

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 8.

Tarifa 2 de Enero de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

A nuestros suscriptores

Con el fin de facilitar el excesivo trabajo del despacho del correo y al mismo tiempo dar á nuestros operarios descanso dominical, hemos resuelto cambiar, desde primero de año, el día de la publicación de este periódico, que será el jueves en lugar del domingo, como antes se hacía.

ESPAÑA EN MARRUECOS

Entre los documentos parlamentarios publicados en Londres, en Octubre último, figura el Informe del comercio de Tanger y su distrito, enviado por el cónsul británico Mr. White, informe al cual acompañan los de los vice-cónsules en Fez, en Tetuan y Larache. Vamos á dar unos extractos de este interesante trabajo para hacer ver el rango que ocupa España en el comercio entre Europa y Marruecos.

Tanger.—España está á la cabeza de la exportación; y en el cuarto lugar en cuanto á la importación. Acerca de la navegación española en Tanger, Mr. White escribe:

«La navegación á vapor española consiste, como de costumbre, casi exclusivamente en el vapor subvencionado que viaja entre Cádiz y Algeciras, con escala en Tanger y en Gibraltar, el cual ha verificado 300 entradas componiendo un total de 116.556 toneladas. De las otras doce entradas nueve pertenecen á un vapor que circula entre Cádiz y los puertos marroquíes hasta Mazagán.

«La navegación á vela española es generalmente poco importante y hallase circunscrita á los faluchos de pesca ó á los que transportan huevos y provisiones á los vecinos puertos de España, é importan en cambio vinos, cacharrería, frutos, etc.»

Los vapores ingleses que visitaron Tanger durante el año 1900, ninguno de ellos subvencionado, representan un tonelaje de 140.421; mientras que los vapores españoles, que se reducen, poco mas ó menos, al vapor subvencionado, no representan mas que 122.112 toneladas. Comprenderíamos la subvención de que goza el *Pielago*, si ella sirviera á mantener á España en el lugar que le corresponde—es decir, en el primero—en la navegación local del Estrecho de Gibraltar. Pero ya vemos que no sucede así. Si no fuera por el *Pielago*, que es el único que periódicamente muestra nuestro pabellón en Tanger, probablemente ocuparíamos allí el octavo ó noveno lugar.

No quiere esto decir que abogamos por el servicio de la Compañía trasatlántica; antes al contrario, creemos que este monopolio puede mas bien contribuir á fomentar la decadencia de nuestra nave-

gación y de nuestro comercio con Marruecos. Lo que importaría es que nuestro Gobierno diera facilidades, que no existen hoy, ni por asomo, ni en Cádiz ni en ninguno de los poquitos puertos habilitados, á quienes les es posible traficar con Marruecos; y fuera tambien de toda necesidad que se habilitasen otros puertos, singularmente el de Tarifa. Mas al gobierno le es mas cómodo sostener un monopolio, y no cabe duda, que los poseedores de éste son los primeros interesados en impedir que ciertos puertos se habiliten y que ciertas facilidades se otorguen.

En el año 1900 Inglaterra, Francia y Alemania comerciaron en Tanger (exportaciones é importaciones reunidas), respectivamente por el valor de 316.156, 154.382 y 109.466 libras esterlinas. El valor del comercio español arrojó solamente el total de 150.046 libras esterlinas; es á saber que con toda nuestra protección oficial figuramos en tercer término.

Y no deja de ser significativa la enorme desproporción entre nuestras exportaciones y nuestras importaciones. Las primeras fueron por el valor de 132.691 libras esterlinas y las segundas por el de 17.355 libras esterlinas. Hé aquí algunos detalles de estas últimas: algodón, 2.073 l.; aceite de oliva, 579 l.; cuero, 2.000 l.; é importamos también vino en grandes cantidades, correspondiéndonos casi la totalidad de las 12.000 l., que figuran por este concepto en la estadística general.

El capítulo principal en las exportaciones de Tanger es el de los huevos: 46.668 millares de un valor de 78.181 l. «Estos huevos, dice Mr. White, aunque pequeños, son de buena calidad, y es fácil procurarse de ellos grandes cantidades á precios módicos.» Luego aparece el ganado vacuno: 22.659 cabezas pagadas 75.709 l. A España y á Melilla se exportaron 9.120; á Gibraltar 14.418. La exportación de las gallinas fué de 8.148 docenas equivalentes á 4.074 libras est.

Tetuan.—El puerto comercial de Tetuan debiera ser Ceuta, y por multitud de razones, que serán prolijo aducir, pues saltan á la vista, España debiera casi monopolizar el comercio exterior en aquella plaza marroquí. Las estadísticas son, sin embargo, desconsoladoras, en lo que nos concierne. Véase el número de vapores extranjeros que llegaron á Rio Martin durante el año 1900: Ingleses 30 con 4.380 toneladas; Franceses 20 con 17.632 t.; Alemanes 3 con 3.500 t.; Españoles 3 con 1.791 t.

Los franceses han establecido allí un servicio quincenal, que se interrumpe con frecuencia á causa de las pésimas condiciones de aquella rada. Apesar de este inconveniente, la Compañía alemana de Hamburgo que en 1900 mostró su pabellón en Tetuan propónese organizar un servicio periódico. Y ahí está Ceuta, sin relaciones comerciales con Tetuan,

sin aduana en los límites, y sin mas puerto, que el que se comenzó desde tiempo inmemorial, tan mal trazado que aún habiéndose terminado resultaría punto ménos que inútil, y cuyas obras intermitentes han servido tan solo para absorber millones.

El principal artículo de exportación, sino por el valor, por la cantidad, fueron las babuchas: 4.200 pares: 290 l. (En Tanger la exportación del mismo artículo fué de 23.659 *balas* por el respetable valor de 62.000 l.) Hé aquí otros artículos: Linaza 1.760 qq. (1) 1.059 l. Huevos 452 mill. 678 l.; Naranjas 446 millares 223 l.; Corcho 141 *balas* 352 l.; Almendras 198 qq. 792 libras est.

En inferiores partidas figuran la cera, las cebollas, las uvas, las hortalizas y el pescado salado. El total de las exportaciones representa 4.360 l. El movimiento marítimo en aquella antes desierta playa fué de 28.293 toneladas. Y nosotros, desde Ceuta, desde Algeciras, desde Tarifa, desde Tetuan mismo, asistimos impasibles al desarrollo mercantil de la vieja ciudad moruna.

Movimientos ingleses ¿Quién no se acuerda de aquel crucero inglés *Calliope*, que en estos tres últimos meses ha estado recorriendo las aguas españolas, entrando y saliendo de puertos y radas, cambiando saludos y yendo de acá para allá como alguien que estuviera muy atareado? Un periódico de Barcelona nos reveló que el tal buque andarín se entretuvo en efectuar sondeos y buceos en el antepuerto y en la rada de dicha capital, trabajos que realmente no pueden ser de utilidad sino en caso de guerra con España.

Un despacho de Gibraltar de 29 Diciembre nos dice que una división de la escuadra inglesa del Mediterráneo, mandada por el comodoro Winsloe, zarpará de Portsmouth el 10 del corriente mes con objeto de ejecutar en aguas del mencionado mar una serie de maniobras de exploración en combinación con los demás cruceros pertenecientes á la misma escuadra.

Para complemento de estas noticias el *Morning Post* dá como probable que al terminar su periodo de mando el jefe naval, capitán Piggot, dentro de nueve meses, se eleve la categoría del comandante de la plaza de Gibraltar, designándose á un almirante para este puerto. Como si esto fuera poco, háblase tambien de que en cuanto este concluido uno de los diques habrá siempre una escuadra británica; con lo cual serían tres los almirantes que en el Mediterráneo tendría la Gran Bretaña.

LA PESTE En los últimos periódicos llegados de Rusia leemos que un miembro del Municipio Odes-

sa presentó una proposición para que se declarase terminada la peste en aquella ciudad y se suspendieran las medidas sanitarias: nada se decidió sobre esta proposición; en cambio, el mismo municipio acordó elevar á 10 la prima de 3 copeks que se pagaba por cada rata muerta. Este roedor es, según se ha probado, el gran vehículo de la epidemia bubónica.

Un telégrama de Marsella, fecha 28 Diciembre, anuncia que en la cala del vapor-correo *Djemmah* de la línea de Levante, se han hecho, con éxito, experimentos para la destrucción de las ratas por el ácido carbónico en estado líquido. En Gibraltar, que mas bien podría llamarse el Peñón de las ratas, nadie se ha preocupado de aquel peligro. Allí pueden obtener libre y franca hospitalidad, allí pueden crecer y multiplicarse las ratas procedentes de Alejandría, de Odesa de Bombay, de todas partes.

Las autoridades de Batúm han participado á las de Kertch (Crimea) que una mujer, salida enferma de esta última ciudad, fué á morir de la peste en Batúm.

Prosigamos nuestras estadísticas. Las de hoy comprenden el periodo del 18 al 27 Diciembre.

Vapores llegados á Gibraltar: de Odesa, 4; de Batúm 2; de otros puntos del Mar Negro, 15; De Alejandría, 3; de Port Said, 1. De Bombay, 2; de Calcutta, 1; de Sidney, 3. De Smyrna (en donde según un telégrama de 27 de Diciembre ha ocurrido un nuevo caso de peste) 3 vapores.

El *Imparcial*, de Madrid, del 24 Diciembre, en un telégrama de la Coruña con referencia á declaraciones del Capitán del *Meditarra* llegado de Gibraltar, anuncia que en esta plaza se registró un caso fulminante de peste bubónica.

En vista de los peligros constantes que corren los numerosos faluchos de pesca de Tarifa y de Barbate cuando les sorprende el temporal junto á la costa marroquí del Estrecho, viéndose precisados á ir en demanda de Tanger ó de Tarifa, lo que no siempre es posible, nótese hace tiempo la necesidad de que en algún punto de la costa de Marruecos, frente á Tarifa, es decir en la parte media del Estrecho, se adopte alguna ensenada de refugio, á la cual los pescadores puedan arribar por todo tiempo y surtir de agua y viveres. Hay entabladas negociaciones acerca del particular, las cuales, según tenemos entendido, serán en breve sometidas al señor Ministro de España en Tanger. Con facilidad podrá llegarse á una fórmula de carácter práctico. Los moros de la kábila de Anghera, que desde tiempo lejano cultivan relaciones con los pescadores tarifeños que se aventuran en aquellos parajes, serán los primeros en favorecer la realización de dicho proyecto. La discreción nos impide por hoy decir mas sobre este asunto.

LA INVASION INGLESA

Nuestro colega de Ronda, *Fénix*, publica una interesante carta de Algeciras acerca del desarrollo de la influencia inglesa en el Campo de Gibraltar. Constantes en nuestra tarea de publicar todos los testimonios pudiendo ilustrar la opinión en cuestión tan grave, daremos algunos extractos de la referida carta, ya que el espacio de que disponemos nos impide insertarla íntegra.

El canal marítimo

No se encierran aquí las aspiraciones del gobierno de la poderosa Albión; van mucho más lejos y está la segunda parte del drama que a Gibraltar le queda por representar en el mundo. Duená hoy de la mitad del Istmo, ha tenido sobrada razón al tomar cuantas medidas le son precisas para la apertura de un canal, con la sana idea de evitar a la navegación el rodeo de Punta Europa y los peligros que ofrecen aquellos peñascos.

Para explorar el espíritu nacional publicaron el proyecto que dejaron como abandonado al observar el clamoreo que se levantó. La prensa española de aquella fecha entabló enérgica campaña contra los periódicos ingleses, basándose en la fuerza que da el derecho y todo quedó reducido al más impenetrable misterio, pero ellos, ni un solo día han echado en olvido proyecto que tanto les interesa, calculando los fabulosos rendimientos del paso de los buques por esos sitios, si algún día pueden llevar a la práctica tan magna empresa. Asegúrase que si callaron en aquella ocasión fue debido a no encontrarla propicia pero que sin embargo, la idea está latente y el proyecto se modifica y se discute con gran calor. Solo esperan para llevarlo a la práctica que las revueltas políticas de Europa les coloque en propiedad de ese terreno ó que algún caritativo español aconseje al Gobierno su cesión ó venta fundados en que á nosotros de nada nos sirve.

«Ahora se pretende comprar líneas colindantes á la derecha de ese edificio, y una vez realizado este deseo—que así será—penetrarán en el Saladillo y de allí extenderán sus dominios hasta la Torre Sanguancia. Y no es de extrañar que muy pronto se entablen negociaciones para conseguir en propiedad Isla Verde con el achaque de hacer balnearios, y de este último punto á Gibraltar poco les faltará para que ondee su bandera.

El ferrocarril de Bobadilla á Algeciras

«El primer paso dado en firme por los ingleses en Algeciras fué la instalación de un camino de hierro desde este punto hasta Bobadilla, y decimos dado en firme, pues bien comprendido estaba por ellos que dedicando sus trenes exclusivamente al tráfico de los pueblos ribereños á la línea férrea, maldito el resultado que pudieran dar en pró de sus intereses; sin embargo, acometieron tan árdua empresa, y durante los primeros años todos fueron inútiles sacrificios y hacer el papel del oso, quizás con la idea de que nadie penetrara sus profundos y elevados fines.

«Así han seguido las cosas, hasta que un día se propusieron—y lo consiguieron—hacer un muelle de madera al nivel de la playa del Chorruelo y á una distancia no conveniente para la marinería de Algeciras. El objeto era que solo atracaran sus barcos, alejar toda competencia marítima y como consecuencia forzosa que nos prosternemos á sus plantas si para algo tenemos que visitar la vecina plaza británica.

«Una vez conseguido lo que anteriormente relatamos, captáronse las simpatías de un Ayuntamiento famoso, que por aquel entonces regía los destinos de este pueblo, el que con su alán de obtener

mejoras para Algeciras y con el objeto de que fueran mayores las comodidades y beneficios de la compañía inglesa ferroviaria, accedió gustoso á que por la calle de San Quintín—tránsito público, libre y muy concurrido del populoso barrio de Villa Vieja—se extendieran los rails de esa vía y los trenes circularan desde la estación al puerto, para donde se sorprendió la buena fe de los vecinos, que, creyendo de utilidad general el proyecto ayudaron inconscientemente á lo que se realizaba sin molestiarlos al ser muy ajenos, estaban, algunos firmantes de la solicitud dirigida con tal motivo al Ministro, de los resultados, funestos que habría de tener en su día para Algeciras esa dicha ampliación del trayecto ferroviario construido desde la estación al muelle sin aquellas condiciones que exige la ley para poner á cubierto la vida de los transeúntes!»

La invasión inglesa en Algeciras
«Antes de eso pudieron conseguir terrenos en lo mas elevado de la población, junto á nuestras antiguas murallas y allí construyeron un magnífico edificio, al que se le da el nombre de hotel «María Cristina», el cual, para el fin que se ha destinado, jamás podrá dar resultado práctico; de lo que se deduce existieron miras particulares de profundísimo alcance al construirlo en sitio tan estratégico. El tiempo será el encargado de demostrarlo.

«Ahora se pretende comprar líneas colindantes á la derecha de ese edificio, y una vez realizado este deseo—que así será—penetrarán en el Saladillo y de allí extenderán sus dominios hasta la Torre Sanguancia. Y no es de extrañar que muy pronto se entablen negociaciones para conseguir en propiedad Isla Verde con el achaque de hacer balnearios, y de este último punto á Gibraltar poco les faltará para que ondee su bandera.

«Concluirán aquí las pretensiones de los ingleses? Creemos que no; puesto que no hace dos años vino de Londres á Algeciras una comisión de agricultores con idea de comprar todas las huertas y heredades enclavadas en su término y la de los pueblos que circundan esta línea férrea.»

En Ronda

«Si no se llevó á efecto en aquella ocasión, por razones de economías, no piensen que duermes el sueño del olvido semejante idea: la tienen tan presente, que tal vez no se haga esperar mucho tiempo sin que se lleve á la práctica.

También sabemos que en Ronda se hicieron proposiciones para adquirir terrenos en propiedad y construir un edificio de igual importancia que el hotel de «María Cristina».

No hubo terrenos adecuados en aquella población para hacer lo que pretendían. Los hay, nos consta, y en mejores condiciones que en Algeciras; solo lespepiná que se madure la breva para obtenerlos por una miseria.

«A que continuar enumerando las pretensiones inglesas en esta región y parte de la provincia de Málaga?

Ya lo sabe el Gobierno; tenga en cuenta y no olvide nuestras humildes advertencias, y no espere que llegue el día vergonzoso en que se nos comunique la terrible y humillante orden del príncipe de Bismark á Francia en el año de 1871: «O guardas los Pirineos y evitas la ruina

de España ó yo pasaré con 50.000 hombres de mi ejército á restablecer el orden.» ANTONIO ARAGON

Aprendamos

Por diferencias que han surgido entre el gobierno de Venezuela y la compañía alemana del ferrocarril de Caracas á València, el gobierno alemán muestra los dientes á Venezuela. Se ha hablado de ultimátum. La prensa alemana lo pone en duda, y el ministro de negocios extranjeros de Alemania declara que, si este imperio se decidiera á obrar, el ultimátum no sería el primero, sino el último medio coercitivo que emplearía.

Entretanto se ensayan otros medios; buques de guerra alemanes son enviados á las costas de Venezuela; y el gobierno venezolano, acosado por el conflicto que amaga, ha dispuesto que todas las estaciones ferroviarias sean ocupadas militarmente y que se suspenda la circulación de los trenes. Y hé ahí una cuestión internacional, en la cual Venezuela, por haber querido hacer valer sus derechos de soberanía enfrente de intereses puramente particulares, saldrá probablemente perdiendo.

Ahora comprendemos porque á la compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras no se le imponen multas, y si se le imponen, se le condonan; porque no se la obliga el cumplimiento estricto de las Reales Ordenes y Reglamentos; porque la compañía inglesa siempre lleva razón en sus pleitos con el público y con el gobierno. La compañía alemana de Venezuela, con menos humos y menos influencia y menos apoyo político (pues Alemania no tiene mira alguna sobre los territorios atravesados por la línea) que la de Bobadilla á Algeciras, ha logrado poner Venezuela en pugna con el poderoso Imperio alemán.

Calcúlese lo que ocurriría si á la Compañía inglesa de Morrison se le molestase en lo mas mínimo... Calcúlese lo que ocurriría si el Estado español, ante la resistencia de la compañía inglesa á hacer efectivas las multas y á observar las Reales Ordenes y Reglamentos vigentes, y á poner los trayectos difíciles de la vía al abrigo de todo riesgo, se aprestara á ejercer los derechos que le garantiza la ley y que la compañía le reconoce solemnemente en su contrato... Calcúlese lo que ocurriría si el Estado español, en uso de su imprescriptible é indiscutible soberanía, é inspirándose en los fallos supremos de la justicia nacional, dijera simplemente: aquí mando yo.

Lo que ocurriría lo adivina cualquiera reclamaciones diplomáticas, medidas coercitivas, ultimátum.

A la compañía de Bobadilla á Algeciras no se le puede imponer nada, porque es una compañía inglesa, apoyada por los cañones de Gibraltar. Sin hallarse al amparo de una fortaleza alemana, la compañía de Caracas á València ha sido bastante fuerte para hacer comprender al gobierno venezolano que los Estados débiles se hacen traición á sí propios, se envilecen, engañan cobardemente una parte de su soberanía, al otorgar concesiones de cierto orden á grupos financieros de Estados fuertes, y lo que es peor, de

Estados contra los cuales hay motivos de precaverse.

Como dice el senador Sr. Sanchez de Toca: «Nación que á cambio de recibir socorros de capitales extranjeros renuncia hoy á mantener nacionalizados los órganos económicos mas esenciales para su existencia nacional y desnacionaliza hasta sus ferro-carriles, entra en el vasallaje de la plutocracia de Cosmópolis por las puertas de las mayores humillaciones. Valérase mas entrar en los feudos del imperialismo político por capitulación y lemné de obligaciones bilaterales concertadas en protocolo. Esta forma de rendimiento, al menos protege y trae alguna compensación. Mientras que en la otra servidumbre toda es envilecimiento. Si aparenta dejar alguna soberanía, por todos se trasluce que tal soberanía es cosa prestada y para vivir de mera apatencia, pues lleva las jurisdicciones supremas expuestas á que plutócratas de fuera vengán á embargárselas...»

Hoy el *Berliner Neues Nachrichten*, en nombre de los intereses de la compañía alemana del ferrocarril de Venezuela, le pide que Alemania ocupe sin tardar á Puerto Cabello, hasta que el conflicto pendiente quede arreglado á satisfacción de los alemanes. Mañana el *Times* de Londres, hispanófono y veterano, usará idéntico lenguaje, con ocasión del primer conflicto serio que estalle entre el gobierno español y la Compañía inglesa del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras.

«Yo todo ello es tan corriente, que á nosotros mismos nos parece muy natural y no nos asombra en lo mas mínimo cuando sucede en el extranjero, como, por ejemplo, ahora en Venezuela, y dos ó tres años ha, en Lorenzo Márquez, no nos demos, pues, por sorprendidos, cuando nuestro turno llegue. Que llegará, es evidente, á menos que no se nacionalice aquella línea, rescatándola de manos de los ingleses; y á mayor abundamiento, allá va un telegrama de Berlín, fecha 29 Diciembre, cuyo contenido encierra para nosotros algo de profético:

«Un despacho de Wilhemstadt dice que el gobierno venezolano ha prohibido la circulación del ferrocarril alemán, porque la compañía se ha negado á transportar tropas sin que se le garantizarán previamente los perjuicios eventuales.»

A quien corresponda

El proyecto, en vías de realización, del ferrocarril de Jerez de la Frontera á Villanueva y Setenil, no favorece sino los intereses estratégicos de la Gran Bretaña. A los ingleses interesa particularmente que haya una vía de penetración hacia Ronda; mas no les interesa en manera alguna que, por la confluencia de varias líneas, Ronda se convierta en un punto de concentración. Tal sucedería, si, contra lo proyectado, la línea de Jerez á Arcos y Villanueva empalmara en Ronda, fuera á parar á esta última ciudad la línea proyectada al sud oeste de Málaga, y que según las trazas se dirigirá hacia Parçhite, á menos que no vaya también á Setenil.

Ambas líneas tienen una tendencia bien marcada en seguir la dirección norte, y no sabemos en verdad porque. Su

NOTICIAS

trazado lógico consistiría en ir á enlazar, lo mas directamente posible, con la línea de Bobadilla-Algeciras; y en tal caso, el enlace directo y natural, tanto por la topografía como por las conveniencias económicas, no podría verificarse mas que en Ronda. ¿Que influencias se han puesto en juego en Madrid para que Ronda no prevalezca en esta ocasión? En este país de la a. arquía gubernativa y de la irresponsabilidad universal no sabe uno jamás á quién encaminar sus reclamaciones ó sus consejos: apélase generalmente á la conocida fórmula: *á quien corresponda*, y como nadie se da por entendido, las cosas quedan en el mismísimo estado que antes y los conflictos se producen después, sin que nadie sea capaz de evitarlos.

Si los referidos trazados no estuvieran fuera de la zona militar de costas y fronteras, llamaríamos la atención del ramo de guerra, haciéndole ver cuan necesario es que, en un momento dado, y sin pérdida alguna de tiempo, se puedan concentrar en Ronda fuerzas venidas de Cadiz y de Málaga, á la par que de los demás centros, tales Sevilla y Granada, que se hallan en comunicación con Bobadilla. Para esto conviene que las líneas de Jerez y Málaga terminen en Ronda, único medio de dejar libre, para las necesidades de la movilización, la sección de Bobadilla á Ronda. De otro modo, no sería posible contar con una concentración rápida, y la estación de Setenil se convertiría en un maremagnum que entorpecería todo; y el trayecto de 37 kilómetros entre Setenil y Ronda se haría intransitable. El ingeniero don Antonio Gallegos, en su informe sobre la línea de Jerez á Villamartín encarece su extraordinaria importancia estratégica, por cuanto facilitaría las comunicaciones de la plaza militar de Cádiz con el Campo de Gibraltar y sería además el enlace directo de los departamentos de Cádiz y Cartagena en combinación con las líneas de Córdoba á Málaga, Campillos á Granada, Puente-Genil á Linares y Utrera á la Ronda. Este plan pierde mucho de su seriedad, de no llegar directamente á Ronda la nueva línea de Jerez. Parécenos, pues, excusado, insistir cerca del ramo de guerra, el cual harto tiene que luchar en su propio dominio, en donde no siempre se sale con la suya.

La sociedad del ferro-carril en cuestión está constituida, parte de su capital suscrito, el personal técnico nombrado; y ya no falta sino que, los estudios terminados, se formule el proyecto, y se incluya en el plan general de ferro-carriles; todo meras formalidades, pues se dispone de elementos tales, que la aprobación de cuanto se presente no puede ofrecer la menor duda. Aún es tiempo de abogar por la única combinación razonable, en favor de la cual arguyen los mas altos intereses.

La abundancia de material nos impide insertar hoy el IV artículo sobre el Puerto de Tarifa.

Aviso.—Para las suscripciones á este periódico en Tanger, Casablanca y demas puntos de la costa de Marruecos, dirigirse á nuestro corresponsal don Antonio Arce y Villegas, Librería Española, Tanger.

Repeso.—Hemos visto que en los últimos días de la semana anterior el concejal de este Ayuntamiento Sr. Natera, ha visitado varias panaderías recogiendo entre ellas gran cantidad de pan frito de peso, el cual creemos habrá sido distribuido entre los pobres y Hospital de la Caridad.

No tributaremos elogios hasta tanto no se haya cumplido como se debe, pues, nos aseguran que no se ha recogido todo el que había frito de peso y de cocción y que tampoco se han impuesto las correspondientes multas á los defraudadores.

Sin que se deje de inspeccionar diariamente el peso y estado de cocción del pan en todas las panaderías, debe también vigilarse muy escrupulosamente, otros establecimientos, para que de manera tan escandalosa no se abuse del público.

Suplicamos á la autoridad local no descuide tan importante servicio en bien del público en general.

Español al servicio de los ingleses.—D. Pedro Rodríguez de la Borbolla, caci-que sevillano, Diputado á Córtes, juriconsulto abogado de *The Bobadilla-Algeciras Railway*, hallábase en Gibraltar en estos últimos días.

Se nos antoja que debe ser penoso, para un representante de la nación, el tener que defender profesionalmente los intereses de una compañía que, bajo cualquier punto de vista que se mire, son opuestos á los intereses nacionales.

Nueva Sociedad inglesa en España.—Se ha constituido en Londres el capital de 60 millones de pesetas, y llevará el nombre de Vasco-Castellana. Trátase de la explotación del hierro en el N. de España y de la construcción de ferro-carriles mineros. La combinación financiera es obra de un *trust* en que entran cuatro grandes casas inglesas; y su presidente es un tal Mr. Williams, dueño de otras empresas inglesas en España. A esta noticia no podemos añadir sino el siguiente comentario: *Se continuará.*

Ayuntamiento.—En la sesión celebrada el sábado 28 del mes anterior, asistieron tres concejales y se tomaron varios acuerdos de escaso interés. Solo esperaba el público con ansiedad la Memoria que presenta á este Ayuntamiento el Contador Sr. Povca. El concejal señor Román Marín dió las quejas al Sr. Presidente por no haber sido presentada dicha Memoria en aquella sesión, á lo que manifestó éste haber alegado enfermedad dicho Contador, no encontrándose conforme con esto el Sr. Román Marín

por no haberlo hecho en la forma prevenida para estos casos.

De correos.—En la semana última estuvimos tres días recibiendo el correo general con *veinticuatro horas* de retraso. En la prensa de esta provincia hay un desbordamiento de protestas y reclamaciones contra el infame servicio de las compañías de ferro-carriles. Estas siguen tan tranquilas estafando al público y al Estado y deshonrando á la nación, porque saben que se hallan á cubierto de toda responsabilidad.

Parece, sin embargo, que la compañía de los Andaluces ha echado á cajas, desatempladas á su director, un tal Detréce, que no servía para el caso. Como prueba de los sentimientos que este individuo logró inspirar, reproducimos el comentario que le endereza *El Ferro-carril*, de Linares:

«Eso lo hemos dicho nosotros hace mucho tiempo, que era un botarate de mala intención, y que no servía para nada.

Ojalá le den unos dolores de tripas, que muera *pataleando* como el gitano de mi pueblo.»

El atracó de la otra noche.—De Céuta nos comunican lo siguiente:

«A las once de la noche y en ocasión de hallarse en el Círculo Romerista su digno presidente y director de el *Bco de Céuta* don Francisco de las Heras, fué

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el día 22 de Diciembre de 1901 al 1 de Enero de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de paños	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
22	P G M V	Inglés	2	Vapor	Dorothy	O.	11,30	O. fresco	Picada	Chubascoso
«	P N T V	«	2	«	Shahristan	O.	1	N. O. fresco	«	«
«	M T B P	«	2	«	Ramillies	E.	1	«	«	«
«	N G C H	«	2	«	Murillo	E.	1,30	«	«	«
«	«	Español	2	«	Rápido	O.	3,10	«	«	«
«	R L M N	Italiano	3	Vela	Precursore	E.	4,40	«	«	«
«	R W M J	Inglés	2	Vapor	No está en lista	E.	4,40	«	«	«
«	J K L V	Noruego	2	«	No está en lista	E.	5	«	«	«
23	P H M T	Holandés	2	«	Koningin Wilhelmina	O.	8	N. O. fresco	Marejada	Acelajado
«	«	Francés	2	«	Ville de Rochefort	O.	10	«	«	«
«	«	Español	2	«	Santa Floren	O.	10,40	«	«	«
«	J H Q W	«	2	«	No está en lista	O.	10,40	«	«	«
«	G R M N	Francés	3	Transp.	Drome	O.	11,30	«	«	«
«	«	Danés	2	Vapor	Moskov	E.	1,50	«	«	«
«	J C M L	Inglés	2	«	Euterpe	E.	1,50	«	«	«
«	M V J L	«	2	«	Lobelia	E.	1,30	«	«	«
«	«	Español	2	«	Joaquín Piélagó	E.	2,30	«	«	«
«	G Q H J	Portugués	2	Crucero	Adamastor	O.	3,10	«	«	«
«	«	Español	2	Vapor	Antonio Roca	O.	4,05	«	«	«
«	N D F T	Holandés	3	«	Anchises	E.	4,50	«	«	«
24	M V W K	Inglés	2	«	Lindisfarne	E.	7	N. O. fresco	Rizada	Cubierto
«	H T W Q	Español	2	«	Matias F. Bayo	E.	7,50	«	«	«
«	«	«	2	«	Joaquín Piélagó	O.	9,15	«	«	«
«	S D G P	Inglés	2	«	Manica	O.	12,40	O. S. Fresco	Marejada	Llubliso
«	«	Español	2	«	Andaluca	E.	1,40	«	«	«
«	«	Holandés	2	«	Malang	O.	2,35	«	«	«
«	«	Francés	2	«	Patria	E.	3	«	«	«
«	«	Español	2	«	Península	E.	3,30	«	«	«
«	P H L J	Italiano	2	Vela	Fortunata	E.	3,30	«	«	«
«	L V H G	Inglés	2	Vapor	Rockabill	E.	4,30	«	«	«
«	S T V Q	«	2	«	No está en lista	E.	4,30	«	«	«
«	K W J V	«	2	«	North Flint	E.	4,50	«	«	«
«	R K G W	Aleman	2	«	Czar Nicolai II	E.	5	«	«	«
«	«	Español	2	«	Cabo Roca	E.	5,20	«	«	«
25	S R N B	Inglés	2	«	No está en lista	E.	10	S. O. Duro	Picada	C. en lluvia
«	R J Q F	Alemán	2	«	Roma	E.	12,15	O. N. Fresco	«	Chubascoso
«	«	«	2	«	Minna Schuidt	E.	1,20	«	«	«
«	«	Francés	2	«	Mozelle	E.	3	«	«	«
«	«	Alemán	2	«	Mathilde	E.	3,10	«	«	«
«	P C K B	Inglés	2	«	Morven	E.	3,40	«	«	«

Sigue en la cuarta plana

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

llamado á la puerta por D. Ricardo Cer-
ni, cacique de este pueblo el que comen-
zó á insultarle y le acometió con un palo,
é instantaneamente de los portales inme-
diatos donde estaban escondidos salieron
el alcalde y los concejales Diego Mas y
Federico Camacho que en union de va-
rios serenos y otros dependientes del
municipio comenzaron á golpear con pa-
los y armas al señor Heras, este contra
todos se defendía, pero hubiera sucum-
bido al número si la oportuna y enér-
gica intervención de los transeuntes y so-
cios del Circulo no hubiera infundido
temor á los valientes que en cuadrilla
cometian la villana hazaña de arremeter
contra el hombre noble y caballeroso
que se atrevía á defender la verdad y
descubrir las tropelías y chanchullos de
estos malvados, los que por ejercer car-
gos públicos debían dar ejemplo los va-
lientes, los arrogantes, que aprovechando
la sorpresa y la nocturnidad necesitan
reunirse en pelotón para realizar la he-
roicidad de dar un atraco al digno caba-
llero del que no se atreven á ponerse al
frente y el que al haber tenido la menor
sospecha de la agresión hubiera sido él
solo bastante para dispersar á puntapiés
á tan vil ralea.»

Nuevo Ayuntamiento

Ayer á las 2 de la tarde tomó posesi-
ón el nuevo ayuntamiento habiendo si-
do proclamado alcalde 1.º por mayoría
de votos, D. José Cazalla Sotomayor. Las
tenencias de Alcaldía recayeron en los
señores siguientes:

1.ª, D. Agustín Delgado; 2.ª, D. Ra-
mon Araujo Jiménez; 3.ª, D. Antonio
Villalta Sevilla; 4.ª, D. Manuel Martos
del Castillo.

Fueron elegidos Síndicos Administra-
tivo y Contencioso respectivamente, don
Antonio Rodríguez Gil y don Manuel
Barrios Jiménez. También se posesiona-
ron de sus cargos los concejales nueva-
mente electos.

El nuevo Alcalde pronunció un elo-
cuente discurso que fué acogido con en-
tusiasmo y nutridos aplausos por el nu-
mero público que llenaba el salón. El
señor Cazalla en su primera gestión co-
mo alcalde nos reveló lo que puede espe-
rarse de él en pró de los intereses de
este pueblo; los méritos de que viene
precedido y que nuestros convecinos co-
nocen muy bien, nos escusan de hacer
su elogio.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

Periódico dedicado á la defensa
de los intereses nacionales

**Redacción y Administra-
ción:** Stma. Trinidad, 6.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

España, Gibraltar y Marruecos, 3 pe-
setas trimestre.

Extranjero, 4 francos trimestre.

Número suelto 20 céntimos.

Anuncios: una peseta el espacio de 24
centímetros cuadrados.

No se servirá suscripción que no se
pague adelantada.

Este periódico publicará, siempre que
las circunstancias lo requieran, suplemen-
tos en francés y en inglés.

Una hoja especial en lengua árabe, ser-
virá á la difusión de nuestras ideas en el
interior de Marruecos.

Estamos á la disposición de nuestros
suscriptores para contestar, por medio
del periódico, á toda demanda de datos y
á todas las preguntas que se nos dirijan
respecto á Marruecos y al Estrecho. Pa-
ra las respuestas confidenciales, basta in-
cluir el importe del franqueo.

TARIFA.—Imp. Tarifeña

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de palo	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Direc- ción.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
26	N L S C	Holandés	2	Vapor	Cyclops	O.	8	O. fresco	Marejada	Acelajado
	Q K L T	Inglés	2	"	Algerian	O.	8,30	"	"	"
	N C P Q	Italiano	2	"	Amicizia	O.	9,30	"	"	"
	P M Q W	"	3	Vela	No está en lista	E.	10,30	O. N. fresco	"	"
	R H T M	"	3	Fragata	Papa Emanuele	E.	10,40	"	"	"
		Aleman	2	Vapor	Hans	O.	12	"	"	"
	J D F R	Inglés	2	"	Rio Tinto	O.	2,30	"	"	"
		Español	2	"	Pio IX	E.	3	"	"	"
		Alemán	3	"	Margaretha	E.	3	"	"	"
		Inglés	2	"	J. Y. Short	O.	4,40	N. flojo	Llana	Chubascoso
27	P L G B	"	2	"	Clan Ogilvy	E.	8	"	"	"
	R H Q W	"	2	"	Newton Hall	E.	8,10	"	"	"
		Español	2	"	Zorroza	O.	8,30	"	"	"
		"	2	"	Gabriel Rius	O.	8,40	"	"	"
		Holandés	2	"	Flandres	E.	12	O. fresquito	Rizada	Llovisnoso
		Inglés	4	"	Agia Sofia	O.	1,10	"	"	"
		Holandés	2	"	Penelope	E.	2,10	O. galeno	"	Acelajado
		Español	2	"	Cabo San Martin	E.	2,35	"	"	"
		"	2	"	Joaquin Piélagos	E.	2,40	"	"	"
		Italiano	2	"	Giacomo T.	E.	3,30	"	"	"
		Danés	2	"	Nancy	O.	4,20	"	"	"
		Noruego	2	"	Julia	O.	4	"	"	"
		Griego	2	"	Sophia Coupa	E.	4,30	"	"	"
	L J V D	Francés	2	"	Ville de Dunkerque	E.	5,30	"	"	"
28		Español	2	"	Santa Ana	O.	8	S. O. fresco	"	"
		"	2	"	Joaquin Piélagos	O.	9,10	"	"	"
	R D C J	Inglés	2	"	Loch Lintrathen	E.	12	"	"	"
	H Q P K	Austriaco	2	"	Robinia	O.	1,30	"	"	"
		"	2	"	Recina	O.	2,40	"	"	"
	Q G D W	Italiano	2	"	Livietta	E.	3,30	"	"	"
	J B C L	Noruego	2	"	No está en lista	E.	3,30	"	"	"
	S G M B	Italiano	2	"	Savoia	E.	3,30	"	"	"
	Q V B N	"	2	"	Nord América	E.	3,30	"	"	"
	R V B W	Inglés	2	"	Salisbury	E.	3,40	"	"	"
	Q F P N	"	2	"	Clara	E.	4	O. fresco	Llana	"
		"	2	Acoraz.º	Trevethoe	O.	4,30	"	"	"
	N T M R	"	2	Vapor	Nina Fravega	E.	4,40	"	"	"
	Q T R B	Italiano	3	Vela	Bazan	E.	4,40	"	"	"
		Español	3	Vapor	No está en lista	O.	4,40	"	"	"
	R S C W	Inglés	2	"	Windsor	E.	5	"	"	"
29	P N Q G	"	2	"	Quinto	E.	5,30	"	"	"
	R N F B	Italiano	2	"	Frieda Lehman	E.	8	S. O. fresco	Marejada	"
		Alemán	2	"	Lolo Morganwg	O.	8,10	"	"	"
		Inglés	2	"	Georg	E.	8,30	"	"	"
		Danés	2	"	Provence	E.	11	"	"	"
		Francés	3	"	Nestor	O.	12,40	"	"	"
30	M B L Q	Inglés	2	"	Lys	O.	4	Calma	"	Neblinoso
		Belga	2	"	Lowenburg	O.	8	E. Fresco	"	Acelajado
		Alemán	2	"	Clan Maclaren	O.	12	"	"	"
		Inglés	2	"	Dordogne	E.	12,40	"	"	"
		Francés	2	"	Binger	O.	2,15	"	"	"
	H N R J	Alemán	2	"	Britannia	E.	2,30	"	"	"
		Belga	2	"	Sambre	O.	3	"	"	"
		Inglés	3	Vela	C. E. Spooner	O.	2,15	"	"	"
		Español	3	Vapor	Millan Carrasco	O.	3,15	"	"	"
	H C F Q	Austriaco	2	"	Aguileja	O.	3,30	"	"	"
		Inglés	2	"	Zora	O.	4	"	"	"
		Español	2	"	Tambre	O.	4,40	"	"	"
31	Q F C M	Italiano	3	Vela	Leonie G.	O.	5	"	"	"
	R J F D	Alemán	2	Vapor	Georgia	O.	5,30	"	"	"
	R L F B	"	2	"	Milos	O.	8	"	"	"
	H B Q F	Inglés	2	"	Cumbrian	O.	8,20	"	"	"
	P M F K	Holandés	2	"	Moerdyk	O.	8,30	"	"	"
		Inglés	2	"	Volage	E.	9	"	"	"
		"	2	"	Victoria	E.	9,10	"	"	"
	P B N C	Italiano	2	"	Equita	O.	11,30	"	"	"
		Inglés	2	"	Brunhilda	O.	11,30	"	"	"
		"	2	"	Briardale	O.	2,30	"	"	"
	J H K G	Francés	3	Vela	France Marie	O.	2,50	"	"	"
		Alemán	3	Vapor	Marseille	O.	3	"	"	"
		Danés	3	"	Norden	O.	3,20	"	"	"
		Inglés	2	"	Demetian	O.	3,40	"	"	"
		Noruego	3	Vela	Balder	O.	4,10	"	"	"
		Francés	3	"	Saint Simon	O.	5,20	"	"	"
I	M B F C	Griego	3	Vapor	Frannhe Koytz	O.	5,30	"	"	"
	J T R P	Inglés	2	"	Orchis	O.	8	"	"	"
	W B C Q	"	2	"	Shelley	O.	8,20	"	"	"
	J V L C	Italiano	3	Vela	No está en lista	O.	8,30	"	"	"
	Q H B N	"	3	"	Luigi	O.	8,30	"	"	"
		Inglés	2	Vapor	Hopedale	E.	11	"	"	"
	N F R S	Italiano	3	Vela	Aspasia	O.	11	"	"	"
		Alemán	2	Vapor	Rothenfels	O.	12,15	"	"	"
	R L Q H	"	2	"	Kronprinz	O.	12,50	"	"	"
		Belga	2	"	Sagamore	O.	1,30	"	"	"
		Español	2	"	Joaquin Piélagos	E.	1,30	"	"	"
		"	2	"	Nuevo Extremadura	E.	2,10	"	"	"
		Inglés	2	"	Wileysike	E.	2,30	"	"	"
		Sueco	2	"	Gottfrid	O.	3,40	"	"	"
	T V B C	Español	3	Vela	Tafalla	O.	4,15	"	"	"
		"	3	"	"	O.	4,30	"	"	"

En este boletín se hallan comprendidos los buques vistos entre la salida y puesta del sol, los que se han dado á conocer y aquellos cuyo nombre es visible.