

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. II.

Tarifa 23 de Enero de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

DE TAFILETE Á LONDRES

El bueno del conde de Morphy, que se había metido entre ceja y ceja la cuestión de Marruecos, decía de un tono muy convencido: «El Estrecho de Gibraltar, lejos de separar, une: le sucede lo que á los ríos. El Estrecho equivale á un río, cuyas orillas son Marruecos y España. Mas claro, España y Marruecos forman un conjunto único, limitado por los Pirineos y el Atlas.» Durante mas de un cuarto de siglo nos hemos ilusionado con semejantes teorías, sin que nos aconteciera jamás ir al terreno práctico. Muy al contrario, toda nuestra política ha estado en contradicción abierta con nuestros ideales.

Otros, sin fantasías orográficas y sin Estrecho, han hecho mas camino que nosotros, y hoy día ocurre que la nación que mas lejana se encuentra de Marruecos es España. Tafilete, por ejemplo, sigue siendo para nosotros una región lunar: proponed, sino, á uno de nuestros comerciantes negocios con Tafilete: se ofenderá, creyendo que os burláis de él, ó se reirá á carcajadas. Inglaterra, Francia, la India francesa, Bélgica, Alemania comercian, sin embargo, con aquel rico oasis: allí mandan tejidos de algodón, té, bugias, quincalla, sederías; de allí reciben pieles y, sobre todo, dátiles. Las relaciones entre Tafilete y Europa, por Fez y Tanger, son corrientes y normales.

Los transportes resultan onerosos, y las dificultades no escasean; pero todo ello se prevee de antemano. En Fez, las mercancías en tránsito para Tafilete y en general para la comarca del sudeste, devengan un derecho de 5 á 10 % *ad valorem*. Al precio del transporte en mulas (solo animal de carga que puede circular en el trayecto pedregoso entre Fez y Tafilete) hay que agregar el «satat» ó tributo á las kábilas que mantienen la seguridad del camino. El cónsul de Inglaterra en Tanger ha hecho el cálculo de lo que cuesta un quintal inglés (50 kil. 80) de dátiles de Tafilete á Londres. Hélo aquí:

	£ s d
Primer coste en Tafilete, por quintal	0 5 6
Transporte á Fez, 170 millas de 10 á 14 días	0 7 6
«Satat»	0 3 0
Derecho de 10 % pagado en Fez ad valorem (primer coste, mulas y satat)	0 1 7
Transporte de Fez á Tanger, 168 millas	0 4 0
Derecho de exportación en Tanger, 20 reales von. por quintal	0 3 0
Flete y gastos, de Tanger á Londres, 1.300 millas.	0 5 7
Total de gastos	1 4 8
á añadir á cada 5 chelines 6 peniques de dátiles. El precio medio del transporte en Marruecos es de 52 peniques por quintal	

inglés y por milla. De las cifras que anteceden resulta que de Tafilete á Londres hay un recorrido de 1638 millas, y que el valor de un quintal de dátiles, aumentado de un 500 % por los gastos, es en Londres de 30 chelines, poco mas ó menos 1 chelín 8 peniques el kilo. El dátil del Trans-Atlas, llamado *Majhol*, se vende á muy elevado precio en España, en donde, precisamente á causa de su carestía, es casi desconocido. Nuestros negociantes en comestibles finos lo importan alguna vez de Londres ó de Marsella. Teniendo Marruecos á nuestra frontera, consumimos el dátil llamado de Persia, el mas barato de todos, que viene de Bassorah en embalajes de palma; es el mismo que en Egipto comen los mendigos y que en muchas partes sirve de alimento al ganado.

LA ALIANZA INGLESA

Uno de los hechos mas estrambóticos de la época presente es la seriedad, por no decir desfachatez, con que de vez en cuando los ingleses hacen insinuaciones en favor de una inteligencia con España. El *Standard*, de Londres, periódico conservador, anti-español como el que más, nos dice «que cualquier alteración del *statu quo* en Marruecos exigiria la concurrencia de todas las potencias mediterráneas, y en particular de España y de la Gran Bretaña.» Nótese que para aquel periódico la alteración del *statu quo* consistiría en toda combinación susceptible de amenguar el ascendiente de que la Gran Bretaña goza en Marruecos. En tal caso el «espléndido aislamiento» pesaría á los ingleses; y por lo que pueda suceder, excitan de antemano el amor propio de España, para contar siquiera con un aliado.

Los políticos ingleses andan de continuo buscando alianzas. Ora se postran humildes ante los yanquis, los cuales limitanse á ser, condescendientes, por la vaga gratitud que todavía les inspira la conducta vil y rastrera de Inglaterra en el conflicto hispano-americano. Ora hacen cocos á Alemania, y ya vemos la altanería con que esta les corresponde. Ora requieren las simpatías francesas, para lo cual funciona en Londres una sociedad de parlanchines llamada «*Entente cordiale*». Ora, en fin, como sucede periódicamente con una regularidad sistemática, se empeñan en convencer á los rusos de que Rusia é Inglaterra debieran juntarse para repartirse el mundo. Tenían gran fé en Italia, y ahora resulta que Italia se entiende con Francia, prescindiendo en absoluto de los ingleses, en una cuestión íntimamente relacionada con el equilibrio en el Mediterráneo. La sola alianza con que tienen derecho á envanecerse es la del enclenque Portugal; y, en sus horas de desaliento, se acuerdan de España. De lo cual aparece que el «espléndido aislamiento» con que se dan tanto lustre, es una espléndida ton-

tería que lord Salisbury arrojó en pasto al orgullo de sus compatriotas, quienes se satisfacen con ella cuando carecen de algo mejor.

Todo país gravitando en la órbita inglesa es país perdido, condenado á vivir sin fuerza, sin acción propias, decadente siempre y sumido siempre en degradante inferioridad. Véase, sino, Portugal; y los ejemplos históricos no harían sino comprobar nuestra tesis. Los Dilke y los Gibson Bowles pierden lastimosamente el tiempo al tratar de convencernos de los bienes que nos reportaría la alianza con Inglaterra. Esta alianza en 1712 nos costó Gibraltar; en 1810 nos hizo perder el dominio de la bahía de Algeciras. Inútil evocar lo que tuvimos que sufrir de parte de los ingleses por la ayuda que nos prestaron en la guerra de la Independencia. A esa nación solo se le puede odiar. «Los motivos de este odio, decía días atrás el *Berliner Tageblatt*, son el espíritu intrigante de la Gran Bretaña, su doblez, sus desleales maniobras para con las naciones fuertes y su brutalidad y rapacidad para con las débiles.» Así contesta uno de los mas acreditados órganos de la prensa alemana á los ingleses que se admiran de que los alemanes no sean sus mejores amigos. Dos revistas de Londres la *National Review* y la *Forthnightly Review* asumen la especialidad de lanzar requiebros á Rusia. Y el príncipe Metchersky, en su periódico *Grajdanine*, les larga estas lindezas: «os rechazamos; cada gota de amistad hacia Inglaterra, esa nación eternamente traidora, nos valdría un tonel de infortunios.» Esta frase, calcada en un proverbio ruso, refleja gráficamente lo que sería de nosotros en la coyuntura de un acuerdo como el que nos insinúan los ingleses.

No se nos oculta que en España hay hombres políticos que estarían dispuestos á pactar mañana con Inglaterra. Cuando esta nación se enseñorea en nuestro territorio ¿no halla toda suerte de apoyos oficiales? Despues de todo, podrían objetarnos los partidarios de la alianza hispano-inglesa, hoy estamos á los piés de la Gran Bretaña, hoy le obedecemos, hoy le servimos—y no tenemos pacto alguno con ella.

LA PESTE

La Antorcha de Ronda excita al Alcalde de aquella ciudad á que tome disposiciones contra la peste bubónica. «Como hijos de Ronda, dice, y apoyados en el derecho que tal vínculo nos presta, á la vez que incitados por el instinto de conservación de todos los seres, le rogamos—y esperamos del mas llamado á ello por el bien de todos—haga cuanto en sus medios quepa para evitar—de ser cierta la horrible nueva de la peste en Gibraltar—que la muerte tienda su manto negro sobre la hoy alegre ciudad de Ronda.»

Y en Gibraltar continúa la misma au-

sencia de precauciones y siguen recibiendo allí libremente las procedencias de los puertos infestados ó sospechosos.

La ley es formal: en Gibraltar *no se reconoce* la peste bubónica, como enfermedad infecciosa.

Cablegramas oficiales de la isla Mauricio anuncian que en aquella colonia británica la peste hace horribles estragos. Las tres cuartas partes de los atacados (y estos se cuentan por cientos) perecen. Las comunicaciones entre la isla Mauricio y Londres se llevan á cabo por Aiden y Gibraltar. El corresponsal en Londres del *Heraldo de Madrid* telegrafía:

«Cablegramas particulares recibidos por Casas comerciales de Londres, uno de cuyos cablegramas he visto, dicen que no se toman en aquella isla medidas sanitarias ni se impide la salida de los barcos que se dirigen á Europa, en donde nadie se prepara á defenderse contra la invasión.»

Hay que dar la voz de alarma, pues nos vemos amenazados de una exportación á Europa, en buques procedentes de la isla Mauricio, de la más terrible de las epidemias.»

¿De qué sirven todas las voces de alarma contra la pertinaz sordera de las Juntas de Sanidad de Gibraltar y Algeciras?

El Fomento del Trabajo Nacional, de Barcelona, ha tomado el acuerdo de dirigirse nuevamente á la Junta de Obras del puerto y al Ayuntamiento, para encarecerles una vez más la necesidad de activar el establecimiento de una estación sanitaria en aquel puerto en las debidas condiciones, *pues el arraigo y la propagación de la peste bubónica en Egipto, que se halla en comunicación constante por la vía marítima con Barcelona*, hace temer que se importe á dicha Ciudad, si no se toman las debidas precauciones sanitarias.

A Gibraltar llegan diariamente varios vapores procedentes de los puertos egipcios, y ninguna precaución se adopta contra ellos, ni contra los innumerables buques que allí afluyen, viniendo de todos los focos epidémicos del Océano Indico.

Leemos en la prensa extranjera que, á partir del 11 del corriente mes, las procedencias de Beyruth (Siria) han sido declaradas súcias, por causa de la peste bubónica. El Consejo Sanitario del Peñón nada ha dicho, á pesar que los buques de Beyruth á Gibraltar no emplean mas de cinco ó seis días.

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 facil cobro, sino quieren que se le suspenda el envío del periódico.

Las aguas jurisdiccionales de Gibraltar

El artículo X del tratado de Utrecht, único que se refiere á Gibraltar, es mudo respecto á la cuestión de jurisdicción marítima. No menciona sino la terrestre, y eso para negarla en absoluto á la plaza de Gibraltar. Ateniéndonos, pues, á la letra como al espíritu del susodicho tratado, nada hallaremos que justifique ni remotamente las pretensiones de los ingleses por gozar de una jurisdicción marítima excepcional. En buena lógica y en buen derecho, la jurisdicción marítima de Gibraltar, si ella existe, debe quedar reducida á las aguas que bañan el Peñón.

Los ingleses sin embargo no lo entienden así, y han puesto el límite N. de sus aguas jurisdiccionales en la bahía de Algeciras, á más de tres kilómetros allende la línea de garitas inglesas, que indica el límite de la jurisdicción de Gibraltar por parte de tierra. Y se da el caso inverosímil de que una parte del litoral español, en que se encuentran situadas dos poblaciones, La Línea y el Campamento, carezca de aguas jurisdiccionales y se halle en *aguas inglesas* (!).

Esto ya es mas que una usurpación. Es un insulto permanente á nuestra bandera. Es una provocación infame. Es una burla insolente. Es, de parte de quienes lo toleran, una traición ó una cobardía.

Por convención tácita encaminada á evitar conflictos y discusiones, considerábase, desde fines del siglo XVIII, aguas inglesas, las comprendidas entre el paralelo central del llamado campo neutral y la meridiana de Punta Mala. En este arreglo nos mostramos ya generosos; pero no se lesionaban los derechos de nadie y nuestro honor quedaba á salvo. Los ingleses, satisfechos, plantaron dos líneas de boyas, una sobre la Norte Sur de Punta Mala; otra, frente al Cachon de Jimena, en dirección al campo neutral, las cuales delimitaban el puerto de Gibraltar. Cuarenta años despues, en 1826, el ministro ingles Canning envió al gobierno español una nota declarando límite del puerto de Gibraltar la meridiana de Punta Mala á partir de la orilla, es decir, incluyendo en la jurisdicción británica las aguas que bañan la costa española desde Punta Mala hasta los límites de la plaza inglesa. Mr. Canning iba mas lejos aún: empeñábase en que siendo dichas aguas conceptuadas como inglesas debían serlo también las riveras, á lo largo de aquella zona. Inútiles fueron las réplicas del gobierno español. Los ingleses, en el curso de los debates, destruyeron una á una las boyas que marcaban los límites del puerto; suprimidos esos testimonios inoportunos, la jurisdicción británica se extendió, de grado ó por fuerza, hasta la costa de Punta Mala. Y los ingleses apresaron las escampavías españolas que perseguían el contrabando en aquellos lugares; hicieron anclar sus pontones en aguas españolas; no desafiaron medios de imponer allí sus ordenanzas y de hacer valer su autoridad. Así transcurrieron quince años. En 1841, el gobierno español optó, no por reconocer la intrusión británica, que *esta no se ha reconocido nunca*, sino por ceder ante la fuerza; una Real Orden del Regente del Reino dispuso que la escampavía que tenía el resguardo cerca del espigón de San

Felipe, en la Línea, se retirara al Oeste de Punta Mala.

En todas las cuestiones que se rozan con Gibraltar, la conducta prudente y conciliadora de España no ha servido mas que para alentar las impertinencias británicas. No se busque en los procedimientos ingleses respecto á nosotros un solo rasgo de nobleza, un átomo de lealtad. La Real Orden dando satisfacción á la Gran Bretaña, al suprimir nuestro resguardo en las aguas objeto de la contienda, no puso término á nuestras humillaciones. Estas continuaron bajo los mas variados pretextos. La historia de este pleito es una historia lamentable, bochornosa, que nos hace subir el rubor al rostro. Nuestros gobiernos han intentado someter la cuestión á un arbitraje. Inglaterra lo ha rehusado terminantemente, sabiendo de antemano cual sería el fallo. No ha muchos años se entabló una conversación diplomática entre los gobiernos español é inglés, á fin de buscar seriamente una solución que pusiera término á esas interminables disputas. De esta conversación salió el *modus vivendi*, por el cual las dos localidades españolas, La Línea y el Campamento, quedaron sin aguas jurisdiccionales, estableciéndose como límite de las aguas inglesas una línea imaginaria desde Punta Mala en dirección á la cúspide de Sierra Bullones. El autor de este *modus vivendi*—que, como veremos en otro artículo, no resolvió nada—es el Sr. Moret. ¡Glorias del parlamentarismo español! El hombre del tratado de París preside el Senado; el Congreso está presidido por el hombre de las aguas jurisdiccionales.

EL PENAL DE CEUTA

Puesto que poseemos las tierras del Muni, que nos cuestan dos millones anuales y que no nos sirven para nada, ocasión sería esta de resolver de una vez la cuestión de los presidios africanos. Nuestras posesiones del golfo de Guinea no pueden utilizarse por nosotros mas que á título de colonias penitenciarias. No hemos sabido progresar en Fernando Póo; menos provecho sacaremos, con nuestros procedimientos habituales, en las orillas del Muni. Cuando no nos fué dado explotar las Filipinas como seremos capaces de hacer algo de la decantada Guinea española? Esta puede equipararse en cierto modo á la Guyana francesa: Bata equivale á Cayena. Trasládense ahí y á Fernando Póo nuestros presidios de Africa.

Que nuestras posesiones de Marruecos se conviertan en puertos militares y en estaciones comerciales. Todo lo mas, que Melilla sirva de residencia á un batallón disciplinario; y acaso, siendo oportuno, que otro batallón análogo resida en Ceuta. Pero urge que nuestras plazas norteafricanas, singularmente Ceuta, pierdan el carácter de presidios. Ceuta, ya que de ella nos ocupamos hoy, está llamada á otros destinos, y su situación en el Estrecho le da un rargo capital, que cuenta por mucho en nuestros intereses nacionales y en las eventualidades de la política europea.

Mientras el presidio subsista en Ceuta,

las reformas esenciales, que han de asegurar á dicha plaza la importancia que le corresponde, serán imposibles. La idea no carece de partidarios entre los que se hallan ó pueden hallarse en condiciones de realizarla; pero los obstáculos que se interponen son de esos que aquí hemos dado en llamar insuperables, sencillamente porque son de pura forma y reconocen por único origen el poder de la rutina ó la fuerza de la inercia.

Para que la colonia penitenciaria desaparezca de Ceuta, basta con que figure al frente del Ministerio de la Guerra un hombre con propósitos *sinceramente* reformadores, ó si se quiere, regeneradores—aunque el vocablo no puede estar ya mas desacreditado—y que, consciente de su misión delicadísima, cual es la de velar por el buen nombre del ejército y por cuanto atañe á la defensa del territorio pátrio, se empeñe en que Ceuta sea lo que debe ser, y no lo que es ahora, con vilipendio de nuestro honor y de nuestra bandera.

La supresión del presidio de Ceuta no afectaría mas que á los penados, á quienes les duela tal vez emprender un largo viaje, ó á aquellos que merecen serlo, aún cuando ciertas tendencias y sentimientos no caigan bajo la acción del Código penal. Fuera de estas dos categorías de individuos poco interesantes, la renovación y el realce de la histórica ciudad no despertarán mas que simpatías entusiastas. Ceuta que debiera ser la localidad mas floreciente del Norte de Marruecos, arrastra una existencia mísera: el otro día pedimos que se extirpara de su seno el tumor gangrenoso del caciquismo; hoy clamamos porque se la emancipe del presidio que la envilece y la ahoga, y porque su vida local sea patrimonio exclusivo de la población libre, del trabajo libre. No hay que pensar en que Ceuta progrese, ni en mejoras de ningún género, sociales y económicas, mientras su condición actual subsista. El ideal de una Ceuta fuerte y rica, imponiendo respeto, en una de las mas bellas situaciones estratégicas del mundo, á los enemigos de la pátria, y contribuyendo á nuestro influjo en Marruecos por medio de las relaciones mercantiles, es absolutamente incompatible con la Ceuta penitenciaria; esto no admite discusión. Lo triste es que nos veamos precisados á recordarlo.

Rapidísimo fué el viaje del Ministro de la Guerra al Campo de Gibraltar y á Ceuta.

En esa excursión eléctrica, el general Weyler tuvo por compañero inseparable al diputado Ojeda. No vió ni observó mas que por los ojos y por el entendimiento del extraordinario estadista de San Roque. Nada bueno podía esperarse de semejante asesoría. Los resultados de aquel viaje están á la vista: el 2.º batallón de Montaña ha sido trasladado á Ronda, no por razones militares, sino por complacer á un poderoso cacique de aquella localidad. En Algeciras dicho batallón no ha sido hasta ahora sustituido, y parece que no lo será. San Roque se queda sin el aumento de fuerzas anunciado. Tarifa permanece sin guarnición. Quizás todo ello sean meras apariencias, y se nos reserve alguna sorpresa agradable. Pero los rumores que circulan son

medianamente tranquilizadores. Hasta se habla de la supresión de la Comandancia General del Campo y de la retirada de parte de las pocas fuerzas que quedan en Algeciras. Esto hemos oído decir con insistencia, y *El Regional* de La Línea se hace eco de ello. De las defensas del Campo ¿quién se ocupa ya? Y no sabemos en virtud de que órdenes misteriosas los trabajos de la carretera á Punta Cañero se hallan en suspenso, con el material abandonado y perdiéndose las obras de fábrica que se habían empezado. Y nosotros, fieles testigos de la situación, apuntamos estos detalles.

Para transcribir todas las quejas y reclamaciones

que diariamente leemos en los periódicos acerca del *The Bobadilla-Algeciras Railway*, seríanos preciso abrir una sección que absorbería casi todo el espacio de que disponemos. La lista de los abusos de la Compañía inglesa es ya interminable. Los reglamentos no se cumplen; las Reales Ordenes son letra muerta. Las estaciones están sin salas de espera; el personal es escaso; los 19 túneles se pasan á oscuras; no se observan los horarios; no hay ninguna regularidad en la velocidad de los trenes; no se voccean los minutos de parada ni la salida de los trenes; los defectos de construcción de la línea no se corrigen y la catástrofe amenaza; y otras, otras, hasta nunca acabar. ¡Vanias protestas! Nadie se atreve con esta línea inglesa, todopoderosa, inviolable. Es Gibraltar coicando á través de nuestro territorio. En Bobadilla, los andaluces y Morrison se dan dignamente la mano. La estación es un barracón inmundoso. En Inglaterra no lo quisieran para corral. Como un viajero inglés hiciera observar á su compañero de viaje, un alto funcionario de la Empresa de Bobadilla-Algeciras, lo molesto que era el cambiar de tren en medio de una lluvia torrencial y los pies en el barro, obtuvo esta respuesta: *Good enough for Spain*. (Es harto bueno para España).

Los obreros de La Línea y Gibraltar, sitiados por el hambre, van rindiéndose. Los cal-

penses triunfan. Lo habíamos previsto. El concurso de los brazos españoles aportado á la prosperidad de la industria gibraltareña no conviene precisamente á los obreros del Peñón. El trabajador que viene de fuera, huyendo del hambre, desoso de trabajar á cualquier precio, contribuye á la depreciación de la mano de obra. Esta sería una razón para justificar el antagonismo que ha sido origen del conflicto. Pero aún hay otra. El calpense, apesar de su espíritu de reza, que en alguno de ellos es muy vivo, siéntese con superioridad al español. Algo se le pega de la infatuación británica, de la cual él mismo es víctima. El pobre diablo que no tiene derecho á residir en Gibraltar mas que de cañón á cañón, comete, á los ojos del calpense, una osadía insigne al pretender ponerse al nivel del ser privilegiado que vive bajo las leyes y protección británicas. La solidaridad obrera, tan cacareada, no basta á borrar esta diferencia. Los de la federación socialista de Gibraltar frotábanse el otro día las

manos de gusto, á la idea de que los im-
portunos alborotadores de La Línea,
amotinados en Waterport, hallábanse en
peligro inminente de experimentar la so-
lidez de las culatas de los Lee-Metfort.

De Tanger nos escriben
Marruecos con fecha 20 del actual:
«Efectuábase hácia Rabat el éxodo de las
Embajadas extraordinarias. A la cabeza
marcha, en gran pompa, la inglesa. Lue-
go seguirán las de Austria-Hungría,
Francia, Rusia, Alemania é Italia. Me fe-
licito de todas veras de que España no
figure en esta lista. De la expedición mi-
litar, que debía emprenderse despues de
las fiestas del Bairani, las cuales conclu-
yeron el 13, ya no se habla apenas. Por
ahí se asegura que los Benimsara han
hecho sumisión, y que los cautivos van
á ser devueltos. Esto último lo dudo,
aunque ardientemente lo deseo, y mis
dudas no nacen de la dificultad de la co-
sa—dificultad que, á mi entender, no exis-
te—sino del detestable procedimiento
que se ha seguido desde un principio.
Tiempo ha que los niños españoles hu-
bieran podido regresar á su casa. Dije á
V. el otro día que el todo estaba en sa-
ber. Grave imprudencia cometería siendo
mas explícito. Ya llegará el día de ha-
blar claro.»

EL PUERTO DE TARIFA

VI

En 1859 proyectóse la construcción
de un puerto militar en Tarifa, afectán-
dose á esta obra parte de los 300 millo-
nes de reales consignados á la sazón al
material de Ingenieros para mejoramien-
to de las plazas de guerra mas importan-
tes. Las defensas de este puerto debían
constituirlas un fuerte en lo alto del Ca-
morro, relacionado con otros tres por lí-
neas continuas; y en el proyecto estaba
incluida la fortificación de la isla de las
Palomas. El plan, de haberse realizado, hu-
biera neutralizado la importancia militar
del Peñón. Los ingleses se alarmaron; el
general Codrington, gobernador de Gi-
braltar, vino á Tarifa acompañado de al-
gunos jefes de ingenieros, y aquí perma-
neció hasta que hubo estudiado los pla-
nes del puerto y de las fortalezas en pro-
yecto.

¿Tuvo alguna influencia esta visita en
lo que sucedió despues? Ello es que na-
da se efectuó, el puerto de Tarifa quedó
como antes, y, si bien se emprendieron
las obras de defensa de la isla, no fué
con arreglo al plano aprobado.

La construcción del puerto militar de
Tarifa, cuya necesidad se impone hoy
como se imponía hace cuarenta años, no
sería ni difícil, ni costosa. En cuanto á
las ventajas que ella reportaría, véase lo
que escribía en 1882 el coronel de arti-
llería D. José Navarrete, en su obra *Las
llaves del Estrecho*: «Aún prescindiendo
de la colosal trascendencia del puerto,
considerado bajo su aspecto militar, una
vez construido, los buques de vela, que
en número considerable se albergan de-
trás del Peñón á esperar el Levante que
necesitan para pasar el Estrecho, ¿dónde
harian la escala teniendo abrigo en Tari-
fa? Y los que entrando por la boca del
Estrecho con Levante por la popa y con

rumbo al Océano, y al saltarles el Po-
niente se ven obligados á arribar á la
Punta de Europa ¿no lo hicieran mucho
mejor á la plaza española? Y esa pobla-
ción flotante que inunda Gibraltar duran-
te los días de espera, ¿dónde, sino en Ta-
rifa, dejaría el dinero que invierte en la
plaza británica, ayudando á su sosteni-
miento?»

El general Lopez Domínguez en el
prólogo de aquel libro decía: «Lo prime-
ro que cumple hacer á un Gobierno pre-
visor, es emplear el presupuesto de gue-
rra cuanto le sea posible en continuar y
concluir pronto la completa fortificación
de Tarifa, con la isla de las Palomas, y
en el establecimiento de un puerto militar
en su hoy abierta bahía, en proveer sus
parques abundantemente, tanto con lo
preciso para su defensa, como para acur-
dir sin demora á la de nuestro territorio.»

Cuanto se han ocupado técnicamente
de las cuestiones del Estrecho han reco-
nocido la utilidad urgente del puerto mi-
litar de Tarifa. Otro coronel de artillería,
D. Camilo Vallés, escribía en 1889, en la
Revista Científico-Militar: «Ya siga ó
no Gibraltar perteneciendo á Inglaterra,
las llaves del Estrecho se hallarán única
y exclusivamente en poder de España á
partir del día que, defendida, según co-
rresponde, la bahía de Algeciras, se ha-
yan construido en Ceuta y en Tarifa
puertos militares y suficientes baterías
que les amparen y protejan.»

Al considerar el menguado patriotis-
mo de nuestros gobiernos, siempre dis-
puestos á sacrificar ante la susceptibilidad
inglesa nuestros más sagrados intereses,
se tendrá tal vez la explicación de lo que
pasa con el proyecto de puerto, militar ó
no, de Tarifa. Abstracción hecha del
punto de vista estratégico, el puerto de
Tarifa, como lo demuestra muy bien el
Sr. Navarrete en el párrafo arriba copia-

do, sería para Gibraltar una terrible com-
petencia. Tarifa desarrollárase rápida-
mente; y solo merced á las franquicias
aduaneras libraría Gibraltar de una
completa ruina.

NOTICIAS

Durante el fuerte temporal del 16 del
corriente, multitud de pequeñas embar-
caciones tarifeñas, que desde el día an-
terior se hallaban de pesca junto á la
costa marroquí, no tuvieron mas reme-
dio que atravesar el Estrecho, á fin de
refugiarse en Tarifa, con riesgo inminen-
te de perderse. Algunas de ellas se sal-
varon verdaderamente por milagro. Es
una cuestión de humanidad el que se
agencie en la costa de enfrente un refu-
gio para los barcos de pesca.

El comandante de Ingenieros D. Julio
Cervera y Baviera, que acaba de instar-
lar en Tarifa y en Ceuta el telégrafo sin
hilo, ha sido destinado á Algeciras.

Monseñor Barbieri, obispo de Gibral-
tar, con su correspondiente séquito, se
ocupa en visitar las iglesias del Campo.
¿Cree tal vez Su Ilma. que el Campo de
Gibraltar forma ya parte de su diócesis?

Los cruceros ingleses, *St. George, Ju-
no, Brilliant* y *Rainbow* que pasaron, el
14 del corriente, por el Estrecho siguie-
ron directamente hácia Malta.

Allí se les han reunido los tres caza-
torpederos, *Thrasher, Locust* y *Panther*
que les habían precedido en el Estrecho,
desde tres días antes, y que les aguarda-
ban en Gibraltar.

Una buena noticia para los contraban-
distas: los derechos de regalía de los ta-
bacos elaborados en el extranjero han si-

do elevados á 30 pesetas por kilogramo
de peso bruto, comprendidos los envases.
Los tabaqueros de Gibraltar están de
enhorabuena.

El Fomento del Trabajo Nacional, de
Barcelona, ha acordado dirigir una ins-
tancia al Gobierno pidiendo la supresión
del presidio de Melilla, para convertir es-
ta plaza en centro activo de comercio.

El Gobernador de Gibraltar Sir Geor-
ge S. White cumplirá este año la edad
reglamentaria y tendrá que tomar el re-
tiro, á menos que por favor especial del
Rey no se le prorrogue el tiempo de ser-
vicio.

Sabemos por buen conducto que de al-
guna de las plazas españolas del N. de
de Africa van á enviarse caballos á Gi-
braltar. Como en la plaza inglesa no hay
en este momento necesidad de ganado,
aquel envío no puede tener mas que uno
de estos objetos: ó facilitar á los ingleses
caballos para la campaña del Transvaal ó
meterlos de contrabando en La Línea. El
comandante general de la plaza española
no hará mal en vigilar porque ninguna de
ambas cosas suceda.

El conflicto en La Línea.

La agitación de La Línea va en aumen-
to. Cada mañana, á la salida de los tra-
bajadores para Gibraltar, se empeña una
lucha homérica entre los que salen, que
son los más, y los que se quedan. Ha
habido pedreas, navajazos y puñaladas.
Los ingleses se divierten á costa nuestra.
¡Mucho cuidado, autoridades españolas!
Los ingleses tienen interés en que ocu-
rran disturbios en los límites de su fortale-
za. Mañana esto les puede dar pretexto
á reclamaciones, y á intervenir, alegando
que el órden público pelagra, y que de-

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el día 16 al 22 de Enero de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de Pelos	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
16	N W B C	Italiano	4	Fragata	Enricheta	O.	10	E. Duro	Gruesa	Acelajado
"	"	Español	2	Vapor	Joaquín Piélagos	O.	9,10	"	"	brumoso.
"	"	Ruso	2	"	Regulus	O.	12,10	"	"	"
"	"	Inglés	2	"	Boltonhall	O.	3	"	"	"
"	P T B D	Italiano	2	"	Hércules	O.	4,30	"	"	"
17	H F B K	Inglés	2	"	Guildhall	O.	9,15	E. Fresco	Marejada	"
"	H L K F	Austriaco	3	"	Lacroma	E.	10,15	"	"	"
"	Q S T N	Italiano	3	Vela	Nativitá	O.	11,40	"	"	"
"	"	Inglés	2	Vapor	Newby	O.	1,40	"	"	"
"	"	"	2	"	Radnor	E.	1,50	"	"	"
"	"	"	2	"	Opal	O.	2,30	"	"	"
"	"	"	2	"	Bris	O.	3	"	"	"
"	"	Noruego	2	"	Stefanía	O.	3	"	"	"
"	"	Austriaco	2	"	Rhea	E.	3,20	"	"	"
"	"	Ruso	2	"	Ceylon	E.	3,25	"	"	"
"	"	Inglés	2	"	Roso	E.	3,30	"	"	"
"	"	"	2	"	Moselle	O.	3,40	"	"	"
"	"	Francés	2	"	Griego	E.	3,50	"	"	"
"	J S D F	Español	2	"	Tintoré	E.	4,05	"	"	"
"	"	Inglés	2	"	London	O.	4,10	"	"	"
"	"	"	2	"	Durham	E.	4,20	"	"	"
"	"	"	2	"	Shepperton	O.	4,25	"	"	"
"	"	"	2	"	Sultana	E.	4,30	"	"	"
"	"	"	2	"	Aries	O.	4,40	"	"	"
"	M N S B	"	2	Yacht	Sirius	E.	5	"	"	"
"	"	Español	3	Vapor	Gibralfaro	E.	5,20	"	"	"
"	P S V F	Inglés	2	"	Harmonic	E.	5,30	"	"	"
"	"	"	2	"	Baluchistan	E.	5,30	"	"	"

Sigue en la cuarta plana.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

ber de ellos es velar porque la tranquilidad no se turbe en el Peñón. El arbitraje del Alcalde de La Línea, si da resultado, no logrará mas que una de esas soluciones ambiguas, que mantienen el problema en pie. La causa está perdida de antemano para los obreros españoles. Los socialistas gibraltareños tienen de parte suya la autoridad y la fuerza.

De Algeciras nos escriben: «Recomiendo á su atención el ómnibus que la compañía inglesa ha establecido para el servicio entre la estación del muelle y el hotel Reina Cristina. Es un vehiculo pintarrajeado con los colores españoles, ironía de mal gusto, pues el tal vehiculo no circula mas que en propiedades inglesas, y no transporta sino ingleses. Ya va pican-do en historia esa manía de *españolizar* aparentemente, á fin sin duda de explotar el color local, los negocios ingleses, esencialmente ingleses, que pesan sobre este país. Ese españolismo de comedia nos haría reír sino supiéramos que la farsa va á acatar mal, muy mal, para nosotros.

Las gestiones con el objeto de comprar la isla Verde é instalar en ella un sitio de recreo y establecimiento de baños, dependencia del Hotel Reina Cristina, van al parecer, viento en popa. Doy la voz de alarma, y me propongo no perder de vista este asunto.»

Ayer, á las 10 y 40 de la mañana, pasó por el Estrecho con rumbo al O. la fragata de guerra argentina *Presidente Sarmiento*.

Fondeó en Gibraltar el 20 procedente de Spezzia, adonde fué á limpiar sus fondos y va directamente á Buenos-Aires.

d P

Los Srs. Silvela, Dato, Liniers, Muguiro y Heredia, viajando gratis, llegaron el 17 á Algeciras, procedente de Bobadilla. De la estación del ferro-carril inglés fueron directamente al hotel inglés Reina Cristina. Al día siguiente, en el vapor de la Compañía inglesa, trasladándose á Gibraltar: Morrison, como de costumbre siempre que hombres políticos españoles aparecen por allá, les hizo cumplidamente los honores. En lugar de ir en línea recta á Waterport, el vaporcito de Morrison pasó por los diques, á fin de que los viajeros contemplaran las obras que millares de párias españoles ejecutan para mayor brillo y fuerza de la plaza británica. ¿Porque no dieron, de preferencia, un rodeo por las aguas jurisdiccionales? El Sr. Silvela hubiera conocido *de visu*, lo que debe conocer como Ministro de Estado que ha sido. ¡Si al menos de semejante excursión, hecha con tal aparato y séquito, cupiera esperar, para cuando los conservadores vuelvan al poder, algo favorable á nuestros derechos y á nuestra integridad nacional! Pero el Sr. Silvela, prudente, se ha apresurado á declarar que su ruidoso viaje es de puro recreo; y á lo que se dice, ha quedado satisfechísimo, y todo le ha parecido admirable, el ferrocarril, el hotel, el vapor, los diques, el almuerzo en Gibraltar, las monas, el levante, las atenciones de Morrison, todo... Nosotros jamás hemos regresado satisfechos de una visita á Gibraltar. Verdad es que nunca se nos ha antojado, como al Sr. Silvela, considerar el Peñón como un *Recreo*.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de paños	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
18	P B V K	Inglés	2	Vapor	Kirkstall	O.	8	E. flojo	Llana	Cubierto neblinoso
	N K D H	"	2	"	William Halls	O.	8,10	"	"	"
	R J B H	Alemán	2	"	Scotia	O.	8,30	"	"	"
	H G P J	Español	3	Vela	Ciscar	O.	9,20	"	"	"
	L W D C	Inglés	2	Vapor	Bashmills	E.	9,30	"	"	"
		Holandés	2	"	Gede	E.	11,30	"	"	"
		Español	2	"	Aznalfarache	E.	11,40	"	"	"
		Francés	2	Crucero		O.	12,15	"	"	"
		Inglés	2	Vapor	Barotse	O.	12,20	"	"	"
		"	2	"	Duchess of York	O.	12,30	"	"	"
	S R F V	Italiano	2	"	Saltwick	O.	2,30	"	"	"
		Inglés	2	"	Vicenza	O.	2,40	"	"	"
		"	2	"	Haslingden	O.	3	"	"	"
		"	2	"	Benledi	O.	3,10	"	"	"
		"	2	"	David Mainland	O.	4	"	"	"
		"	3	"	Stella	O.	4,05	"	"	"
		Holandés	2	"	Iris	O.	4,10	"	"	"
		Griego	2	"	Constantino Stathatos	O.	4,15	"	"	"
	N F V M	Holandés	2	"	Arundo	E.	5	"	"	"
19	R T G N	Inglés	2	"	No está en lista	E.	12	E. bonancible	"	Cerrado en niebla
		"	2	"	Fastnet	O.	3,05	"	"	"
	Q J N P	Italiano	3	Vela	Madonna Pompei	E.	4,10	"	"	"
20	Q G T R	Inglés	2	Vapor	Heathmore	O.	7,30	E. fresco	Rizada	Acelajado
	Q C S L	"	2	"	Goolistan	O.	7,40	"	"	brumoso.
	M L B C	"	2	"	Norton	O.	8	"	"	"
		Español	2	"	Octubre	O.	8,30	"	"	"
		Inglés	2	"	William Middleton	O.	11,50	"	"	"
	Q L K H	Italiano	3	Vela	Maria	O.	2,40	E. Frescachón	Marejada	"
		Alemán	2	Vapor	Adolf	O.	3,10	"	"	"
		Holandés	2	"	Kediri	O.	3,20	"	"	"
		Italiano	2	"	Diana	O.	3,20	"	"	"
		Austriaco	2	"	Helene	O.	4,15	"	"	"
	R S H K	Inglés	2	"	No está en lista	E.	4,15	"	"	"
		"	2	"	Newstead	O.	5,30	"	"	"
		"	2	"	Diamond	O.	5,30	"	"	"
21	S P C K	Italiano	3	Vela	Umberto I	O.	8	"	"	"
	S G F N	Inglés	2	Vapor	Restfield	O.	8,30	"	"	"
	N M L C	Italiano	3	Vela	Chiarina	O.	10,40	"	"	"
		Argentino	3	Fragata	Presidente Sarmiento	O.	10,40	"	"	"
		Español	2	Vapor	Zortzirak Bat	O.	12	E. Duro	Picada	"
	H M W I	"	2	"	Francoli	O.	1,40	"	"	"
	N G D Q	Danés	3	Vela	Hertha	O.	2	"	"	"
		Español	2	Vapor	Febrero	O.	3,25	"	"	"
		Inglés	2	"	Royal Exchange	O.	3,45	"	"	"
		Español	2	"	P. de Satrustegui	E.	4	"	"	"
		Griego	2	"	Manoussis	O.	4,40	"	"	"
22		Español	2	"	Canalejas	O.	5,20	"	"	"
		Inglés	2	"	Omrah	E.	8,30	"	"	"
		Alemán	2	"	Mathilde	E.	11,20	"	"	"
		Francés	2	"	Neustria	O.	11,30	"	"	"
		Inglés	2	"	Glenoran	E.	12,20	"	"	"
		Español	2	"	Velazquez	E.	1,15	"	"	"
		Inglés	2	"	Eastgate	O.	1,40	"	"	"
		Danés	2	"	Aarstein	O.	2,20	"	"	"
		Inglés	2	"	Arranmoor	O.	2,20	"	"	"
		"	2	"	Treherbert	E.	2,35	"	"	"
		"	2	"	Kini	O.	3,40	"	"	"
		Español	2	"	Joaquin Piélagos	E.	4	"	"	"
		Alemán	2	"	Sirius	O.	4,15	"	"	"

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.

Este es el nombre que debiera darse al ridículo vapor llamado *Fosé-Maria*, que en estos momentos viaja entre Ceuta y Algeciras. Con mar llana, suele invertir en el trayecto, que es de 15 millas, tres ó cuatro horas. En cuanto hay un poco de marejada, el vapor no sale, mientras que los simples faluchos que se dedican al tráfico del pescado van y vienen fácilmente. En Ceuta el correo falta á veces durante dos días seguidos. El referido vapor no reúne ninguna de las condiciones requeridas por la contrata, y habría que retirarlo del servicio á que hoy está destinado. No comprendemos la indiferencia del Comandante General de Ceuta ante tamaño escándalo. A él compete que los concesionarios del servicio marítimo oficial entre Ceuta y Algeciras no dejen de cumplir sus obligaciones. A bien que por lo que le queda de tiempo de mando, no es de esperar que el general Aguilar y Diosdado atienda estas quejas. Las repetiremos á su sucesor, caso de que el abu-

so continúe. Y continuará, inevitablemente, al igual que muchas otras anomalías de que Ceuta es teatro.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

Periódico dedicado á la defensa de los intereses nacionales

Redacción y Administración: Stma. Trinidad, 6.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España, Gibraltar y Marruecos, 3 pesetas trimestre.

Extranjero, 4 francos trimestre.

Número suelto 25 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, suplementos en francés y en inglés.

Una hoja especial en lengua árabe, servirá 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. Para las respuestas confidenciales, basta incluir el importe del franqueo.

Puntos de suscripción

En MADRID: Librería de D. Fernando Fé, Carrera de San Jerónimo, 2.

En TANGER: D. Antonio Arévalo, Librería Española.

En CEUTA: Librería de D. José Chapela Morales, Soberanía Nacional, 62.

LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DECENAL ILUSTRADA DE NAVEGACIÓN, COMERCIO, MARINA MILITAR, PESCA, DEPORTES NAUTICOS É INDUSTRIAS DE MAR.

Esta nueva é interesante revista ha empezado á publicarse en Madrid el 10 del corriente.

TARIFA.—Imp. Tarifeña