

# EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 13.

Tarifa 6 de Febrero de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

## El comercio español en Gibraltar

Muy difícil resulta conocer este comercio a punto fijo, pues de la importación no hay sino datos parciales, siendo Gibraltar puerto franco (excepto para el tabaco y las bebidas alcohólicas), y de la exportación a España, solo los contrabandistas deben estar bien enterados, pero estos señores no se cuidan de llevar estadísticas. La última Memoria Consular de España acerca de Gibraltar (1900) contiene noticias y observaciones que merecen no pasar desapercibidas. El señor Congosto, a la sazón cónsul, lamentábase de que nuestro comercio en aquella plaza apareciera en segundo término y después del inglés. Pero es mera apariencia: sin el comercio español ¿qué sería de Gibraltar? Para formar juicio respecto del movimiento mercantil de esta plaza, hay que considerar ante todo que Gibraltar es un gigantesco depósito de contrabando.

Durante el año 1899 se despacharon en el Consulado español en Gibraltar 1.544 buques. El total de los buques salidos de Gibraltar en el mismo año fué de 4.299.678. «Terminadas que sean las obras que en este puerto se están realizando», dice el Sr. Congosto, y cuyo avance se nota sensiblemente, y reemplazados los depósitos flotantes de carbón por los que se construirán en los muelles, con lo que se facilitará la navegación del puerto, la importancia que alcanzará Gibraltar será verdaderamente extraordinaria, porque los buques tendrán seguro abrigo, de que hoy carecen, y podrán disponer de buenos diques secos para limpiarse y efectuar toda clase de reparaciones. «El Sr. Congosto desea que contribuyamos por nuestra parte a esta prosperidad, y una de las soluciones que propone es la siguiente: «Que se abran vías de comunicación que pongan a Gibraltar en contacto terrestre con Algeciras, San Roque, Málaga y Cádiz.» Esto es tanto como pedir que se ensanche el radio de acción de Gibraltar en nuestro territorio. ¿No bastan ya con que Cádiz, Tarifa, Algeciras estén anuladas comercialmente por el Peñón?

Dejemos la palabra al Sr. Congosto: «Esta plaza es tal vez la única en el mundo que no produce nada, así es que necesita importarlo todo. Recibe de España huevos, gallinas, legumbres, hortalizas, leche, carbón de leña, frutas, vinos, aceites, paja, ladrillos, conservas de pescado, calzado, artículos de punto, de algodón y algún ganado vacuno. Tánger le suministra reses vacunas, huevos y gallinas, todo ello de muy mala calidad. De Portugal recibe vinos. Francia importa vinos y licores; algunos, pero muy pocos, artículos de perfumería y novedades de señora. De India y del Japón recibe artículos de sedería y géneros de estilo oriental; pero la mayor parte de lo que

se vende en esta plaza procede de Alemania, que imita a la perfección la producción de aquellos países y de Marruecos. De América del Norte recibe harina de trigo y alguna manufactura. El resto del comercio de importación lo hace Inglaterra. La Metrópoli, pues, envía sus manufacturas, aunque las de peor calidad, porque este pueblo prefiere la baratura en los artículos a la bondad de los mismos.»

Prefiere la baratura, porque en ella está el lucro del contrabando. Lástima grande que en la Memoria Consular no se dedique a este tema un parrafito. Ciertos artículos de consumo corriente, como el azúcar, el jabón, las bujías, los fósforos, el tabaco, el café, el bacalao etc., cuestan en Gibraltar tan baratos con relación a los precios de aquí, que introduciéndolos en fraude (como se introducen, en cantidades enormes) y con el gravámen del cambio y la ganancia natural de los contrabandistas y de los cómplices de estos, pueden venderse con notable ventaja sobre los artículos similares de producción nacional o importados legalmente.

La Memoria añade: «Los géneros de punto españoles han tenido tanta aceptación en esta plaza, que bien puede decirse que la mayor parte de los artículos que se venden por ingleses son de producción española, y los que no son de España proceden de Alemania. ¡Cuántos españoles vienen a Gibraltar a proveerse de artículos de punto, que compran por ingleses a un precio elevado, y tratan de introducirlos en España de contrabando, creyendo defraudar al Tesoro, siendo ellos mismos los que se defraudan, pues podían comprar los mismos artículos en España más baratos!» Pues no, señor; no les saldrían mas baratos comprándolos en España. Estas mercancías llegan a Gibraltar sin mas gastos que el flete, en el cual hay terrible competencia; mientras que para llegar al Campo de Gibraltar, por la vía terrestre, tienen que soportar las tarifas de los ferro-carriles, las mas onerosas de Europa, la lentitud y los retrasos de los transportes, las pérdidas los acarreo y las gabelas imprevistas que acosan al comerciante. Y lo que dice la Memoria de los géneros de punto, es aplicable a los paños, a los tejidos de lana y algodón y, el Sr. Congosto lo reconoce, a los vinos españoles, los cuales sino fuera por el recargo de 40 % que sufren por el transporte en ferrocarril, los derechos de exportación, despachos de Aduana, etc., venderíanse en Gibraltar mas baratos que en Algeciras o La Línea, toda vez que el derecho de importación en aquella plaza es con mucho inferior al impuesto de consumos en España.

La conclusión de todo esto es que Gibraltar medra grandemente con nuestras torpezas, y que no debemos empeñarnos en impulsar allí nuestro comercio, coadyuvando a la prosperidad del Peñón, sino

en fomentarlo en nuestra propia casa, por medio de la supresión de las numerosas trabas que lo mantienen en su actual raquitismo.

## LOS OBREROS DEL DIQUE DE GIBRALTAR

Los contratistas del dique de Gibraltar Srs. Topham Jones y Railton evalúan el trabajo, del bracero a 30 céntimos de peseta por hora; en invierno, por ser 8 las horas de trabajo, el jornal sale a 2,40 ptas; en el verano, siendo 10 las horas de trabajo, el peón gana 3 ptas. al día. De estas el obrero de Algeciras tiene que pagar cada semana 12 reales a cuenta del viaje en vapor (0'50 al día), lo que merma ya su jornal. Considerando que el obrero tiene que hacer en Gibraltar un par de comidas, que valen por término medio 1 peseta, el jornal limpio que aquel trae a su casa es de unos 5 reales en verano y 6 ó 7 en invierno, todo lo mas. Los pequeños alojamientos en La Línea y en Algeciras son mas caros que en ninguna otra parte de España; desde que empezaron las obras del dique han doblado y hasta triplicado de precio. De ahí resulta claramente que un obrero ganando 8 reales en tierra española, percibe mucho mas beneficio que ganando 12 reales en Gibraltar.

Los trabajos del dique son rudísimos, fatigosos y arriesgados. Díganlo los infelices que casi diariamente ingresan en el Hospital Colonial con la cabeza o las costillas rotas, sin contar los que sucumben ahogados o magullados en las obras. Y los que nos son víctimas de accidentes, en breves años quedan ineptos para la labor física, aquejados de reumatismos, de parálisis u otras dolencias.

Los de Algeciras son transportados a Gibraltar en un vaporcito contra el cual estamos ya cansados de formular quejas; barco destartado, con sus máquinas inservibles: las condescendencias que se tienen con la Compañía inglesa encargada de los transportes entre Gibraltar y Algeciras ponen en inminente riesgo la vida de centenares de individuos. Y ya que de ello hablamos, diremos que el vapor *Enrique* debe ser mandado retirar, aunque Morrison se ofenda, y sin hacer caso de las amenazas de ese inglés, que se muestra decidido a no conducir mas a los obreros, como se siga reclamando contra él.

Cuando el temporal reina, los obreros de Algeciras deben pernoctar en Gibraltar: allí se les ve, expuestos a la lluvia y al frío, sin albergue y sin comida, y aun pueden darse por felices si la policía no los detiene por hallarse sin *ticket* en la plaza y no haberse ido a refugiar en La Línea, en donde análogas miserias le aguardaban.

El número de obreros de los diques es de unos 6.000; de estos 2.000 y pico son portugueses y malteses. Como la autori-

dad británica no permite que se aumente la cifra de los residentes en Gibraltar, al cañonazo de la tarde los obreros no españoles son también arrojados a nuestro campo, y lo mas singular es que entre ellos hay mas de mil que son *súbditos ingleses*. Esto que es un alivio para el Peñón, contribuye a empeorar las condiciones de la existencia en La Línea. Nuestra autoridad no debiera en modo alguno consentirlo. En el Campo urge adoptar ciertas medidas, sin las cuales pronto no quedará ni el mas leve vestigio de nuestra dignidad nacional.

El crucero austriaco *Panther*, al dejar la embajada austriaca en Rabat, fué a tomar carbón a Cádiz. En Gibraltar esto no ha sentado muy bien. No se halló extraño que los buques franceses prefirieran Cádiz a Gibraltar; pero lo del buque de guerra austriaco no se lo explican los ingleses.

## La peste

UN GRAVE PELIGRO PARA ALGECIRAS

La Dirección General de Sanidad ha publicado el aviso (que nosotros hemos dado quince días há) de haberse presentado la peste bubónica en Beirut (Siria) y de haber ocurrido casos de esta enfermedad en Manila. De las costas de la Turquía Adriática llegan continuamente vapores a Gibraltar, y en este puerto tocan invariablemente los transportes de filibusteros yankis viniendo de Manila. Algunos de estos transportes están abarrotados de enfermos.

El nuevo vapor de hélice adquirido por la Compañía del ferro-carril de Bobadilla a Algeciras hará especialmente el servicio entre los paquetes llegados a Gibraltar y el hotel Reina Cristina. Si esto se confirma, es imposible que este vapor, después de haber comunicado con un buque procedente de la India y tomado del mismo pasajeros y equipajes, sea recibido en Algeciras sin las formalidades sanitarias. Por lo menos se le debe exigir el testimonio auténtico de que el paquete con el cual haya comunicado tenía patente limpia. Debe, pues, al fondear en Algeciras soportar la visita sanitaria. Y cuando el vapor-correo inglés o alemán proceda de puertos infestados, no habrá mas remedio que someter los viajeros a una inspección rigurosa y los equipajes a la desinfección.

Confiamos que esta vez nuestras advertencias en tan importante cuestión serán oídas. En caso contrario, nos proponemos formular ante quien corresponda la denuncia en toda regla. No pedimos sino que se cumpla la ley.



# Las defensas del Campo de Gibraltar

En cuanto el gobierno español proyecta, de una manera visible, la construcción de fuertes en el Campo ó trata de aumentar las guarniciones de las plazas españolas vecinas á Gibraltar, el embajador inglés en Madrid plantea muy cortesmente —y muy enérgicamente también— la cuestión de límites y pide que se nombre una comisión para resolverla. Esta cuestión está resuelta ya, desde hace 190 años, y si alguien podría suscitarla seríamos nosotros, con el fin de recordar á la Gran Bretaña el cumplimiento estricto de las obligaciones por ella contraídas, y hacer que la dominación inglesa en el Peñón no traspase los límites que le han sido asignados por el tratado de Utrecht. Aquella gestión del embajador inglés en Madrid resulta, pues, ser el colmo de la imprudencia. Por lo que toca á las fortificaciones del Campo, la diplomacia británica concrétese á manifestar *secamente* que todo acto de este género de parte de España será considerado por el gobierno inglés como «no amistoso» (*unfriendly*, en las minutas de Downing Street). Pero siempre, esta observación y la demanda de rectificación de límites basada en el alcance de los cañones modernos son *conjuntos*, —como se dice en términos diplomáticos.

Estas notas, unas veces verbales, otras escritas, han sido remitidas al Ministerio de Estado español en ocasiones distintas —que nos reservamos precisar— y lo mismo durante los liberales que durante los conservadores. Jamás un ministro español no debiera haberlas aceptado. Y no solamente se han aceptado, sino que hasta se ha admitido el principio de negociaciones en consecuencia.

El *Foreign Office* créese, pues, en terreno firme, y abriga la seguridad de que la causa está por él ganada. Tal es la idea que tiene de nuestros gobiernos. Pero lord Salisbury, ó quien quiera que sea que le suceda en el despacho de los Negocios extranjeros, se engaña miserablemente al confundir á nuestros gobiernos con nuestro país. Muy decadida está en España la opinión, y el sentimiento nacional muy adormecido, tanto que casi no se advierte su existencia. Hemos perdido colonias, escuadras, y la situación no se ha conmovido; y cuando ahora se habla de las afrentas, que de continuo recibimos en Gibraltar, hay entre nosotros quien se encoge de hombros. Bueno es, sin embargo, que sepa lord Salisbury que todavía quedan españoles celosos de su dignidad y de su honra, y aunque estos españoles no sean mas que un puñado, bastan y sobran para, con los medios que el patriotismo sugiere, tener en jaque la obra vil de la diplomacia británica, según lo demostrarán en breve los hechos. Por de pronto, dispensamos á esa diplomacia el peor de los servicios: la publicidad. Lo que á ella le conviene en sus trabajos de zapa, es el silencio, la discreción; ¡Nosotros estamos aquí para espíar sus malas artes y revelarlas al mundo civilizado. La seguimos paso á paso, y de cerca. Lo declaramos rotundamente: los límites jurisdiccionales de Gibraltar no serán demarcados conforme á las pretensiones británicas, *sin que ocurra un*

*conflicto internacional*. Tenemos motivos para saberlo. De suerte que el gobierno español va por un camino falso al contemporar y someterse so pretexto de evitar conflictos. Lejos de evitarlos, los provoca.

A las intimaciones mas ó ménos veladas de la Gran Bretaña, el gobierno español debe responder únicamente ordenando la inmediata construcción de los fuertes y el envío de un cuerpo de ejército al Campo de Gibraltar. *Solo en tal caso no habrá conflicto*. En cambio, las vacilaciones y la cobardía pueden costarnos caras. En nuestro próximo número examinaremos, técnicamente, el asunto de las defensas del Campo de Gibraltar, en vista de los estudios hechos en 1899-1900 por el Comandante de Ingenieros señor García Roure; y trataremos luego con la extensión debida, aduciendo datos que nadie será capaz de desmentirnos, del plan de anexión que ha sido elaborado por el *Foreign Office*, de acuerdo con el Estado Mayor británico, y cuyos informes obran en los archivos del Gobierno General de Gibraltar.

## FRANCIA Y ESPAÑA EN AFRICA

El Tratado de Berlín concedió á España la propiedad de un vasto territorio en Guinea, á entrambas orillas del Muni. Apenas suscrito el tratado, un oficial francés, por orden del gobernador de la colonia del Gabón, arrió el pabellón español de la orilla izquierda del Muni, é izó en su lugar el pabellón tricolor. En 1900, despues de cerca de veinte años de negociaciones, durante las cuales funcionó en París—ó hizo que funcionaba—una comisión mixta de delimitación, firmóse un convenio por el cual los franceses nos restituyeron *apenas una tercera parte* del territorio que legalmente nos correspondía en aquella región, según solemnes estipulaciones internacionales. De ahí ha salido un marquesado del Muni; y se nos quiere hacer aparecer como acreedores de Francia.

En Guinea, gracias á los franceses, somos dueños de una diminuta colonia sin *hinterland*; y por el propio convenio, se nos suprimió el *hinterland* de Río de Oro. Esta posesión valía ya poquísimo; pero, en fin, podía decirse que detrás de ella estaba el Adrar: desde 1900, por conducto del Sr. León y Castillo, á quien ni siquiera se ha conferido el título de duque del Adrar, hemos reconocido los derechos de Francia sobre esta comarca.

Melilla y Chafarinas, tambien por los buenos oficios de Francia, se ha quedado sin *hinterland* ó sin esfera de influencia. Los franceses, desde la Argelia, han coadyuvado con todas sus fuerzas á desterrar nuestro prestigio del N. E. de Marruecos, y hoy han implantado su influencia política en el valle del Muluya.

Cuando el gobierno español ha intentado fortificar convenientemente las Chafarinas, el gobierno francés se ha opuesto á ello, ni mas ni ménos que los ingleses se oponen á que fortifiquemos el Campo de

Gibraltar. En el parque de Chafarinas debían existir aún piezas Krupp que no han sido puestas en batería por consecuencia de las reclamaciones francesas. Sabemos lo que decimos, y daremos mas detalles en caso necesario. En otro orden de ideas recordemos la guerra tenacísima que los franceses han hecho en Tanger á las misiones españolas en Marruecos, pretendiendo englobar la jurisdicción eclesiástica de estas últimas en la diócesis de Orán, y reemplazarlas por los Lazaristas. Esta guerra iba dirigida contra lo que ha sido para nosotros en otras épocas un instrumento de influencia política, que los franceses querían extirpar de raíz, á fin de que no renaciesa.

En sus actuales manejos con Italia, á propósito de Trípoli, Francia se adjudica como zona de influencia la comarca del Dráa: ahí tambien nos encontraremos, pues, frente á frente á la obstrucción francesa el día en que nos decidamos á hacer efectiva nuestra posesión de Santa Cruz de Mar Pequeña, que nos fué otorgada en el tratado de Wad-Ras.

En la Argelia sube de punto el encono de los franceses hacia la raza española. No saben ya qué inventar para extinguirla. En un principio, privaron á nuestros compatriotas, allí donde se hallan mas aún en mayoría, de toda intervención en los asuntos administrativos de las colonias. En los municipios suprimieron los concejales á título de *extranjero*. Luego idearon la naturalización por fuerza, que dió pésimos resultados. A ella siguió la naturalización automática mediante la cual muchos españoles han adquirido la nacionalidad francesa. Pues bien: se persigue con igual encarnizamiento que á los españoles puros, á los españoles naturalizados.

En el continente europeo, Francia guarda consideraciones á España y las relaciones entre ambas potencias no pueden ser más amistosas y cordiales. Pero en el continente africano, Francia es nuestra mortal, nuestra implacable enemiga: entre sus intereses y los nuestros reina un absoluto antagonismo. Lo cual no impide que por algunos se conceptúe como muy posible un acuerdo franco-español en la cuestión de Marruecos.

## El pabellón inglés en Algeciras

Desde el 21 de Enero último funciona entre Algeciras y Gibraltar un vapor llamado *Maria Cristina*, para el exclusivo servicio del hotel de este nombre. Este vapor transportará entre ambas plazas los viajeros y la *correspondencia*. Al anunciar, en nuestro número de 22 de Diciembre, este suceso, dijimos: «El hotel *Maria Cristina* tiene ya su carretera, su muelle, su *semáforo*; no le faltaba mas que su vapor.» Ya lo tiene; y tiene tambien su servicio de correos. Pero la cosa no pasa de ahí. En *El Combate*, de Algeciras, de 24 de Enero anterior, leemos: «El nuevo vapor enarbolaba **bandera de guerra del Almirantazgo inglés**, detalle que ha sorprendido notablemente á todos los que presenciábamos el día 22 por la mañana, que ignorábamos fuera corriente usar por esta *Compañía particular la bandera de la Escuadra inglesa*.»

¡¡¡!!!

\*\*\*

Según nuestros informes particulares, que datan de ayer, el nuevo vapor que ostentando la bandera inglesa, está tinúa ostentando la bandera de Algeciras; su objeto principal será mantener las comunicaciones directas entre el hotel inglés de Algeciras y los paquetes ingleses y alemanes que hacen escala en Gibraltar.

El hotel *Reina Cristina*, aunque se engalana con los colores españoles es doblemente inglés: en primer lugar por su contacto íntimo con la Compañía de Badajilla-Algeciras, que se atribuye todo el mérito de su fundación; en segundo lugar porque aquel hotel depende de un sindicato inglés que posee los *Bristol Hotel* de Londres, Portsmouth, Gibraltar y otras localidades británicas.

¿Cómo es concebible que la autoridad de marina de Algeciras tolere el mástil, con verga y pico, que se alza en el parque del hotel, en el sitio mas dominante y despejado? Aquel es un mástil de señales, para comunicar semafóricamente, en caso necesario, con la plaza de Gibraltar.

Vaticinios funestos.

No ha hecho gran favor al general Linares el corresponsal de Palma que en un periódico de Madrid le ha atribuido esta declaración: «que somos un país muy pobre, lo cual nos imposibilita de desplegar las energías que requiere la defensa de la patria.» Es decir, que con el achaque de nuestra pobreza hemos de resignarnos á quedar á la merced de quien guste atentar á nuestra independencia. Mallorca y Menorca, al decir del general Linares, van á ser teatro de acontecimientos de mucha importancia el día en que cese el equilibrio europeo, que tan malparado anda. En otros terminos: que, si Dios no lo remedia, perderemos en breve el archipiélago balear como hemos perdido ya otros archipiélagos. Linares *dixit*.

Entre Algeciras y Cádiz.

El vapor *José María* va á ser retirado de la circulación, por volver al servicio el *Virgen de Africa*, que ha estado limpiando sus fondos en Gibraltar durante *nueve meses*. Es un escándalo que durante este tiempo el *José María* lo haya reemplazado, pues realmente este último no se halla en condiciones de navegar. No se crea por esto que el *Virgen de Africa* y el *Apostol*, buques puestos por el contratista en la línea Ceuta-Algeciras, llenen los requisitos exigidos por el pliego de condiciones. Este prescribe que la velocidad normal de los vapores sea de 12 millas. Aquellos dos *nunca* las han alcanzado. En las 17 millas que hay entre Algeciras y Ceuta invierten, por término medio, dos horas y cuarto; ó dos y media y á veces tres, con mar llana, cuando según el contrato no debieran emplear mas que una hora y 25 minutos. Y además preguntamos: ¿la dotación de estos bareos es la estipulada en el pliego de condiciones? ¿tiene cada uno de ellos un sobrecargo ó funciona uno para los dos? ¿cuentan con los botes necesarios y con número suficiente de salvavidas? Cuando para un servicio semejante el armador percibe la subvención anual de 130.000 pesetas, y además el importe del pasaje civil y de la carga,—importe



## De Marruecos

que hasta á cubrir los gastos, quedando la subvención como beneficio líquido—¿que excusa tiene para no sujetarse siquiera al pliego de condiciones? No existe una sola persona en Ceuta que no se lamenta de este estado de cosas; y sin embargo, nadie reclama, y quien debiera imponer á los contratistas el cumplimiento de sus obligaciones no hace nada tampoco. Debiendo llevar rolados Capitan y Piloto, solo existe uno de los segundos para ambos buques, quedando desprovisto de un tan importante cargo, el vapor que ha de hacer noche precisamente en Ceuta, para atender á servicios urgentes que puedan ocurrir entre sol y sol. Según la legislación de Marina, ningún buque que llegue á 160 toneladas, puede ir mandado por patrón, y si exclusivamente por piloto; y siendo los vapores correos entre Ceuta Algeciras de mucho mas tonelaje, son estos mandados por patronos. ¿Saben esto los capitanes de los puertos referidos? Seguramente que sí. ¿A qué obedece esta falta de cumplimiento de lo prevenido? Nosotros reclamamos porque eso no puede continuar así: en Septiembre termina el contrato; urge que para entonces se destinen al propio servicio dos buques del Estado. Aunque hay razones poderosísimas para que esta determinación se tome desde luego. Esos no son vapores; son pocilgas flotantes.

**Contrabando en Marruecos** En otro lugar de este número hablamos de la absolución que ha recaído en el proceso que se siguió en Gibraltar al patrón de laucha, José Tosso, por una partida de cartuchos metálicos que intentó embarcar con destino á Tetuán. Estos cartuchos llegaron de Amberes, á bordo del vapor alemán *Otto Woermann*, é iban consignados al comerciante de Tetuán Pinhas Bendahan.

¿Y que se hace en Ceuta con los exportadores de azufre y nitro? Los nombres de los que se dedican á este tráfico están en nuestro poder. Para que se vea que estamos enterados, diremos que al mas importante de aquellos mercaderes, el cual está asociado al efecto con un hebreo llamado J. B., le ocurrió últimamente un percance: de su propiedad eran 29 latas de tabaco, ocultas en un barracón de salazón de pescado, sito en el Agujero, las cuales latas fueron apresadas por el Inspector de vigilancia señor Crespo, acompañado de cuatro guardias.

¿No sabe el general Aguilar y Diosdado nada de este asunto? ¿No ha tomado las medidas oportunas, en vista de las denuncias formuladas por los periódicos de Madrid y de Ceuta contra los contrabandistas de azufre? ¿Porqué no pide á la administración de la aduana de Ceuta copia de los manifiestos de los buques, por los cuales obtendrá la prueba evidente de las cantidades de azufre que durante dos años se han importado en la plaza? Precisamos este período, porque es justamente el que atañe al mayor de aquellos traficantes. La autoridad superior de Ceuta está en el deber de enterarse de la importación de todas las materias susceptibles de constituir contrabando de guerra, y debe informarse del destino que se da á estas materias.

De una carta de Tanger, fecha 25 de Enero: «Mucho mejor es que España no haya tomado parte en la peregrinación diplomática á Rabat. Mejor es que no desempeñemos ningún papel en la lucha de influencias que se halla entablada cerca del Sultán. Mejor es que nos conservemos neutrales. Nada bueno puede salir para nosotros de esos manejos. Inglaterra, por medio de sus grandes periódicos, solicita nuestra buena inteligencia. En Francia hay un movimiento en nuestro favor: los del «grupo colonial» de la Cámara de los Diputados desean que españoles y franceses marchen de acuerdo en lo de Marruecos. Son anzuelos que se nos tienden. Se nos quiere como satélites como *testaferros*, no como aliados. La nación que posee Gibraltar no es posible que se entienda con nosotros en Marruecos, sino para engañarnos y traicionarnos una vez mas. De Francia nada cabe esperar: en Marruecos *es y será siempre* nuestra enemiga. Solo un *estadista* de la talla del Sr. Silvela es capaz de preconizar, á título de solución, la alianza hispano-francesa. No faltará quien sonría al leer lo que voy á estampar: en la cuestión marroquí nadie da hoy pié con bola, es todo ello una farsa, una comedia, cuyo desenlace estaría en nuestras manos, si quisiéramos. Al aconsejar neutralidad, no aconsejo la inacción. Muy al contrario, entiendo que la acción no es muy necesaria, pero una acción enteramente nuestra, encaminada á prevenir lo que la diplomacia de los otros países logrará con sus intrigas, la disolución del Imperio marroquí, suceso que no resolverá nada, acumulando mas bien nuevas dificultades, pero que será fatal para nosotros.»

## NOTICIAS

El 29 del pasado Enero dejó el mando de la 4.ª Compañía de Carabineros aquí afecta, el capitán don Venancio García, que ha sido destinado á Algeciras de Ayudante de aquella Comandancia.

Mucho sentimos el traslado, pues dicho oficial era muy apreciado en esta localidad, por sus bondades y exquisito trato.

Desde dicho día se hizo cargo de la Compañía, nuestro amigo el primer teniente D. Ricardo Almoguera, hasta el 2 del actual que tomó posesión el capitán D. Eduardo Saldivar, á quien tenemos el gusto de darle la bienvenida.

Por R. O. de 4 de Enero próximo pasado y teniendo en cuenta la importancia militar de este distrito marítimo, de conformidad con la Junta Consultiva de la Armada, se ha dispuesto que en lo sucesivo sea este desempeñado por un teniente de navío de primera clase.

El 1 del mes actual, tomó posesión del cargo de Ayudante de Marina de este distrito, el teniente de navío de primera clase don Mariano Moreno de Guerra y Croker, para el que fué nombrado por R. O. de 4 de Enero anterior.

Damos nuestra mas cordial enhorabuena á tan respetable jefe y no dudamos, que dado el cariño que profesa á este pueblo y en particular á la gente de mar, quien ve en él un protector, hará todo lo que esté de su parte por el progreso de

la industria pesquera y el desarrollo comercial de este tan importante como desvalido puerto.

Rayan en lo cómico las escenas á que dá lugar en Gibraltar el anís Krüger, fabricado en Cazalla de la Sierra. Algunos comerciantes se han atrevido á introducirlo en la plaza inglesa; la erérgica cabeza del Presidente del Transvaal que se destaca en el cartel anunciador de aquel anís, excita la irritación de los ingleses á un grado imposible de describir. La policía ha impedido que este cartel figure en los escaparates, los cuales, en cambio, están llenos de Robert, Kitchener White, Buller *et tutti quanti*. Por la aparición de este producto industrial, nos hemos enterado de que Krüger tiene partidarios en Gibraltar.

Nos escriben de San Roque: «Ha dado V. la noticia de las gestiones que se llevan á cabo por la compañía inglesa del ferro-carril para construir un ramal económico de la estación de San Roque á Puente Mayorga. Debo asegurarle que este ramal se prolongará hasta La Línea, y que hay el proyecto de llevarlo mas tarde hasta la Puerta de Tierra, de Gibraltar. Añadiré que el proyecto cuenta en Madrid con altos y poderosos apoyos. Esto ya puede V. suponerlo.»

El individuo de Gibraltar José Tosso, sorprendido en flagrante delito de exportación de cartuchos á Marruecos, *ha sido absuelto* por el Tribunal de Policía de dicha plaza.

En *El Fusil* de Madrid háblase de «la deferencia y atención que se guarda á ciertos y determinados personajes empleados en la compañía ferroviaria de Bobadilla á Algeciras y á otros varios sujetos que cargados como burros pasan por delante de los que en estas Aduanas (las del Campo) se encuentran para perseguir el fraude.» Esa deferencia y atención también las hemos notado nosotros. En Algeciras todos son amabilidades para cuantos tienen algún contacto con el ferro-carril ó con el hotel casabidos.

Se nos asegura que existe el propósito de unir, por medio de un cable submarino, el Hotel Reina Cristina de Algeciras á la red telefónica de Gibraltar. Nos resistimos á creer que se hayan practicado gestiones en este sentido. Aunque estamos acostumbrados en el Campo á presenciar cosas tan inverosímiles, que ya nada nos coje de sorpresa.

Itinerario de la escuadra inglesa del canal:

1.º Febrero: salida de Portsmouth para Vigo;—6 al 13 en Vigo;—15 al 27, ría de Arosa;—3 al 5 de Marzo, bahía de Tetuán (?);—7 al 13, Palma de Mallorca, saliendo para Gibraltar, donde permanecerá catorce días, al cabo de los cuales se dirigirá á la ría de Arosa, en espera de órdenes.

Lo que no comprendemos bien es la estación de dos días en Tetuán. Es posible que haya habido error en la transmisión de este itinerario.

El nuevo hotel que se está acabando de edificar en Algeciras en la margen derecha del Río Miel es propiedad de un súbdito inglés de Gibraltar llamado Cassola,

poseedor de cuantiosos bienes inmuebles en Algeciras, entre ellos la finca de Villa-Flor, en el Calvario, habitada por Morrison.

Un tal Manuel Pérez de Guzman y Boza, noble español con el título de marqués de Jerez de los Caballeros ha vendido á un yanqui, filibustero literario, su magnífica biblioteca, la cual contiene manuscritos inapreciables de nuestros grandes clásicos y verdaderos tesoros de la bibliografía patria. Toda esta riqueza el Pérez de Guzman, ¿pensar que lleva el apellido del héroe de Tarifa!—la ha cedido por la miserable suma de seiscientos mil francos el precio de un yacht.

¿Es cierto que los Scoot y Martín, armadores de Ceuta, han reclamado ante la autoridad competente por el hecho de haber sido despachado en Ceuta para Málaga, el vapor *Esperanza*, con cargamento de envases vacíos? Este vapor ¿no es el antiguo *Esplor*, de la matrícula de Oran? ¿En que condiciones se le ha otorgado el permiso provisional de abanderamiento español de que goza desde hace seis meses? ¿No fué para que pudiese dedicarse al cabotaje entre Ceuta y Gibraltar? Sería de desear que estos puntos se aclarasen. Por nuestra parte estamos dispuestos á ampliarlos.

Mientras en Rabat la embajada británica es colmada de honores y agasajos, en Casablanca no soplan vientos muy favorables á los ingleses. El cónsul británico en aquella ciudad Mr. Maclean quejase de la mala voluntad de las autoridades marroquíes y de la falta de seguridad que existe en la propia comarca. Un robo considerable se ha cometido en la residencia de un súbdito inglés; y en el espacio de pocos días han sido robados, entre Rabat y Casablanca, los correos español, inglés y alemán. Según se vé, los moros no hacen gran caso del famoso bando que dió el Sultán á su llegada á Casablanca, bando por el que se infligían torturas terribles á los culpables de ocasionar perjuicios á súbditos extranjeros.

El vapor *José María* no será retirado de la línea Ceuta-Algeciras tan pronto como pensábamos, puesto que el *Virgen de Africa* que creíamos á punto de reanudar su servicio, salió de Gibraltar y llegó á Cadiz el 3, en donde continuará sus reparaciones.

¿No podrían las autoridades de marina de Ceuta ó de Algeciras mandar reconocer minuciosamente el casco del *José María*?

No solamente los ingleses han adquirido y siguen adquiriendo en el Campo de Gibraltar vastas propiedades (de las cuales daremos en su día la enumeración) mas tambien, según nos afirma persona digna de todo crédito, no faltan españoles que, en pacto reservado con súbditos ingleses (detrás de los cuales está la autoridad de Gibraltar,) han comprado por cuenta de estos, en sitios demasiado sospechosos, terrenos cuyos genuinos propietarios harán valer en momento oportuno sus derechos. Los escándalos que hasta aquí hemos ido anotando son de muy poca monta comparativamente con los colosales escándalos que hay en perspectiva.



## El Centinela del Estrecho de Gibraltar

Leemos que una Compañía española solicita la concesión de un tranvía eléctrico entre la Línea y Gibraltar, y que el viaje costará 10 céntimos de peseta. Dudamos que sea una compañía española la solicitante. Española también es, en apariencia, la que explota el ferro-carril: el hotel, los vapores, negocios que en el fondo y en la forma no pueden ser mas ingleses.

El sábado último, á las 9 de la mañana, desembarcaron en el muelle inglés de Algeciras 180 turistas yanquis, los cuales inmediatamente salieron para Granada y Málaga en un tren especial. Estos turistas llegaron á la rada de Gibraltar, á bordo del vapor alemán *Augusta Victoria*, del cual, apenas fondeó en aguas inglesas, los viajeros alemanes se trasbordaron al *Margarita*, de Morrison, que los condujo á Algeciras. La Sanidad de esta última ciudad no se ocupó en averiguar si el vapor alemán había ó no recibido entrada. Los vapores de la Compañía del ferro-carril están autorizados para hacer el servicio entre Gibraltar y Algeciras; pero cuando atracan al muelle de Algeciras procedentes no de Gibraltar, sino de un buque surto en rada extranjera, no es admisible que se les dispense de las formalidades sanitarias. Sentimos que el Director de Sanidad de Algeciras se ponga en el caso de que le dirijamos semejante advertencia.

El célebre vapor *Enrique*, en el cual exponen sus vidas los obreros del dique, ha sido vendido á una casa española de Cádiz, la misma que tiene el contrato Ceuta-Algeciras. No sabemos aún quien reemplazará al *Enrique*, ni que nuevos destinos aguardan á esa «vieja chocolatera» en su futura situación. La dotación del *Burique* pasará á prestar servicio á bordo del *Cristina*, el vaporcito del hotel de este nombre.

Como quiera que el *Cristina* llegó con bandera inglesa, sin que sus propietarios se dignasen pasar aviso á la aduana, ésta, al cabo de tres días, término fijado por la ley, denunció el caso á la Comandancia de Marina, la cual se ha visto obligada á proceder contra la Compañía inglesa, por infracción de los reglamentos marítimos. Buen comienzo para el nuevo vapor que tantos episodios promete.

Como complemento de estas noticias, diremos que el *Cristina* cambiará un día de estos la bandera inglesa por la española.

Las últimas noticias dan como hecho el nombramiento de El-Menebbi al puesto de Gran Vizir. Maclean será elevado al rango de bajá, y el Rey Eduardo VII le concederá la Orden del Baño.

Á última hora vemos en una comunicación oficial de la Comisión Sanitaria Internacional de Constantinopla que desde el 20 de Enero último la peste bubónica está en Smirná, cuyo puerto ha sido declarado sùcio. En Gibraltar ninguna declaración se ha hecho en este sentido, apesar de que son allí frecuentes las procedencias de Smirná.

Contra los cal- El domingo último tuvo lugar en la Plaza de toros de Algeciras el meeting convocado por los elaboradores de tabacos, por

medio de una proclama profusamente distribuida, llena de lindezas para los compañeros calpenses, á los que califica de «raquíticos y despreciables» impropios de todo trabajo «que no represente delaciones, bajezas y latrocinios como el de la inmaculada caja.» Sino estuviéramos de antemano convencidos de la razón que asiste á los obreros españoles, los discursos pronunciados en el meeting bastarían ampliamente á convencernos. En alguno de esos discursos rebosaba la tristeza; la huelga forzada dura hace cinco semanas, los obreros casi no tienen ya prendas que llevar á las casas de préstamos, en muchas familias se sufre el hambre. Con esto cuentan los socialistas calpenses para que los obreros españoles capitulen por completo.

Los elaboradores de tabaco demostraron en sus discursos una gran sensatez y una verdadera fuerza de razonamiento. Emplearon el lenguaje mesurado de quien siente para sí el derecho y la lógica. ¡Lástima grande que toda la población obrera de Algeciras no respondiera al llamamiento que les fué dirigido! Pero se trata realmente, en todo este conflicto, de una cuestión social? Los causantes de la huelga no son los patronos, sino los obreros calpenses. Esto, en cierto modo, se imponen á los patronos, y no cabe duda que si estos últimos admitieran, en las condiciones actuales, á los españoles, entonces serían los calpenses quienes se pondrían en huelga. En tal alternativa, los patronos gibraltareños no vacilan. El proceder usado por los calpenses para con los trabajadores españoles es perfectamente sùcio y desleal. Aunque el acuerdo entre ambos elementos se haga y los españoles vuelvan todos á trabajar, la divergencia quedará á latente y el conflicto estallará de nuevo mas tarde, con mayor fuerza. Los españoles pueden reconciliarse con los patronos; con sus compañeros de Gibraltar toda reconciliación verdadera es imposible.

En el meeting se proclamó el *boy-cott* de los establecimientos de *Jorge Russo* y *Luis Diaz*. ¡Está bien. Mas semejante solución ¿será suficiente? El *boy-cott* necesario, á nuestro entender, es el de Gibraltar. Por ahí deberían empezar á solidarizarse los obreros de La Línea y de Algeciras; por ahí tan solo meterán en cintura á los socialistas calpenses y demás enemigos de España.

Los ingleses Nos escriben de Algeciras, con fecha 3 de Febrero: «Insistan Vds. en proclamar que el tren inglés que atraviesa las calles de Algeciras es una calamidad de primer orden. El trayecto de la estación propiamente dicha á la estación marítima lo efectúa silenciosamente, y rara vez al paso. La mejor voluntad del maquinista nada puede contra esto último; á la ida al muelle, pues entre la estación y el puente de hierro hay un ligero desnivel, y muchas veces, á pesar de los frenos de seguridad, los vagones cargados ejercen presión sobre la locomotora. Le es difícilísimo á este disminuir su velocidad al desembocar del referido puente frente al del Río Miel, uno de los puntos de mas tránsito que hay en Algeciras. Desde que este ramal funciona han ocurrido junto á aquel sitio tres accidentes mortales. Es milagro que no ocurran más.

«Lo conveniente sería que este ferro-carril no pasase mas allá de su estación terrestre. El ramal hasta el muelle no aprovecha á los intereses españoles ni á los viajeros españoles. Es una concesión infame hecha á los intereses de Gibraltar y á la comodidad de los viajeros ingleses. En aras de esto la seguridad de los habitantes de Algeciras corre peligro y el Río Miel hállase inutilizado en perjuicio notorio de la marina local. En la llamada «estación marítima» los rails ocupan el arroyo y el paso de los peatones sirve de andén. Ahora bien: á la llegada de los ómnibus y de los trenes, el enorme ómnibus del hotel inglés evoluciona sobre el andén ó acerca y estaciona en la misma. Huyendo de los caballos del coche, expónese uno á caer bajo las ruedas de la locomotora y vice-versa. ¿Las ordenanzas municipales no rezan, pues, para los ingleses? ¿Porqué los agentes de policía urbana no obligan al vehículo inglés á maniobrar y á permanecer, sea en el arrecife construido por cuenta del hotel, sea en la calle de San Quintín, que corre paralela á la estación? A esta misma pregunta se me ha contestado ayer que los agentes municipales no tienen nada que ver en el asunto, por la sencilla razón de que por orden expresa, no se encuentra ni uno solo de ellos en la orilla derecha del Río Miel. El Ayuntamiento de Algeciras, desde el punto de vista de la policía municipal, ha hecho abandono de Villavieja, barrio en el cual, como es sabido los ingleses campean por sus respetos.

«Invito, pues, por conducto de su digno periódico, al Ayuntamiento de esta ciudad á que coloque una pareja de guardias en la calle de San Quintín, conocida vulgarmente por Banda del Río, y á que haga respetar las Ordenanzas municipales en la vía pública que conduce al muelle. Si mi invitación no se oye, acudiré en queja al Gobernador de la Provincia; y veremos si la Villavieja continua siendo territorio español ó si la jurisdicción inglesa impera ya en aquellos parajes.»

No tomamos partido ni por unos ni por otros, ningún interés político ni personal nos guía en esta cuestión; pero las noticias que recientemente se han recibido de Ceuta, nos mueven á persistir en que la situación de aquella plaza de guerra no puede quedar así. Basta ya de reyertas, basta ya de palos, basta ya de sablazos. En una palabra, basta ya de elecciones y de miserias locales. Por el honor de la patria, es indispensable que tal espectáculo cese. Cese para siempre de decirse que fulano ó mengano es y será el amo de Ceuta. Allí no debe haber mas amo que España. El caciquismo, la podredumbre electoral, la influencia del alcalde de monterilla ó del diputado sanroqueño ó de donde quiera que sea, todo eso debe desaparecer de nuestra posesión africana. Que Ceuta deje de ser un foco de escándalos y de mangoneos y de fraudes. ¿Para que fué allá el general Weyler? ¿Es ó no Ceuta una plaza militar? ¿Quién gobierna en Ceuta? Nadie se da cuenta de la terrible responsabilidad en que se incurre permitiendo que aparezcamos ante los moros y ante los ingleses como gentes sin decoro, sin pudor y sin patriotismo,

aptos para todo, excepto para guardar el respeto debido á nuestra bandera. En es-te anatema envolvemos á todos los que, por una causa ó por otra, contribuyen á nuestro desprestigio y á nuestro deshonra en Ceuta.

Maclean En la recepción de la embajada inglesa en Rabat, y El-Menebbi embajada inglesa en Rabat, lo que mas ha resaltado han sido las figuras del pacotillero escocés Maclean y del moro averiado El-Menebbi, ministro de la Guerra (*sic*) de S. M. S. Ambos compadres son los principales instrumentos de la influencia británica en la corte del Sultán. Esta influencia no tiene otro apoyo. Así, hay que ver los halagos que el Embajador extraordinario Nicolson y el general Nicolson dispensan al exsargento de Gibraltar y al astuto moro. A Maclean se le hace entrever el título de baronnet. Despues de todo el asesino Kitchener es lord. Bien puede gratificarse con el tratamiento de sir al excelente Maclean, que se vé, de repente, transformado en diplomático y en uno de los sostenedores de la gloria británica. A decir verdad, El-Menebbi y Maclean no se atreven á cantar victoria. Todavía les queda la etapa de Fez. Allí es en donde se librará la batalla decisiva. La lucha de influencias está hoy entablada entre Francia y la Gran Bretaña. El Imperio marroquí permanece completamente extraño á esta contienda. Es una intriga cortesana de la mas baja especie. Ambos contrincantes invocan el mismo lema: el *statu quo* de Marruecos. Y lo invocan, con ánimo de echarlo de una vez por el suelo, apenas triunfen.

Los ingleses Segun El Correo de Ma-drid «Canarias, por las condiciones propias de sus habitantes y por sus relaciones comerciales y sociales con los ingleses y otros extranjeros, es un país de gran cultura y exquisita urbanidad.» Parece que por eso ha sido relevado de la Capitanía General de Canarias, el Sr. Perez Galdós, siendo nombrado en su lugar el general Bruzón, que en su larga residencia, como Comandante General en el Campo de Gibraltar, ha podido aprender á tratar con los ingleses. Esa declaración del periódico madrileño de que los ingleses (secundados por otros extranjeros) están civilizando las Canarias llevando á ellas la urbanidad y la cultura, es una confesión peligrosa, á través de la cual podría comprenderse que la influencia extraña trasciende ya hasta el fondo íntimo de la sociedad canaria. Lo de «urbanidad y cultura» es un modo de hablar, bien que injurioso para los habitantes de Canarias, á quienes se divide en dos clases: los cultos ó extranjerizados y los salvajes ó españoles. El general Perez Galdós, por lo visto, pertenecía á esta segunda clase; de ahí que haya sido destituido.

## CRÓNICA DEL ESTRECHO

Movimiento de buques de guerra en el Estrecho de Gibraltar durante el mes de Enero de 1902.

Españoles: el crucero *Infanta Isabel* y el acorazado *Pelayo*, hácia el E. con escala en Ceuta.—Ingleses: la cañonera de 1.ª clase *Cockatrice* y el acorazado *Illus-*