran publicidad. Y como sabemos que este acertado criterio es el que impera en los Centros oficiales del Protectorado, reproducimos a continuación el referido

PLIEGO DE CONDICIONES

DEL CONCURSO PARA CONTRATAR LA EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL DE NADOR-ZELUÁN-TIZTUTIN

«1.° Se convoca a un concurso para el arrendamiento de la explotación del ferrocarril de Nador-Zeluán-Tiztutin.

2.° Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado en la Secretaría de la Delegación para el fomento de los intereses materiales, en Tetuán, pudiendo asimismo presentarse en la Sección de Marruecos del Ministerio de Estado en Madrid, dentro del plazo de noventa días, que se contarán desde la fecha de inserción de este anuncio en el *Boletín Oficial* de la zona. Se anunciará también este concurso en la *Gaceta de Madrid.*

3.° Con la proposición se presentarán por separado los documentos que acrediten la personalidad del concursante y un depósito de 5.000 pesetas en metálico o valores públicos cotizables, depósito que será devuelto en el acto del concurso a los proponentes cuyos pliegos sean desechados. En la Secretaría de la Delegación o en el Ministerio de Estado, se dará recibo de las proposiciones y resguardos.

4.° La apertura de los pliegos se efectuará públicamente en el local de la Delegación de Fomento en Tetuán, a los cinco días de terminado el plazo para la admisión de proposiciones, a las doce de la mañana, ante una Comisión presidida por el Delegado de Fomento, y de la que formarán parte el Delegado de Asuntos financieros, un Ingeniero de Obras públicas de mayor categoría de los que se encuentren en Tetuán y el Jefe del Servicio Central de Fomento, como Secretario.

5.° Se desecharán en el acto las proposiciones que no satisfagan las condiciones del concurso, debiendo el Delegado de Fomento elevar, en el plazo de quince días, a la conformidad del Excelentísimo Sr. Alto Comisario el informe sobre las admitidas y la propuesta razonada de adjudicación a favor de la que estime más conveniente.

6.° El Excmo. Sr. Alto Comisario elevará el expediente, con su propuesta, a la resolución del Ministerio de Estado, el cual, teniendo en cuenta todos los antecedentes, otorgará la adjudicación definitiva.

7.° El adjudicatario elevará el depósito de 5.000 pesetas a la cantidad de 100.000 en metálico, en valores públicos cuya cotización represente en valor efectivo 100.000 pesetas, o en otra garantía análoga que se estime suficiente por la superioridad. Esta garantía deberá presentarse dentro de los veinte días siguientes a la fecha en que se le comunique la adjudicación, haciéndose el depósito en la Agencia del Banco de España en Tetuán. El adjudicatario se hará cargo de la explotación del ferrocarril en el plazo de cuarenta y cinco días.

8.° El plazo del contrato de explotación será de diez años, transcurridos los cuales se revisarán las condiciones pactadas entre el adjudicatario y la Administración, y caso de conformidad se prorrogará por otros diez.

9.° Teniendo en cuenta el carácter estratégico del ferrocarril Nador-Zeluán-Tiztutin, el Estado podrá en todo momento dar por terminado el contrato de explotación, incautándose de todas las obras, material fijo y móvil y de cuantos elementos disponga el ferrocarril, cuando lo impongan razones superiores de defensa u otras de supremo interés nacional, abonando a la Compañía concesionaria los créditos justificados que tenga la misma a su favor.

10. El adjudicatario se obliga a ejecutar los servicios de transporte por el ferrocarril, con arreglo a las tarifas generales y especiales que presente y sean aprobadas, las cuales serán revisadas cada cinco años.

11. El adjudicatario se obliga a aceptar las condiciones señaladas en los Reglamentos aprobados de policía de ferrocarriles y que se aprueben en lo sucesivo por la superioridad.

12. El adjudicatario quedará obligado a garantir los servicios públicos, sujetándose a la inspección e intervención técnica y administrativa que la Alta Comisaría ejercerá en la explotación por conducto de la Delegación para el fomento de los intereses materiales, siendo de cuenta de aquél los gastos que esta inspección origine.

13. El proponente deberá hacer constar en la oferta el canon anual que libre de todo descuento ha de entregar a la Administración, expresando también la participación que se reserva a dicha Administración en las utilidades que se obtengan después de cubierto dicho canon anual. Este canon será exigible por trimestres vencidos.

14. El adjudicatario presentará a la aprobación de la Delegación para el fomento de los intereses materiales los Reglamentos de servicio y cuadros de marcha.

15. El adjudicatario quedará en libertad para organizar los servicios del ferrocarril, nombrar y separar el personal, señalar sus obligaciones, sueldos y emolumentos; pero deberá, sin embargo, seguir utilizando los servicios de todos los actuales empleados y obreros afectos al servicio de explotación, cuya mayor parte llevan siete años de servicios, manteniendo sus actuales sueldos y jornales (que son muy reducidos) y no pudiendo despedirlos sin la formación de expediente del que darán parte a la Delegación de Fomento.

El adjudicatario concertará los servicios y establecerá los especiales que juzgue convenientes para el mejor resultado de la explotación, dando cuenta de todo a la Delegación de Fomento.

Cuantas medidas adopte el arrendatario y que representen aumento sobre los actuales gastos de la explotación deberán ser aprobadas por la mencionada Delegación.

16. Los gastos ocasionados por reparaciones extraordinarias, así como los correspondientes a obras nuevas, se considerarán como créditos librados contra

el Estado, siempre que su ejecución hubiese sido autorizada por la Administración.

17. El arrendatario tendrá la obligación de montar servicios extraordinarios cuando lo ordene la Alta Comisaría por exigirlo las operaciones militares.

18. El incumplimiento de las cláusulas de este contrato por parte del adjudicatario será castigado con multas, cuya cuantía fijará el Alto Comisario, a propuesta de la Delegación de Fomento, de 250 a 2.500 pesetas, pudiendo llegarse hasta la rescisión del contrato mediante la formación de expediente, en que se oirá a la Empresa, informará la Delegación de Fomento, propondrá la resolución el Alto Comisario y dictará la resolución definitiva la superioridad.

Tetuán, 25 de Septiembre de 1920.—El Delegado, *Manuel Becerra.*»

La importación española en Larache

Según informa el Cónsul de España en Larache señor Gómez Trevijano, los artículos que se importan en esta plaza procedentes de España son:

Azúcares, aceites, harinas, arroz, alubias, patatas, frutas, vinos, licores, alcoholes y tejidos, llegando principalmente de Sevilla, Málaga, Alicante, Valencia y Barcelona.

El no haberse publicado por la Aduana estadísticas de importación y exportación, imposibilita el poder conocer con exactitud el movimiento de entrada y salida de mercancías por dicho puerto; pero no cabe dudar que éste ha disminuído notablemente, debido principalmente a la falta de comunicaciones y a las restricciones impuestas en la vecina zona francesa como consecuencia de la guerra, que han alejado de este mercado los centros de Fez, Mequínez y Uazán, que desde tiempo inmemorial le servían de arteria de distribución. Además, la construcción del puerto de Kenitra, que no existía hace cinco años, situado sobre el río Sebú, uno de los más caudalosos de Marruecos, y su proximidad a la rica región del Garb y Beni-Hasen, ha desviado hacia aquél la salida de sus productos, que antes se encauzaban forzosamente hacia el puerto de Larache, y que hoy, privado de su hinterland, ha perdido completamente la hegemonía del Marruecos atlántico, y puede considerarse como la cabeza de un gigante sin cuerpo.

Debe ser importantísimo para nuestro comercio el asegurarse completamente estos mercados de nuestra zona del Protectorado, ya que si hasta ahora, por la conflagración europea, la competencia extranjera fué insignificante, no sucederá lo propio hoy que la normalidad va siendo un hecho, y que se verán amenazados nuestros productos de ser suplantados y eliminados completamente, si no pudiesen competir en precio con los de otros países.

La industria marroquí es de poca importancia en toda esta región; pues a pesar de producirse naturalmente en ella grandes cantidades de primeras materias, éstas no se utilizan en el territorio, sino que son enviadas al extranjero para luego devolverse manufacturadas.

Siendo la zona de una fertilidad asombrosa, y lo demuestran las grandes cosechas de todo género que recoge el indígena, sin que el cultivo de las tierras haya pasado de ser de lo más primitivo, nada se ha hecho aún para procurar el desenvolvimiento de la agricultura, riqueza inmensa sin explotar y sin visos de que pueda ser explotada en mucho tiempo, principalmente por lo difícil y arriesgado que es adquirir propiedades rústicas, de las cuales los títulos de propiedad son documentos que la práctica ha demostrado ser de fácil falsificación, no siendo raro encontrar varias personas que se dicen propietarios de un mismo terreno y poseen su correspondiente Mulquía o título de propiedad.

Y por lo que atañe al aspecto estrictamente comercial, hay que vencer los obstáculos que se oponen al desarrollo o expansión de nuestro comercio, siendo uno de ellos la exigencia del pago adelantado, que imponen la mayoría de los comerciantes por desconocimiento de las condiciones del mercado marroquí. Los fletes alcanzan un subido coste y las Cámaras y entidades mercantiles de las provincias exportadoras nada han hecho para conseguir su abaratamiento, no obstante las acertadas iniciativas que con esta salvadora orientación están desarrollando los Centros Comerciales Hispano Marroquíes.

Es preciso preocuparse seriamente de la conquista del mercado marroquí, haciendo convergentes la acción oficial y las iniciativas particulares. Para ello, lo primero que se impone al exportador español es estudiar las condiciones del mercado y procurar adaptarse a ellas; enviar agentes aptos para «trabajar» entre los indígenas las plazas en que más fácilmente puede realizarse la penetración, y utilizar hábilmente la gran fuerza que tiene España a su disposición en los sefarditas, en cuyas manos está la hegemonía comercial de Marruecos.

Comercio de Safi con España

Según datos consignados en la última *Memoria comercial* del Cónsul de España D. Pedro E. Schwartz, el tráfico de dicho puerto con España durante el año 1917 ascendió a 405.044 francos, es decir, un déficit con relación a 1916 de 608.353 francos. Como productos remitidos a España, encuéntranse: las habas, con 625 quintales métricos, y el comino, con 79.314 kilogramos, que con sus respectivos valores de 20.200 y 102.023 francos, representan el total de la exportación. Téngase en cuenta que, respecto al primero, sólo se efectuaron transacciones hasta el 20 de Abril, y tocante al segundo, hasta el 15 de Septiembre, fechas en que se dictaron disposiciones prohibiendo su salida.

La importación de España constituye un aumento, comparándola con la del año 1916, de 22.927 francos, deduciéndose, por ello, que desde 1914 el comercio patrio siguió su cauce ascendente. Sin embargo, el vino, que siempre fué el principal producto de importación española, sufrió gran disminución, y lo mismo puede decirse de los tejidos de algodón, sin tratar de reincidir con el envío de azúcar, no obstante los fantásticos precios que alcanzaron.

El Sr. Schwartz trató de adquirir algunos datos, aunque fuesen aproximados, del movimiento de este puerto con España durante el año 1918, á fin de justificar con cifras los perjuicios que se han ocasionado por la supresión de Safi entre las escalas de los vapores de la Compañía Transmediterránea; pero la Aduana no había hecho aún el resumen estadístico. Sin embargo, tiene la evidencia de que en 1918 no alcanzaremos, ni con mucho, la can-

tidad importada en 1917, no por falta de compradores, sino, y es lo más lamentable, por carencia de medios d transportes.

El comercio de Argelia.

En un informe del cónsul americano en Argel, se consignan datos muy interesantes sobre el desarrollo comercial de aquella gran colonia francesa. El comercio durante el año 1919, se elevó a 2.470 millones de francos, o sea 820 millones más que en 1918 y 707 más que el año 17. En estas cifras está incluído el importe del comercio de tránsito. Las importaciones sumaron 943.050.000 francos y las exportaciones alcanzaron a 1.344.860.000.

Estas cifras nos indican que la paz europea ha influído notablemente en el comercio de Argelia, ya que ha traído consigo el restablecimiento de las comunicaciones marítimas, por una parte, y, por otra, el regreso de obreros indígenas por efecto de la desmovilización de las tropas del frente.

Contra estas favorables circunstancias, regístranse otras adversas, tales como las huelgas, que han sido numerosas en el año último, ocasionadas por el encarecimiento de la vida, y que han perjudicado considerablemente al desarrollo económico de la colonia. De estos conflictos, produjeron sensibles efectos, sobre todos, las huelgas de los obreros cargadores de los puertos, puesto que la prosperidad de Argelia depende en gran parte de la exportación de productos de poca vida, como son las naranjas y limones, dátiles, uva, hortalizas, etc., etc., los cuales son cambiados por otros necesarios para la vida de la colonia. Sin embargo, se encuentra Argelia, por causa de los altos precios alcanzados por sus productos, en una situación financiera muy favorable, ya que el saldo de su comercio es activo, cosa que no ocurría antes de la guerra. Durante 1919, aumentó, con relación a 1918, la importación, por los siguientes conceptos: Mulas, pescado en conservas, frutos secos, azúcar, café, tabaco, aceite de oliva, madera para construcción, carbón, aceite mineral, productos de hierro y acero, tejidos, zapatos, maquinaria (especialmente agrícola), productos metálicos, automóviles y otros vehículos, y productos de caucho. Disminuyó la importación, principalmente, en azufre, sulfato de cobre y productos de algodón, pero hay que tener en cuenta que la importación de estos productos durante 1918 fué excepcionalmente importante.

Las materias exportadas durante 1919, enumeradas según su importancia, fueron: Cereales, vinos, alcohol, tabaco, frutas secas, frutas frescas, lana, ganado, vegetales secos, mineral de hierro, pieles, pastos secos, carne y productos de carne. Hubo grandes aumentos, con relación a 1918, en la exportación de cereales y sus productos, como harina, sémolas y pastas, pues la cosecha de 18 fué excepcionalmente buena. También se ha registrado un aumento en la exportación de vinos, alcohol, tabaco, carnes heladas y lana lavada, pieles, vegetales secos y fibras vegetales. Disminuyó la de ganado lanar, huevos, plomo y zinc.

La buena situación financiera de Argelia y la necesidad que tiene la colonia de productos comestibles, materiales de construcción, materiales para ferrocarriles y puertos, carbón, aceite mineral, maquinaria agrícola, así como otros útiles que ahorren la mano de obra, aparte de una porción de productos manufacturados, hacen que la colonia sea campo abonado para el comercio extranjero, y en ello debieran pensar los comerciantes españoles, aunque es de temer que la depreciación del franco influya por bastante tiempo todavía desfavorablemente en las relaciones mercantiles de Argelia.

En efecto; hoy las mercancías españolas llegan a dicho puerto en vapores de la línea Bland (inglesa) y son embarcadas, ora en Gibraltar, bien en Tánger, que con los repetidos trasbordos produce trastornos, aumentos de flete y deterioro. Sucede, como es lógico, que los exportadores patrios por estas causas ponen reparos a embarcarlos, y si estas dificultades se salvan es a costa del comprador en Safi, quien ha de pagar las más de las veces precios extraordinarios, no en relación al valor en la plaza productiva, sino al de cualquier otra de la Península.

Hay que compenetrarse de que para el desarrollo del comercio español en Safi no es suficiente el ingreso de nuestros artículos por el puerto de Casablanca para luego ser transportados por tierra, ya que los gastos de acarreo aumentan extraordinariamente los precios; los siguientes ejemplos lo probarán; los vasos pequeños de cristal, que en Cádiz valen 0,30 pesetas unidad, se venden en Safi a 3 francos, y el calzado de Mayorca de 30 pesetas, como máximum, en 75 francos, sin que se admita la respuesta de que es todo cuestión del cambio, pues allí se hallaba casi a la par.

Se impone el que las Compañías de navegación españolas tomen con cariño estos puertos del Sur marroquí, ya que en lo que respecta a Safi podría demostrárseles con números que en un período normal, y sobre todo en verano, este puerto les proporcionaría en ganancia quizá más, por lo menos tanto, como la mayor parte de los del Mediterráneo y Atlántico. El secreto es la economía de fletes. De este modo, al mismo tiempo que mirarían por sus intereses, como portaestandarte de nuestros derechos y obligaciones en este Imperio, pondrían el comercio español a la altura que le corresponde.

Ahora bien; para que el comerciante español pueda competir con lisonjero éxito, tiene que atenerse a los siguientes requisitos:

1.º Contacto constante del productor con el consumidor por medio de sus agentes. Para este fin el israelita es el mejor mediador, pues tiene las dos principales condiciones: conocimiento del idioma y de la idiosincrasia indígena. Además han sido los que han substituído a los alemanes en su gran expansión comercial.

2.º Envío de catálogos (si es posible en árabe) y muestras. Todo en gran amplitud y profusión; y

3.º Más importante economía de la mercancía y crédito a largo plazo.

ZONA FRANCESA

Lo que Marruecos debe a Francia.

Desde 1904 a esta parte, ha prestado Francia a Marruecos sumas muy importantes, empezando con 62 millones en dicho año, y ampliando esta cifra con 101 en 1910; 170

en 1914; 72 en 1916, que con los 740 millones de francos que ahora le facilita, hacen un total de 1.145 millones.

Consideramos de interés analizar la inversión de todo este dinero. Primeramente se han pagado las deudas del Majzen, que sumaban aproximadamente 22.850.000 francos. Después se atendió a las indemnizaciones por los sucesos de Fez, Marraquex, etc. con 4.350.000 francos. El resto ha sido empleado en equipo industrial del país, invirtiéndose 50 millones en el puerto de Casablanca, 72 en la construcción de caminos y carreteras para la comunicación del interior con el mar, de cuyos caminos se han construído unos 1.700 kilómetros, y 27 millones que se han dedicado a las obras públicas de las poblaciones. Se han gastado 10 millones en obras para beneficiar la higiene y la sanidad pública y algo más de seis millones en la construcción de escuelas y colegios, habiéndose dedicado 12 millones para el establecimiento de comunicaciones postales y telegráficas. Las sumas que no aparecen justificadas en esta relación se han invertido en repoblación forestal, obras de irrigación y algunas otras de menor importancia.

Los ingresos del tesoro de Marruecos, que en el año de 1914 eran de unos 17 millones de francos, han llegado en el año actual a 250 millones y se espera que en pocos años alcancen la cifra de 500 millones de francos.

Las carreteras en el Protectorado francés.

El plan del Departamento de Obras públicas de la Zona francesa comprende unos 2.000 kilómetros de carreteras y 500 de caminos vecinales. red que dará acceso a las principales poblaciones del interior y que une a las ciudades situadas en la costa.

La implantación del tráfico automovilista en Marruccos, donde los ferrocarriles aun no han llegado al grado de eficacia que deben tener, ha sido tenido en cuenta para el estudio de la construcción de estos caminos. Aparte de esta red de 2.500 kilómetros, hay, naturalmente, gran número de pistas y caminos improvisados.

La mano de obra indígena utilizada para la construcción de estos caminos, es un factor que ha contribuído poderosamente a la pacificación, pues se pagan buenos jornales y se emplean miles de indígenas, que de otra forma no tendrían nada que hacer y probablemente se sumarían para "hacer un poquito de guerra".

Hasta ahora se han invertido unos 70 millones de pesetas en estas obras y ha de consignarse que la construcción progresa con una rapidez extraordinaria. Al final de 1915, había construídos unos 400 kilómetros; en 1916 se construyeron 440 más y había en construcción 1.000 y en estudio 600.

Ahora ya están comunicadas las ciudades de Fez, Maraquez y Mequinez por buenas carreteras, estando a la vez enlazados los puertos del Atlántico por una carretera de excelentes condiciones. Se puede ir con automóvil a todas partes, aun cuando el paso de algunos ríos ocasiona dificultades en invierno por no haber sido posible dotarlos de puentes, durante la guerra. También progresa rápidamente la construcción de la carretera de Fez a Uxda, que ha de unir a Argelia con el litoral atlántico. La de Tánger a Fez está a punto de terminarse, merced a la activa gestión de la Delegación de Fomento del Protectorado español, que ha permitido resolver las dificultades causantes del retraso en la construcción de la parte de esa importante vía correspondiente a la zona española.

Los depósitos de fosfatos.

En anteriores números hemos informado ya a nuestros lectores del descubrimiento de riquísimos depósitos de fosfatos en la zona francesa y de las iniciativas y trabajos de la administración francomarroquí para organizar la explotación de tan importantes yacimientos.

Completamos esos antecedentes con las noticias posteriormente adquiridas, que concretan y esclarecén más este espléndido negocio.

Los depósitos de fosfatos fueron descubiertos en 1912 en las cercanías de El Baruch, a unos 140 kilómetros de Casablanca. Se extienden en una faja de 100 kilómetros de longitud, entre Madzem y Dar Chafai, encontrándose su límite norte cerca de Guiser y el del sur en las rocas de El Baruch, que dominan una llanura, en la cual la erosión ha hecho desaparecer la formación de fosfatos, que vuelve a reaparecer en el distrito de El-Kelaa. En el valle comprendido entre el Baruch y Guiser se encuentran las capas de fosfatos, remontando las laderas que forman dicho valle.

El departamento de Minas del Protectorado ha hecho algunos trabajos de investigación en las profundidades de El Baruch, sondeando los yacimientos con pozos y trincheras, siendo los resultados tales, que se estima que uno de los depósitos contiene 1.000 millones de toneladas de capas mineralizadas.

En el área comprendida entre El Baruch, Ualatón y Biar Meskura, podrán ser explotados los yacimientos muy económicamente, mediante rozas abiertas y pozos de poca profundidad. Parece ser ésta la región más favorecida y mejor dispuesta para una explotación inmediata, habiéndose calculado que contiene 100 millones de toneladas de fosfatos con el 65 por 100 de mineralización.

La faja mineralizada consta de varios depósitos que no estarán unidos entre sí y que varían mucho en riqueza. Algunas capas sólo tienen medio metro de espesor y no son explotables de momento. Hay dos capas de uno a uno y medio metros de espesor, las cuales pueden trabajarse con buen rendimiento y otras dos que tienen 5 a 8 metros de grueso, las cuales, naturalmente, son las de mayor producción.

El desarrollo de esta explotación depende de que se habiliten medios de transporte rápido y económico, ya que el mineral de fosfato alcanza un precío relativamente bajo, que no puede soportar cargas muy fuertes. Es por eso necesario estudiar con gran esmero el trazado del ferrocarril que, al propio tiempo que sirva para dar salida a estos minerales, pueda utilizarse para el servicio de la zona en geueral.

El Majzen jerifiano se ha reservado por Dahir del 20 de Junio de este año, la explotación de estos yacimientos y se espera así obtener para el Protectorado un monopolio que habría de abarcar casi al mundo entero para el suministro de este fertilizador de tanto valor para la agricultura, evitando que esta riqueza pueda pasar a manos extranjeras. Se llevan con gran actividad los traba-

jos de estudio del trazado del ferrocarril, terminado el cual se empezará en seguida su construcción, así como la instalación de los medios de embarque rápido en los puertos de Casablanca y Fedala.

Es realmente admirable el espíritu de independencia con que han sabido los franceses prescindir del reglamento de Minas, trazado con tanta laboriosidad con la intervención de todas las potencias europeas, excluyendo del disfrute de las riquezas del suelo marroquí todos los intereses que no sean puramente los del país protegido.

El algodón en Marruecos

La Inspección de Agricultura de Marraquex ha hecho, durante estos últimos años, sucesivos ensayos para el cultivo del algodón en dicha región.

Los primeros ensayos no dieron gran producto, pero después, éstos se han ido mejorando hasta este último año que han alcanzado un magnífico resultado.

Las plantaciones de algodón hechas en 1919 en la Granja experimental de la Menara, han dado una cosecha de dos toneladas y media de algodón cescortezado en condiciones de ser empleado para la industria.

El algodón recogido presenta a simple vista todas las cualidades precisas para conseguir un buen rendimiento industrial.

La cosecha íntegra fué cedida a Mr. Lenormand, delegado del Consorcio industrial algodonero, a fin de que se hagan los estudios necesarios sobre la materia, y al mismo tiempo llamar la atención de los industriales franceses sobre la producción algodonera de Marruecos.

ZONA INTERNACIONAL

El Monopolio de tabacos en Marruecos

Los beneficios obtenidos de la explotación del tabaco en Marruecos, han aumentado considerablemente desde la constitución de la Societé Internationale de Régie Co-intéressé des Tabaes au Maroc. Esta Compañía, que tiene un capital de ocho millones de francos, disfruta el Monopolio del tabaco y divide sus beneficios con los Gobiernos de ambos Protectorados según una escala convenida, habiendo de recibir dichos Gobiernos desde el 55 al 80 por 100 de los beneficios netos, según la cantidad producida.

Debido a las dificultades siempre anejas a los comienzos de los negocios de esta índole, en el primer año, 1911, tuvo la Compañía un déficit de 500.000 francos, pero después ha mejorado la situación rápidamente.

El beneficio para la Compañía, que en 1913 fué de 160.000 francos, llegó a 1.136.074 francos en 1915, sin contar la suma de 2.502.731 francos que correspondió a la Administración pública, y este aumento ha continuado, ya que en 1919 se repartieron 1.782.870 francos para la Compañía y 4.393.982 para la Administración.

Parece ser que el cultivo del tabaco es una de las industrias que apenas han sufrido con la guerra, pues puede observarse como hecho extraordinario que la ruptura entre las potencias para nada retrasó el avance progresivo de las ventas del Monopolio Marroquí.

En 1913 vendió la Sociedad tabaco por valor de 3.800.000 francos, llegando la venta en el año siguiente a más de seis millones y habiendo alcanzado la cifra de once millones y cuarto en 1919.

El aumento de coste de la mano de obra y materiales que hubo en 1917, fué compensado favorablemente, desde el punto de vista de los accionistas, con los aumentos en los precios de venta que autorizó el Gobierno jerifiano, pues en 1912 se repartieron 25 francos de dividendo por acción, mientras que en 1919 se han pagado 86 francos.

El balance de la Compañía correspondiente a 1919 aparece muy satisfactorio, pues a parte de que el capital acciones es de 800.000 francos y que hay emitidos bonos decenales por 500.000, figura en el activo de pérdidas y ganancias la cantidad de 2.043.128, y suma el balance en total 22.540.234 francos. El activo realizable es de 13.000.000 y el pasivo exigible sólo de 4.500.000.



PUBLICACIONES

Libros recibidos.

Le Maroc au lendemain de la guerre, por M. Henry Dugard. París.

Como indica el autor en el prefacio, este libro es continuación de la información cuyos primeros resultados publicó en los tres volúmenes que se titulan: Le Maroc de 1917, Le Maroc de 1918 y Le Maroc de 1919.

Estudia en él la situación administrativa y militar de Marruecos en los momentos actuales y los distintos problemas relacionados con el desenvolvimiento económico del país, situándose el autor en el punto de vista práctico del hombre de negocios.

AU MAROC.—*Casablanca-Rabat-Mequinez,* por el Conde Maurice de Périgny. Paris.

Desde un punto de vista descriptivo, el autor expone con profusión de datos y en forma interesante los progresos realizados en las tres ciudades que designa el título en otras poblaciones de menor importancia, por el impulso de la acción colonizadora de Francia.

La France au Maroc, por Berthe Georges-Gaulis.

El autor recoge a grandes rasgos en este libro, los hechos más salientes que a su juicio dan más carácter y relieve a la obra, verdaderamente admirable, del ilustre General Lyautey en Marruecos.

Revistas.

Africa Española.—Esta revista ha dedicado un lujoso e interesantísimo número extraordinario a las Islas Baleares, habiendo patrocinado su publicación las Corporaciones y las entidades más importantes de aquella provincia.

Israel. Revista sefardí de Buenos Aires. En el último número que hemos recibido, ocúpase, con elogios que agradecemos, de la última obra de nuestro querido compañero D. Manuel L. Ortega, *Los Hebreos en Marruecos.*

Necesidad de una aproximación hispanoisraelita.—Conferencia pronunciada en la Cámara de Comercio de Melilla, por D. Francisco de A. Cabrera, director de la revista *Pro Patria.*

Los unánimes elogios que la prensa ha hecho de este trabajo del cultísimo escritor y entusiasta africanista señor Cabrera, son la mejor prueba de la competencia y del acierto con que ha desarrollado tan interesante tema, en la forma galana y elegante que caracteriza su estilo.

Boletín del Protectorado español.—Índice de las disposiciones contenidas en los números 19 y 20, correspondientes al 10 y 25 de octubre de 1920.

Número 19.

PERSONAL: Reales órdenes.—*Delegación para el fomento de los intereses materiales:* Concurso entre los propietarios de terrenos del Ensanche Oeste de Tetuán para emplazamiento de la Iglesia Católica, Residencia episcopal, Misión y Escuela de la misma.—*Administración de Justicia:* Edictos, Requisitorias, Cédulas de citación, Cédula de notificación.—*Registro de inmuebles:* Edictos.

Número 20.

POLIGRÁFICA ESPAÑOLA

DESPACHO:
SAGASTA, 4
:: MADRID ::
TELÉFONO
NÚM. 23-31 J.

Talleres tipográficos, de litografía, encuadernación y manipulados ::

OFICINAS Y
TALLERES:
:: PUEBLO ::
:: NUEVO ::
TLF. 15-25 S.

ENCARGUE USTED SUS IMPRESOS A ESTA CASA
:: :: :: SI QUIERE SER BIEN SERVIDO :: :: ::



La MAQUINA para ESCRIBIR

FOX

Reune todas las perfecciones

Venancio Guillamet

Vergara, 1, pral.--BARCELONA

Se desea Representante exclusivo para Zona Española de Marruecos

Concentración de minerales.-Instalaciones metalúrgicas

Molinos para la trituración de cualquier clase de mineral. - - Quebrantadoras. - Trituradoras. - - Molinos de bolas : : Molinos tubulares. - Máquinas para lavar y clasificar los minerales. - Cribas y Jigs. Mesas concentradoras «WILFLEY».

: ESPECIALISTAS EN : TODA CLASE DE MAQUINARIA PARA MINAS

Agitadores Paterson Vanners para lamas. - Todo tipo de horno a propósito para oxidar minerales o fundir metales.- Hornos con camisas de agua para metales. Hornos de calcinación. - Idem de fundición.-Idem de Reverbero con gasógeno

PRESUPUESTOS Y PROYECTOS GRATIS

VILFLEY COMPANY, Ltd.-Londres, y calle de la Diputación, BILBAO

EDITORIAL HISPANO-AFRICANA

INDUSTRIAS GRÁFICAS. - BIBLIOTECAS
HISPANO-ÁRABE E HISPANO-HEBREA.
OBRAS. - REVISTAS. - PERIÓDICOS.
PUBLICACIONES

SECCIÓN ESPECIAL DE IMPRESOS Y MANUFACTURAS COMERCIALES

CASA CENTRAL EN TETUÁN.-SUCURSALES EN CEUTA Y TANGER
DELEGACIÓN EN MADRID

DEPOSITOS Y ESTABLECIMIENTOS EN LAS PRINCIPALES PLAZAS DE MARRUECOS



Marca Registrada

GRANDES DEPÓSITOS DE ACEITES MINERALES LUBRIFICANTES

Busquets Hermanos

Barcelona ◦ Madrid ◦ Bilbao ◦ Sevilla
Gibraltar

AGENCIA
para Ceuta, Tánger, Larache y Tetuán

Manuel Delgado.
BANQUERO
CEUTA

AGENCIA
para Melilla y su zona española.

Alfredo Rodríguez
MELILLA

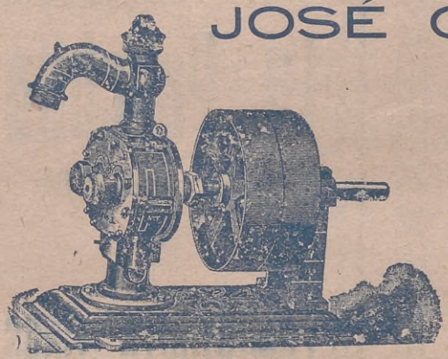
FLORENCIO GARCÍA

PRODUCTOS ALIMENTICIOS

Comestibles y Coloniales.—Carnes frescas y saladas.—Servicio a domicilio

Barrio de la Concepción.—Teléf. S.-99.—PUEBLO NUEVO

JOSÉ GOENAGA



INGENIERO

— BILBAO —

Bombas de todas clases para regadíos y usos domésticos.

Pídanse catálogos

Talleres MIRAVALLES, S. A.

VIZCAYA

Continuadora de la Sociedad CHAVARRI PETREMENT y C.ª

MATERIAL FIJO Y MÓVIL PARA FERROCARRILES ◦ CONSTRUCCIÓN DE VAGONES DE TODO ANCHO DE VÍA
PUENTES ◦ ARMADURAS

Especialidad en MATERIAL PARA CONTRATISTAS

Sociedad Española

DE

Productos Aglomerados

FABRICACIÓN DE CARBONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DOMÉSTICOS

BRIQUETAS Y OVOIDES

SAN MATEO, 30

MADRID

Antonio Alenda y C.ª

Artículos sanitarios
Materiales de construcción.

GRAN BAZAR DE MUEBLES

— TETUÁN —

CASTAÑÓN Y C.ª

INGENIEROS

Aparatos topográficos :-: Balanzas de precisión :-: Material de dibujo y escritorio Microscopios, etc.

Avenida del Conde de Peñalver, 13 (Gran Vía)

MADRID

MARIANO DE CORRAL

CONSTRUCCIONES METÁLICAS Y MATERIAL FIJO Y MOVIL PARA FERROCARRILES Y MINAS



Especialidad en Vagones, Cubas y Cisternas

Dirección telegráfica y telefónica: "CORRAL". - BILBAO

Patente de invención número 39.890 en España y todas las naciones por su aparato para la descarga y cierre automático de puertas, economizando un 50 por 100 sobre todos los sistemas de vagones.

Vagones tolvas sistema CORRAL.—Primera casa española que construyó para Africa material ferroviario.

CASA FUNDADA EN 1880

CONSTRUCCIÓN ANUAL,

500 VAGONES Y COCHES

La Industrial

ORBEA

SOCIEDAD EN COMANDITA

Sucursal de las Casas de Eibar (España) y Buenos Aires

FERRETERÍA — QUINCALLA--MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ARMAS Y MUNICIONES

TÁNGER

La Panchita

MARCA REGISTRADA

COMESTIBLES FINOS

98, SERRANO, 98

TELÉFONO S-454

MADRID

Lea V. la Sección

MARRUECOS COMERCIAL

SULZER FRERES, Winterthur (Suiza)

Representantes exclusivos: JOHN M. SUMNER & C.º Sucesores: BASTOS Y C.ª S. en C.

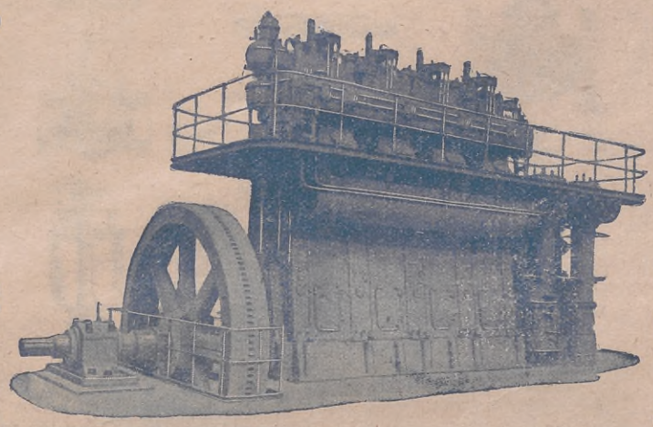
MADRID

CONDE XIQUENA, 10, 1.º

TELÉFONO 4237-M

TELEGRAMAS } SUMNER
TELEFONEMAS }

APARTADO, 364



BARCELONA

CLARIS, 19

TELEFONO 1103-A

TELEGRAMAS } SUMNER
TELEFONEMAS }

APARTADO, 312

CONSULTAS Y PRESUPUESTOS GRATIS CONTRA DEMANDA

Motores Diesel de 2 y 4 tiempos, fijos y marinos—Bombas centrífugas—Calderas de vapor—Máquinas de vapor de flujo alternativo y continuo—Recalentadores—Depuración de aguas de alimentación—Ventiladores—Máquinas frigoríficas—Vagones-Cubas de soldadura autógena—Ventilación—Calefacción central—Humidificación, etc.

Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana
ESPASA

La obra mejor ilustrada del mundo

:: :: **PRIMER PREMIO (GRAND PRIX)** :: ::

en todas las exposiciones a que ha sido presentada

DETALLE SIGNIFICATIVO

LOS GRABADOS INTERCALADOS EN EL TEXTO, LOS EQUIVALENTES A LAS NUMEROSAS LAMINAS EN NEGRO Y EN COLORES, Y LOS MAPAS Y PLANOS COMPRENDIDOS EN LOS TOMOS PUBLICADOS, CONSTITUYEN UNA ILUSTRACION NO IGUALADA POR NINGUNA DE LAS MAS AFAMADAS ENCICLOPEDIAS

Esta obra se adquiere a precios verdaderamente módicos y con toda clase de facilidades

Editores: HIJOS DE J. ESPASA

Calle de las Cortes, 579 y 581 - Teléfono A. *1053 - Apartado 552

BARCELONA

Se suscribe en las principales librerías y centros de suscripción de España y América

GÜELL Y COMP.ª S. EN C.

ESTABLECIDA EN COLONIA GÜELL
(SANTA COLOMA DE CERVELLÓ)

FÁBRICA DE PANAS, RODAS Y VELUDILLOS

DESPACHO, CALLE DE GODDLS, NÚM. 16
MADRID

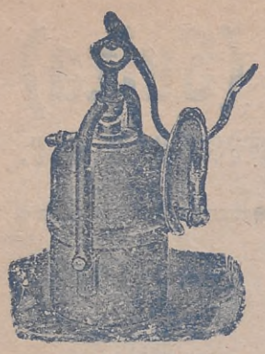
LUIS ADARO

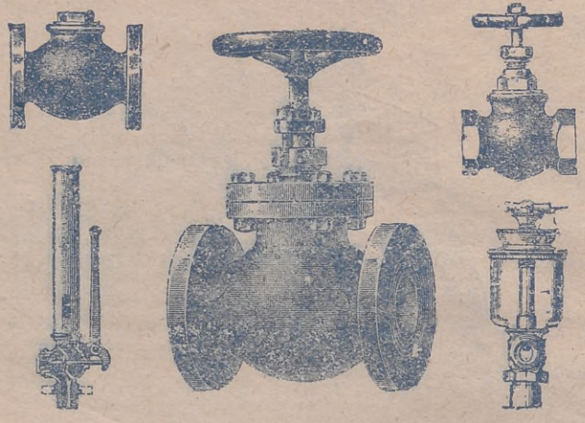
INGENIERO

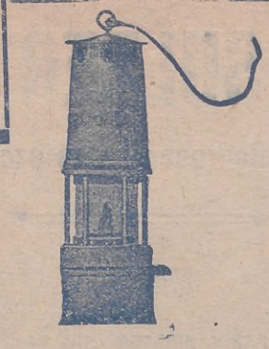
ALEACIONES Y MANUFACTURAS METALICAS

Dirección postal: *Apartado 65.* -- Telegramas: *Aleaciones*

— GIJON — (ASTURIAS) —







Metales de antifricción, Dant, Magnolia, Babitt, Copperohardened.

Resistencia a la tensión, 5.850 kilos por pulgada cuadrada. Punto de fusión 430°C.

Grandes válvulas de paso. Robinetería para vapor, agua, gas y ácidos. Tuberías de cobre y latón.

Refrigerantes y Serpentines. Tornillos, Espárragos de Delta.

Lámparas de seguridad para minas: de bencina, acetileno y eléctricas.—Grandes talleres de Fundición, Mecánicos, Tornería, Ajuste.—Aparatos Hidroterápicos.—Instalaciones completas de Balneario, Bocas, Columnas y Lanzaderas para riegos e incendios.—Especialidad en bronces, fosforosos y manganesíferos para grandes resistencias.—Herrajes para ferrocarriles, tranvías, buques y automóviles.

Grand Hotel y Cuatro Naciones

Agencia Comp. Coches Camas.— BARCELONA

PRIMER ORDEN

Recién reformado

Precios reducidos

Confort moderno

Reputación universal



La Maquinaria Anglo-Americana

LA MAQUINARIA ANGLO-AMERICANA · R. D'AULIGNAC · BARCELONA · M L A A

R. D' AULIGNAC. - Cortes, 559. - BARCELONA

SUMINISTROS GENERALES DE TODAS CLASES PARA FABRICAS Y TALLERES

IMPORTANTE EXISTENCIA DE TUBOS DE HIERRO FORJADO Y ACCESORIOS DE TODAS CLASES

Bombas de todas clases y tamaños para riegos, minas, abastecimiento de poblaciones, agotamientos, trasiegos, para usos domésticos, para alimentar calderas, para incendios, etc., para funcionar a mano, por correa o por motor directamente acoplado.