

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 10.

Tarifa 16 de Enero de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

La esclavitud en Marruecos

Inglaterra tiende sobre Marruecos su *manto protector*. Bajo los auspicios británicos, Marruecos va á civilizarse. Su armamento, bueno ó malo, es inglés; sus instructores militares, ingleses; y ahí está el Caid Maclean, el eminente pacotillero, encargado de representar en la corte scherifiana la cultura y las ideas de la Gran Bretaña. La dulce Albión, en su amorosa ternura por el Imperio del Moghreb, contempla benévola el tráfico de carne humana que allí se practica.

Porque, como es sabido, la trata florece en Tanger mismo, á las barbas de los representantes de Europa. Lo de los cautivos españoles de Arzila no es sino un episodio de la trata. La carne blanca, femenina ó masculina, tiene más valor que la negra. El que vendió al hijo y á la hija de Montes hizo sin duda un buen negocio. Sid-el-Azi, el gobernador de Casablanca, estuvo bien inspirado al regalar á S. M. S. las cinco circasianas. Mejor presente no se le podía haber ocurrido. Aunque algunos detalles de este asunto quedan en el misterio. ¿De donde y por donde llegaron las bellas odalisca? ¿Quien las compró? ¿Como se adquirieron? ¿Quien ha sido el corredor de esta interesante operación? Inútil meternos en honduras. Aquello es artículo de importación, calidad extra. Marruecos posee su producto indígena, y hasta exporta. La cosa no puede ser ya mas banal. Cuantos europeos han visitado aquel país, han asistido en los zocos del Gharb á la compra y venta de esclavos; y á nadie semejante espectáculo ha quitado el sueño, que sepamos.

En una carta de Tanger que hemos publicado en estas columnas, se nos hablaba del agente consular yanki que solía dedicarse no ha mucho tiempo al comercio de esclavos en los zocos, plantando el pabellón estrellado junto á la tienda dentro de la cual se terminaban las transacciones. Esto no nos extraña. La bandera del Tio Sam, eterno emblema del filibusterismo, lo propio sirve para encubrir las estafas y las granjerías de los misioneros metodistas del Asia Menor, que para dar sombra á las especulaciones mas bochornosas, con tal que produzcan dólares.

Pedir que se extirpe de Marruecos la odiosa costumbre de traficar con seres humanos sería, en efecto, mucho pedir; ciertas sociedades no puedan prescindir de ello, y una sociedad no se destruye por su base, en virtud de un simple decreto. Menelik, el humano Menelik como dicen algunos, el Emperador cristiano Menelik II es el mayor esclavista de toda el Africa, y lo mejor de sus rentas viene de lo que reporta la venta de esclavos.

La política tiene, en verdad, necesidades enojosas. Si los ingleses y los franceses hacen la *vista gorda* en Ethiopia, en donde se las han con cristianos como los ingleses, los franceses y los demás no

harán lo mismo de Marruecos, que, al fin, es tierra de moros. Pero independientemente de las indulgencias diplomáticas y de otras consideraciones explicables, están el decoro, la rectitud de sentimientos, el respeto humano. Pequeñeces, para una nación tan poderosa como Inglaterra, y tan refractaria al sentimentalismo. A no ejercer influjo preponderante en Marruecos, ella sería quien fatalmente llevara la batuta del antiesclavismo. Mas como sucede lo contrario, todo en Marruecos le parece color de rosa; su ascendiente lo emplea en provecho propio, y rehuye ciertas iniciativas bienhechoras. Mal que nos pese, nos hemos acordado de Inglaterra al abordar esta escabrosa cuestión. ¿No es Inglaterra la que tiene hoy vara alta en la corte marroquí? También la tiene, y mas alta aún, en la de Zanzibar; y en este momento acude á nuestra memoria el Informe de Sir Arthur Hardinge, probando que la esclavitud en aquel país está muy bien empleada, y declarando, con laudable franqueza, que el papel de redentor, tal como lo entienden los ingleses, no redundaría siempre en beneficio de los redimidos.

BELGAS Y MOROS

No es nueva la idea de que Bélgica se encargue, en nombre de Europa, de administrar y organizar el imperio marroquí. Esta idea se emitió hace un par de años, siendo bien acogida en el mundo político europeo, por un publicista belga conocedor de Marruecos. Estos días la vemos expuesta en varios periódicos extranjeros. No se formulan en contra de ella serias objeciones. Examinase como cosa que, lejos de ser descabellada, ofrecería grandes facilidades de realización.

Dicho encargo podíase haber confiado á España y en ello anduvieron de acuerdo, tiempo ha, algunas potencias, entre ellas Alemania. Tropiézase con la oposición rotunda de Inglaterra, á cuyos ojos la incapacidad de España no admite la menor duda. Hoy día semejante eventualidad ni se analiza siquiera. Europa no nos conferirá misión de ninguna especie en Marruecos; suponer lo contrario es hacer prueba de una insigne candidez ó de un majadero optimismo. Las circunstancias son susceptibles de cambiar; ello depende de nosotros; pero como nosotros *no haremos nada para que cambien*, vale mas que pongamos freno á nuestras ilusiones.

El papel que para Bélgica se deja entrever en Marruecos es el absurdo de los absurdos: en su día lo probaremos. Si nos ocupamos de la cosa es porque *está en el aire*; y como nada hay imposible cuando la diplomacia se mete á divagar, conviene que no perijamos de vista aquella solución.

Bélgica progresa rapidamente en los

mercados marroquíes, donde antes era punto ménos que desconocida. En Tanger, en poquísimo tiempo se ha puesto por encima de Italia (que desde hace tantos años figura en las estadísticas del comercio tangerino) colocándose inmediatamente despues de Alemania. Por lo que toca á la importación supera á España en un 25 %. De barcos belgas, ni sombra en los puertos marroquíes: las mercancías belgas llegan bajo pabellón alemán ó inglés. Durante muchos años, Francia monopolizó en Tanger la importación de buñías; según las últimas estadísticas publicadas, correspondiente á 1900, Francia envió 132 cajas de aquel artículo; Bélgica 506. En los tejidos de algodón, Bélgica nos lleva una ventaja de mas de 200 %.

En Larache es donde Bélgica ha hallado campo favorable al desarrollo de sus operaciones comerciales. Allí hizo su primera aparición, como importadora, en 1886. Hoy, en tal calidad, ocupa el tercer puesto (despues de Inglaterra y Francia) y antes que Alemania, mientras que nosotros ocupamos el sexto. Considerando el tráfico total, Bélgica conserva tambien el tercer puesto. Esta nación, que diez años ha pasaba desapercibida en Marruecos, en la actualidad cuenta ahí por algo comercialmente, y sus productos sin mas conocidos que los españoles. Bélgica ha ganado el terreno que nosotros hemos ido perdiendo—ó que hemos dejado ganar.

Algunas cancellerías europeas juzgan como una garantía la condición neutral del Estado belga, que no inspira recelos á nadie, que carece de marina de guerra, que no ha acariado nunca ideales respecto á Marruecos, y que ha demostrado en el Congo sus aptitudes colonizadoras y organizadoras. A Bélgica le favorece ante las demas naciones la actitud retraída que ha observado en la cuestión marroquí. A nosotros, esa misma actitud nos ha desprestigiado por completo, nos ha sido desastrosa. He ahí porque la idea, insensata por demás, de Bélgica mandataria de Europa tiene visos de lógica. En cambio, pocos se asombrarán que se nos relegue á un lado por débiles é ineptos.

De un periódico de Madrid.

«...baste decir, para complemento del proceder que emplea en todos sus actos la Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, que aun llega al extremo bajuno de guardar mayor deferencia á los viajeros ingleses que á los españoles, cuya conducta se censura duramente, por estar en abierta oposición con la buena educación de toda Empresa que en algo se estime».

Y ya no falta sino que los wagones de viajeros se destinen á los ingleses, y las perreras á los españoles. Eso vendrá, al paso que vamos.

Telegrafia sin hilo en España

COMUNICACIÓN ENTRE TARIFA Y CEUTA

Mientras en Inglaterra Marconi, en Alemania Slaby, en Rusia Popoff, en Francia Tissot, y en casi todos los países del mundo se dedican electricistas especiales á practicas y ensayos de telegrafia sin hilo, en este rincón casi olvidado de todos, una comision de Oficiales de Ingenieros han llevado á cabo modestamente trabajos y experiencias detalladas, demostrándose que el sistema español puede competir con los mejores del extranjero.

La comision la componen el Comandante D. Julio Cervera Baviera, los Tenientes: D. Antonio Pelaez Campománes y D. Tomás Fernandez Quintana, auxiliados por personal del Batallon de Telegrafos.

Los aparatos son de la invencion del Comandante Cervera, el cual ha obtenido privilegios de su sistema en Inglaterra, en Belgica, en Alemania y en España.

Durante tres meses se han hecho experiencias muy interesantes para la ciencia, deduciendo leyes y obteniendo resultados de importancia excepcional. El sistema del comandante Cervera está, pues en plena practica y su triunfo no puede ser mas completo. La estación de Tarifa, establecida en el cerro del Camorro, comunica perfectamente con Ceuta distancia de 34 kilometros.

Tenemos entendido que terminados los trabajos de emplazamiento definitivo entre Tarifa y Ceuta, la Direccion General de Telegrafos ha dispuesto que se comuniquen las Baleares y Valencia, utilizando dicho sistema. Los aparatos del comandante Cervera son de una precisión y de una sensibilidad extraordinaria, y con ellos es posible comunicar á grandes distancias.

España cuenta con su sistema propio de telegrafia sin hilo y no necesita recurrir al extranjero. La Linea Tarifa-Ceuta es un nuevo título de gloria para nuestro Cuerpo de Ingenieros militares. En cuanto al comandante Cervera, basta con hacer constar su éxito: es la mejor, la mas elocuente felicitacion que se le puede dirigir.

Por la primera vez vemos en el Estrecho de Gibraltar algo que es para los españoles motivo de legitimo orgullo. Nosotros, que censuramos con tan lastimosa frecuencia, mal que nos pese, obligados por un deber de patriotismo, experimentamos su verdadero goce al hallar una ocasion, como la presente, de aplaudir con toda energia de que somos capaces.

Para las suscripciones á este periódico en la costa de Marruecos, dirigirse á nuestro corresponsal en **Tánger, D. Antonio Arévalo, Librería Española.**

GIBRALTAR Y EL CONTRABANDO

«...para evitar abusos y fraudes que podría haber en la introducción de las mercancías, quiere el Rey Católico, y supone que se entiende así, que la dicha propiedad se cede sin jurisdicción alguna abierta con la región circunvecina de parte de tierra...» El tratado de Utrecht preveyó los abusos y fraudes, y su previsión fué bien inútil, porque Gibraltar, al arrogarse jurisdicción terrestre y jurisdicción marítima se convirtió en el emporio del contrabando. Si el Rey Católico, que tan explícito estuvo al hacer aquella salvaded, volviera por aquí, lucido se quedaba. A cincuenta leguas á la redonda de Gibraltar, no vería mas que tabaco, cerillas, bujías, azúcar, telas, y tantas y tantas otras cosas ¡todas de contrabando!

Por contrabandear, se contrabandea hasta con los artículos del país. Hay quien compra en Gibraltar el aceite de Andalucía, el cual, por haberse rozado con la plaza inglesa y haber tomado un olor de fraude, vuelve á Andalucía, y compite con el que no salió nunca de viaje. De Gibraltar se introducen en España, de contrabando, géneros de *fabricación catalana*. De modo que allí hasta se falsea contrabando, que es cuanto se puede decir.

El clásico contrabando que ha dado legendaria celebridad al contrabandista andaluz ha desaparecido. Antes, el contrabandista formaba una clase, y los que en las ciudades concentraban la mercancía introducida fraudulentamente y las expendían bajo apariencia legal eran gentes especiales, que disponían de medios especiales también, no al alcance del vulgo. Hoy *todo el mundo* en los alrededores de Gibraltar, es contrabandista. Quién viviendo en estas tierras no haya jamás usado, á sabiendas y con intención, artículos de contrabando ¡que levante el dedo!

El fraude se ha extendido por la provincia de Cádiz y de Málaga y hasta por la de Granada, como una inmensa mancha de aceite. Es un contagio, una epidemia; está en el ambiente; se infiltra por todas partes; se desparrama en infinidad prodigiosa de regueros. Al contrabando en grande escala de otros tiempos, canalizado en los desfiladeros de la sierra, ha sucedido un contrabando menudo, infinitesimal, invisible, impalpable, contra el cual el fisco nada puede. No existe comarca en que la aduana sea mas severa, ni en que haya mas lujo de resguardo de mar y tierra; no es posible hacer un paso sin topar con un carabiniro; y los *blanquillos* os acechan al torcer de cada esquina. ¡Todo en vano! ¿Os imagináis una legión de ratones royendo, hasta desmoronarlo, el Peñón de Gibraltar? Tal es el efecto que producen aquellas legiones de funcionarios en la quimérica obra de la extirpación del contrabando.

Gangrena incurable que el Estado español debe á los ingleses. Todo está organizado en Gibraltar para favorecer los abusos y fraudes á que se refiere el tratado de Utrecht. Ellos son el principal elemento de vida, la base de la prosperidad de Gibraltar. Nuestros gobiernos, con su tolerancia y sus ineficaces abdicaciones, han colaborado poderosamente á esta situación.

La supresión radical del contrabando causaría la ruina de Gibraltar. Mas ella sería tambien una catástrofe para el campo. ¿Queréis llevar el pánico á estas poblaciones? No les habéis de la peste bubónica ni del cólera; decidles que, por arte mágica, ya no habrá mas contrabando. Es imposible establecer un cálculo, siquiera aproximado, de los centenares de millones que esta plaga nos cuesta. Por ahí podría demostrarse que Gibraltar no solamente es una vergüenza nacional, si que tambien una carga tremenda que la industria española y el Erario público tienen que soportar, sin remedio posible.

El caciquismo en Cádiz

Las cartas particulares y los periódicos que recibimos de Cádiz, así como las correspondencias dirigidas desde aquella ciudad á los periódicos de Madrid, nos causan cierta pena. En la mas importante de nuestras posesiones del N. de Africa reina un malestar, una agitación, que no cuadran en manera alguna con lo que corresponde á una plaza eminentemente militar en que todo debe ser orden, disciplina y compostura. En Cádiz, por el contrario, la anarquía se ha suplantado á la ley, y la intranquilidad de los espíritus va de par con la efervescencia de los odios locales. ¿Quién manda allí? Nadie. La autoridad militar que debiera ser la dominante, es juguete de las cábalas políticas; carece de influjo moral y de prestigio; dentro de aquel recinto fortificado no impera ni el régimen de guerra, ni la ley civil, ni nada que trascienda á poder regular. Allí no hay mas ley, ni mas voluntad, ni mas fuerza que la del cacique.

Harto acostumbrados estamos á oír vituperar el caciquismo en España; pero que esta calamidad haya echado raíces en una plaza fuerte, depositaria de altos fines históricos, guardadora de lo poco que nos queda de honor en el Estrecho, eso pasa de los límites de lo imprevisible y de lo extravagante.

El Comandante General de la plaza de Cádiz vive bajo la presión de un perenne ultraje; sus amplias atribuciones son desconocidas y ni puede ni se atreve á ejercerlas. Cádiz es el feudo de una familia de mangoneadores, que ni siquiera tiene abolengo español. Oíase el rumor unánime, testimoniado por hechos patentes: monopolio de servicios públicos, contratas abusivas; subastas equívocas; fraudes electorales; cuentas pendientes, nepotismo; ilegalidades de todo jaez... y luego, tiranía omnimoda, atentados contra la seguridad de los ciudadanos, partida de la porra, escándalos callejeros... Tal es el espectáculo que ofrece Cádiz, plaza de guerra, en donde, según se supone, rige la ley marcial. El honor de nuestra bandera, de la bandera que flota, símbolo de nuestras viejas glorias, en el Africa de Cisneros y encima de una de las columnas de Hércules, como para atestiguar que todavía no lo hemos perdido todo, exige imperiosamente que el caciquismo desaparezca, sin tardanza, de Cádiz. Deber es del Comandante General, expulsar al cacique, quien quiera que sea, de la plaza. Y si el cacique, valido de sus influencias en el elemento civil, parlamentario y venal de la corte, se resiste, ahí

está la *partida*, que sabrá amarrarle los codos y depositarlo en una lancha. Verdad es que el Comandante General, al realizar este acto de justicia, que se halla dentro de sus facultades y que las circunstancias *ordenan*, se malquistará con el gobierno, y acaso tenga que dimitir. Pero el aplauso de todos los buenos españoles y la estima de todos los hombres honrados estarán con él; y Cádiz no hará nada de mas erigiéndole una estatua.

Porque una vez que el cacique haya recibido tan estruendosa lección, para regocijo de cuantos creen aún en la resurrección de las energías patrias ¿quién se atreverá á reanudar el caciquismo en Cádiz?

En la *Revista de Aragón*, Marruecos el distinguido catedrático de árabe de la Universidad de Zaragoza, don Julián Ribera, se ocupa, en una serie de artículos de la cuestión de Marruecos. «El *statu quo*, dice, vista nuestra impotencia actual, sería la mejor solución; con él se dilataría el asunto hasta que nos alumbraran días mejores; pero el impedir que se altere, exige que tomemos otro rumbo diametralmente opuesto en nuestras relaciones con el imperio marroquí. Yo deseo el *statu quo*, mas quiero que sea *activo*, es decir, llevando á efecto por nuestra parte todo lo necesario para que Marruecos por sí, ó con nuestra ayuda, se sostenga. Hasta me parecería conveniente que no se abriese el comercio europeo en los grandes negocios: allí en los pequeños y *baladíes* nadie nos aventaja, y por ello van llenándose de modestos comerciantes españoles las ciudades de las costas. Pero el día en que las grandes explotaciones se realicen, las harán otros más potentes, quedando los españoles por su inferioridad momentánea actual en dependencia casi absoluta del capital europeo: seríamos jornaleros en el campo, jornaleros en las minas, jornaleros en las empresas industriales, como ocurre al presente en algunas provincias de Argelia á donde se dirige parte de la emigración española.»

Nos escriben de Tanger, con fecha 9 del actual: «Debe V. haberse enterado por los periódicos, del resultado negativo de las gestiones practicadas por el agente secreto español en la kábil donde se encuentran cautivos los dos niños españoles. Este resultado era de prever. Cada vez me convenzo mas de que la diplomacia de Tanger no conoce la *aguja de marear* en lo que se refiere á los asuntos íntimos de los moros. Declaro rotundamente que si, desde un principio, no han sido rescatados los muchachos en cuestión, no es porque no se haya podido, es porque *no se ha sabido*. Empiezo por dejar á salvo la responsabilidad del Ministro de España en Tanger, quien ha hecho cuanto le ha sido dable, y ha desplegado en este ocasión un celo y una habilidad indiscutibles. Pero hay resortes, elementos, medios de acción que no se han puesto en juego. No seré yo quien cometa la imprudencia de revelarlos. Ellos no envuelven ninguna complicación; al contrario, son la sencillez misma, y este su modesto servidor, que se guardará bien de ingerirse en los asuntos diplomáticos, siendo enteramente ajeno á ellos,

puede asegurar á V.,—y está dispuesto á demostrarlo, como lo demostraré públicamente cuando lo juzgue oportuno—que hubiérale sido posible obtener la libertad de los cautivos, en el término de cuatro ó cinco días, y sin desembolso alguno ni por parte de España ni por parte de Marruecos. Y no se vaya á creer que este constituye un secreto particular mio, nada de eso; solamente, *hay que saberlo*».

Los vientos en el Estrecho de Gibraltar

Según las observaciones hechas en el período de 14 años, de 1870 á 1884, de los 365 días del año el Levante sopla en el Estrecho durante 115 días, el S. E. 10 días y el N. E. 44. De modo que los vientos variables del E. reinan durante 160 días; y el resto, es decir, mas de la mitad del año pertenece á las variaciones del lado de Poniente.

En la peor estación del año, entre Febrero, Marzo y Abril, predominan los vientos de N. E., acompañados frecuentemente de lluvias; y cuando se corren al E. ó S. E. generalmente se convierten en temporal.

Los vientos mas peligrosos del Estrecho, llamados «vendabales» son los del S. O. Los Levantes se anuncian antes de desarrollarse, y en Algeciras, Tarifa, Cádiz y Gibraltar pueden preverse con 24 horas de anticipación.

EL PUERTO DE TARIFA

V

Seis veces por semana pasa por delante de Tarifa, de Poniente á Levante y de Levante á Poniente, el famoso *Foquin Piñago*, ese buque-Frégoli que á fuerza de ir y venir se multiplica, representando el solo centenares de buques y miles de toneladas, toda la navegación española en Tánger. Este vapor es, en realidad, la expresión de un desastroso monopolio. El *Piñago* recibe una subvención y goza de privilegios, que le hacen dueño de la línea del Estrecho, y le ponen al abrigo de toda competencia.

Esto no es una manera lógica de favorecer la navegación y el comercio. La Compañía Trasatlántica dispone de ventajas particulares y está asegurada contra todo quebranto, de suerte que es imposible que no haga negocio: así se comprende que esté interesada en que las anomalías actuales subsistan, anomalías que dificultan, sino imposibilitan, el funcionamiento de otras empresas. En nuestro número 4 hemos enumerado las trabas que ofrece el puerto de Cádiz, para todos los buques (excepto para los de la Trasatlántica): «Cádiz no presenta facilidades para el aprovisionamiento de carbón ni para las reparaciones y limpieza en dique, ni para la carga y descarga, que resulta onerosa para los armadores, por las estadías, derechos y otras gabelas. Tarifa carece de puerto y de *habilitación*. Algeciras, con un mediano fondeadero, tiene *habilitación limitada*. Cádiz está sin puerto y sin desarrollo comercial, á causa de su falta de comunicaciones con el interior. Todo conspira para que el comercio y la navegación española en el Estrecho de Gibraltar estén en misera

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

condición. Solo el barco de la Trasatlántica prospera. Lo natural sería que el *Pillago* observara este itinerario: Cádiz, Tánger, Tarifa, Algeciras. Mas su itinerario es este: *Cádiz, Tanger y Gibraltar*, con escala en Algeciras. Es decir, que toca en Algeciras por carambola. El Estado subvenciona un vapor para que sirva, de preferencia, á los intereses españoles los intereses de Gibraltar. En la plaza inglesa, el *Pillago* tiene flete y pasaje seguro, y gana dinero; por eso la visita tres veces por semana. En Tarifa, flete y pasaje son mas inciertos; hay que crearlos; hay que fomentar el movimiento (todo lo cual se efectuaría, con creces, si hubiera un vapor); pero no está asegurado de antemano. Entonces, ¿á qué título se da la subvención á ese vapor? ¿para que beneficie, como hemos dicho antes, á la plaza inglesa? Esta protección oficial, en la forma en que se dispensa, es un absurdo, y hace que en Tanger y en Gibraltar seamos la mofa de los extranjeros.

Una Compañía española, con un solo vapor, hace regularmente la escala de Tanger. Véanse á continuación las compañías extranjeras que tienen establecidos servicios regulares en el mismo puerto:

Inglésas.—1) Messrs. M. H. Bland & C.^o, Ltd., vapores entre Gibraltar y Tanger;

2) The Mersey Steamship Company (Messrs. Forwood Brothers C.^o), vapores á Gibraltar, Tanger, costa O. de Marruecos y de Canarias;

3) Compañía «Papayanni», de Liverpool, escalas periódicas en Tanger.

Francesas.—1) Compañía «Paquet», de Marsella, á Tanger y Canarias;

2) Compañía de «Navigation Mixte» (Compagnie Touache), entre Marsella y la costa norte de Africa, tocando en Tanger, Tetuán y Melilla;

3) Compagnie de Vapeurs de Charge Français, entre Dunkerque y Marsella, con escala en Tanger.

Alemanas.—1) Línea de Levante, entre Hamburgo y el Mediterráneo, con escalas en Tanger;

2) Línea «Wermann», de Hamburgo y Amberes á Tanger, Canarias y costa O. de Africa;

3) Línea «Sloman», entre Hamburgo, Tanger y los puertos de España é Italia;

4) Compañía «Oldenburg-Portuguese» (O. P. S. C.) de Hamburgo y Amberes á los puertos portugueses, Tanger y Gibraltar.

No nos es posible citar los buques de las antedichas nacionalidades, de compañías diversas, que ocasionalmente se detienen en Tanger varias veces por año. Otras naciones, cuyo comercio en Marruecos es infimo, muy por bajo del comercio español, tales como los Países Bajos, Italia y Austria, figuran en Tanger cada una por una compañía, con escalas regulares.

La Compañía española, que está subvencionada, sigue la corriente de las extranjeras, que no están subvencionadas, y va como ellas á Gibraltar. Bajo nuestro pabellón, y con el concurso del Estado español, se protegen las relaciones entre Gibraltar y Tanger; nosotros pretendemos que este es un contrasentido, un crimen de lesa nación, una inmundicia flagrante; y no vacilamos en suponer que todas las gentes imparciales nos darán

razón, si formulamos la siguiente demanda: que se retire la subvención que cobra la Trasatlántica á cuenta de su servicio entre Cádiz y Tanger, ó que se le obligue á suprimir la escala de Gibraltar y á establecer la de Tarifa.

Para las suscripciones en Madrid á este periódico, dirigirse á la librería de **D. Fernando Fé**, Carrera de San Jerónimo, 2.

La exploración del Estrecho

El día 4 del corriente se ha inaugurado en el Havre una escuela foto-eléctrica militar. Su fin es educar el personal que debe encargarse del servicio de los aparatos que se empleen en el litoral para explorar el horizonte. Este servicio se halla ya instalado en varios puntos del litoral francés, á proximidad de los puertos militares; y parece que va á ampliarse considerablemente.

Hemos tratado en uno de nuestros últimos números de la exploración nocturna del Estrecho de Gibraltar. Una escuela práctica por el estilo de la del Havre hace falta en España. En ninguna parte podría instalarse mejor que en Tarifa, en la isla de las Palomas, y al mismo tiempo funcionaría en éste punto una estación-modelo de proyecciones. El Estrecho de Gibraltar presenta condiciones admirables para este género de ejercicios.

NOTICIAS

A las 4'40 de la tarde del martes 14 del actual, cruzó por el Estrecho con rumbo al E. y en demanda de Gibraltar, una escuadra inglesa compuesta de cuatro cruceros, dos de los cuales pasaron muy próximos á esta costa demostrando

con esto que la conocen palmo á palmo.

Estos buques proceden de Portsmouth, y su viaje al Mediterráneo lo anunciamos previamente en nuestro número 8, fecha 2 del corriente.

Dichos buques han sido precedidos por los destroyers *Locust*, *Seal* y *Panther*, que fondearon el 11 del corriente en Gibraltar.

Hemos tenido ocasión de ver el bonito paso-doble, titulado «Luz», que dedica al Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad, el profesor de música, repatriado, D. José Díaz que se encuentra aquí de paso.

Leemos en un periódico de Cádiz que el coronel de ingenieros del Armada D. Armando Hezode, que habita en el Ferrol, tiene á sus hijas en Gibraltar, recibiendo educación en un colegio de aquella plaza inglesa.

La fragata *Pépita*, de la matrícula de Montevideo, que el 12 de Diciembre, pasó el Estrecho, con rumbo á Gibraltar, desbarbolada y á remolque del vapor *Hércules*, ha llegado el 6 del corriente á Alicante, remolcada por el vapor *Salinier*. Dicho buque salió de Bahía (Brasil) el 8 de Octubre último, sorprendiéndole en el Atlántico no lejos de la costa africana un duro temporal, que le hizo perder las jarcias, los botes y casi todo el velamen, viéndose precisado el capitán á arrojar al mar los palos mayor y mesana. El vapor *Salinier* debía conducirla á Barcelona; pero á causa del fuerte temporal ambos han tenido que ir de arribada forzoza á Alicante.

No podemos menos de celebrar que al crucero *Infanta Isabel*, en su viaje de

Cádiz á Málaga, se le haya dado órden de recorrer la costa de Africa, visitando las plazas españolas. Y nos congratulamos tambien de la visita que el acorazado *Pelayo* ha hecho á Ceuta. Nuestra satisfacción es tanto mayor, cuanto que en uno de nuestros últimos números nos lamentábamos de lo raro que era ver un buque de guerra español en el Estrecho.

El tremebundo coronel portugués Mousinho de Albuquerque, gran partidario de la alianza inglesa y autor de un folleto en que se preconizaba la invasión de España y la toma de Galicia, se ha levantado la tapa de los sesos. Ya no nos invadirá. De buena nos hemos librado.

Ha fallecido otro (el año pasado pagó su tributo á la muerte el general Ziriza) de los que concertaron el Tratado de París, el Sr. Garnica, del Tribunal Supremo. No dudamos que el embajador yanqui habrá mandado á su entierro una corona de flores.

A la hora de cerrar esta edición, continúa en pie el conflicto entre los obreros de la Línea y los obreros de Gibraltar, conflicto que no lleva trazas de resolverse en favor de los primeros, si, como parece probable, los segundos se adhieren á las estipulaciones de la Federación patronal que recientemente se ha formado en Gibraltar. En La Línea reina bastante agitación; y los obreros españoles se han dado ya cuenta de lo inútil y peligroso que es el llevar esa agitación á la plaza inglesa.

Una nueva línea de vapores hará escala en Tánger: débese á la compañía austro-húngara *Adria*, cuyo primer vapor, *Buda*, es esperado el 19 en Gibraltar.

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el día 9 al 15 de Enero de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de palos	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
9		Inglés	2	Vapor	Genoa	O.	11	E. Fresco	Marejada	Acelajado
		Alemán	2		Delos	O.	11,30			Brumoso
			2		Neuenfelds	O.	12			
		Inglés	2		George Fisher	O.	12,30			
		Alemán	3		Columbia	O.	1,10			
		Sueco	2		Dacny	E.	2,10			
		Francés	2		Massilia	O.	2,15			
		Inglés	2		Avoca	E.	2,20			
		Ruso	2		Fennia	E.	3			
		Inglés	2		Oswin	O.	3,20			
			2		Korona	E.	3,25			
			2		Cheltenham	E.	3,30			
			3		Goleta de Guerra	O.	4,20			
		Español	2		Acorazado Pelayo	E.	4,20			
		Alemán	2	Vapor	Helene	E.	5,10			
10	H C T N	Español	2		Apolo	O.	8,30			
	N T G K	Italiano	3	Vela	Due Fratelli Lofaro	O.	8,30			
		Alemán	2	Vapor	Welldunde	E.	9			
		Inglés	2		Dovona	E.	10			
		Alemán	2		Argor	O.	10,30			
	W B K G	Inglés	2		Diamond	E.	10,30			
			2		Incemore	E.	11			
		Belga	2		Saphir	E.	11,30			
		Inglés	2		Hesperia	O.	1,10			
		Holandés	2		Juno	O.	1,20			
	N S M P	Italiano	2		Dinnamare	O.	1,30			
		Español	2		Urquiola	O.	1,35			
		Danés	2		Chr Broberg	O.	3			
		Español	2		Anselmo	E.	3,20			
		Austriaco	2		Szent Istvan	E.	3,30			

Sigue en la cuarta plana.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

tar y en Tánger, continuando hacia Casa-
blanca, Mazagán y Mogador.

Ayuntamiento

Sesión del 11 de Enero de 1902.

Presidió el Sr. Alcalde y asistieron los
concejales Sres. Román Marín, Huete,
Escribano y Barrios.

Se leyó y aprobó el acta de la anterior.
Acordóse pagar á la nodriza del niño
que nació el primer día del siglo XX, 16
pesetas mensuales para acabarlo de criar.

Se concede una licencia al Contador de
este Ayuntamiento, Sr. Povea, encargán-
dose del despacho al Sr. Gómez Gallardo.

Fué nombrado para la Intervención en
la recaudación de Consumos, hasta que
se ponga la fianza por el rematador, á don
Juan Benítez Mariscal. Y por último,
acordóse dejar de manifiesto al público
por 15 días, las cuentas municipales, en
la Secretaría del Ayuntamiento.

El Tiempo en el Estrecho

Anoche refrescó bastante el viento E.
que reinaba, convirtiéndose en duro con
marejada del mismo

Al amanecer de hoy continúa el mis-
mo viento, y mar gruesa, lo que difi-
culta mucho la navegación en el Estrecho.

Cielo acelajado y las costas cubiertas
de bruma.

Advertencia

Rogamos á nuestros suscriptores de
fuera, que se hallan en descubierto con
esta Administración, se sirvan remitir el
importe de lo que adeudan, en letra de
giro mútuo ó de fácil cobro, sino quieren
que se le suspenda el envío del periódico.

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.

LIBRERÍA "EL SIGLO XX"

Santísima Trinidad, 8.

OBRAS NUEVAS.—**Florilegio** de
Poesías Castellanas del siglo XIX por
don Juan Valera.

Pasarse de listo por el el mis-
mo autor.

TARIFA.—Imp. Tarifeña

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de países	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Direc- ción.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
11		Francés	3	Vapor	Patria	E.	8	E. fresquito	Rizada	Acelajado
		Alemán	2		Stambul	E.	8,20			
		Inglés	2		Lundy	E.	8,30			
	Q F G P	Alemán	2		Gutefels	O.	9	E. flojo	Marejada	
	M F J C	Inglés	2		Nutfield	O.	10		del O.	
			2		Westburn	E.	11			
			2		Wansbeck	E.	11			
	H B R S	Rumano	2		Buguresti	O.	12,30			
		Inglés	2		Gladestry	O.	1,40			
			2		Duchess	O.	1,45			
			2		Ravensheugh	O.	2,20			
			2		Kilmore	O.	2,30			
		Alemán	2		Sicilia	E.	2,40			
		Español	2		Cabo Peñas	E.	2,50			
		Italiano	3	Vela	471	O.	3			
		Inglés	2	Vapor	Mars	O.	3,10			
			2		Raphael	O.	3,20			
	H G C Q	Austriaco	2		Ellenia	E.	4,30			
	L H K D	Francés	2		Vauban	E.	4,45			
			2		Ariadne	E.	4,50			
		Inglés	2		Trelawny	O.	5,30			
	K Q F T		2		Scottish Prince	E.	5,15			
12	M K V L		2		Coralie	O.	8	E. Fresquito		Acelajado
	J P K W	Noruego	2		Carolus	E.	8,20			brumoso.
		Inglés	2		Wisbech	O.	8,30			
	S Q D W		2		Arian	O.	12			
		Alemán	2		Furst Bismarck	E.	1			
		Inglés	2		Dunsley	O.	2,30			
		Noruego	2		Stalheim	O.	3,20			
		Alemán	2		Woglinbe	E.	3,30			
		Holandés	2		Teucer	E.	3,40			
		Inglés	3		Britannia	O.	4			
		Español	2		Plencia	O.	4,10			
			2		Jovellanos	O.	4,20			
		Inglés	2		Hartrilles	O.	4,30			
		Holandés	2		Bindaro	O.	5			
13	R H G Q	Inglés	2		Tresilan	O.	8	E. Fresco		Acelajado
	H D B J		2		Cousins Arbib	O.	8,15			
	J B N P	Español	2		Olimpia	O.	8,40			
	J W C R		3	Vela	Maria	E.	8,40			
	H P W F		2		Joya del Llobregat	E.	8,50			
		Inglés	2	Vapor	Lady Tennant	O.	9			
			2		Minerva	E.	9			
			2		Saint Bernard	E.	9,20			
			2		Ormidale	E.	9,30			
	R H W L	Español	2		Paulina	E.	10			
		Alemán	2		Bundesrath	O.	12,30			
	R V J B	Inglés	2		Daybreak	O.	1,25			
			2		Commonwealth	E.	1,40			
			2		Craiglee	O.	1,40			
		Alemán	2		Lahn	O.	1,50			
		Inglés	2		Byron	O.	2			
	J B Q G	Español	2	Vela	Cristina	E.	2			
			2	Vapor	Ontaneda	O.	3,20			
		Holandés	3		La Campine	O.	3,50			
		Inglés	2		City of Gloucester	O.	3,50			
		Español	2		Gabriel Ruiz	E.	4,35			
		Inglés	2		Tabaristan	E.	4,50			
			2		Aislaby	O.	5,10			
14	M B L W	Griego	2		Maria	E.	8,45	E. fresquito	Rizada	Acelajado
		Inglés	2		Dacny	O.	11			brumoso.
			2		Sandfield	O.	1,30			
		Español	2		Erando	O.	3,20			
		Inglés	2		Kenley	O.	3,20			
			2		Neva	O.	4,20			
			2		Masconomo	O.	4,30			
			2		Pendennis	O.	4,40			
15	H P F S	Griego	2	Escuadra	de cuatro Cruceros	E.	4,40			
	N J L Q	Inglés	2	Vapor	Baaiaanoz	O.	8	E. fresco		
	J B H R		2		Trevelyan	O.	8,20			
	N G L P		2		Cygnat	O.	8,40			
		Español	2		Mikado	O.	8,40			
		Inglés	3		Torre del Oro	O.	8,40			
		Noruego	3		Massilia	O.	11,20			
		Francés	3		Franco	O.	11,20			
		Inglés	2		Ville de Strasbourg	O.	11,40			
			2		Neto	O.	12,30			
			2		Archtor	O.	12,30			
			2		Ortona	O.	12,40			
	L G Q C	Francés	2		Turenne	O.	12,50			
	Q H J L	Alemán	2		No está en lista	E.	1,30			
		Español	2		Noviembre	E.	1,40			
		Inglés	2		Zara	E.	2,10			
			2		Joaquín Piélagos	E.	2,30			
			2		Talavera	E.	2,50			
			2		Boyne	O.	3			
		Austriaco	3	Vela	Afrikaner	O.	3,05			
		Inglés	2	Vapor	St. Paul	O.	3,10			
		Francés	2		Morocco	E.	3,45			
			2		Saint Andre	E.	4			
			2			E.	5			

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.