

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 9.

Tarifa 9 de Enero de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

Los ingleses en Andalucía

En un concienzudo y documentado artículo que publica en el *Diario de Avisos de Segovia*, D. Faustino Navarrete se hace cargo del que vió la luz en nuestras columnas, el 27 de Octubre último, bajo el epígrafe de UNA PROVINCIA INGLESA. Cree el Sr. Navarrete que el autor de este último se dejó lo mejor en el tintero, y afirma que la provincia inglesa cuya capitalidad es Gibraltar ocupa mayor extensión (si bien con solución de continuidad, dicho sea en honor de Sevilla) que la que nosotros le hemos atribuido, pues se extiende por el O., hasta el río Guadiana, por el N., hasta Campillos y por el E., hasta Estepona Gaucin.

La extensión hacia el O. no nos es desconocida; entra en nuestros planes ocuparnos algún día de la omnipotencia británica en Huelva; entretanto, agradecemos al Sr. Navarrete el concurso que aporta á nuestra patriótica campaña, merced á los interesantes datos que vamos á transcribir. Hélos aquí:

«Al iniciarse las obras del dique de Gibraltar compraron los ingleses, á buen precio, canteras en territorio español, siendo las de más importancia las de Ronda, Teba y Martos; establecieron en dichas poblaciones oficinas administrativas desempeñadas por ingleses que poseían el español; nombraron banqueros á capitalistas andaluces, alguno de ellos con cargos oficiales y que ejercían funciones de autoridad municipal; dieron la dirección técnica á ingenieros ingleses y los destinos secundarios á personal de España. Con esta organización y los buenos jornales que dan á los trabajadores, tanto en las canteras como en las obras del dique, puede adivinarse la corriente, de opinión favorable á Gibraltar, que se desarrolló entre las gentes del país, que dió por resultado el que los ingleses campeen por sus respetos en la Serranía, en la que algunos Alcaldes y Secretarios disfrutan de destinos cuyo sueldo figura en las cuentas de la administración inglesa del Peñón.

«Por el O., en la provincia de Huelva, basta recordar la eterna cuestión de los humos para comprender también que aquella provincia es española de nombre. Mas de diecinueve términos municipales hallanse convertidos en terrenos desprovistos de toda vegetación, y leguas y más leguas se cuentan sin encontrar vestigios de planta alguna, ni siquiera grama, vegetal de los más resistentes después de la pita y la higuera nopal. Las calcinaciones, al aire libre, de la piritita de cobre, en contra de toda costumbre y ley, han convertido aquellos antes hermosos terrenos en tierras de aspecto maldito, comparables tan solo á los alrededores del lago Asphaltite; y, si alguna vez, la conciencia popular, indignada, protestó de tamaños desafueros, bayonetas y cañones españoles fueron los encargados de

acallar tan justísimas quejas, para que la poderosa compañía inglesa continuara tranquilamente su abusiva explotación.

«Y entre Riotinto, Tharsis, Lagunazo y otras, todas en poder de compañías inglesas, han hecho de aquel rincón de España una verdadera provincia dependiente de Gibraltar.

«Entre minas, ferro-carriles de Riotinto-Huelva, Tharsis-Aljaraque, Bobadilla-Algeciras y otros menos importantes, construcciones como el Hotel de Algeciras fácilmente transformable en fortaleza, etc. etc., puede decirse que de las provincias del S. de Andalucía han formado los ingleses una provincia, por los centenares de millones de libras esterlinas que representan los intereses creados, contando para su defensa, además de la capital, Gibraltar, con la línea militar Bobadilla-Algeciras.»

El Sr. Navarrete termina con verdades como templos, recordando las simpatías que por Inglaterra sienten los contrabandistas, y sin dejar pasar la obstrucción que los ingleses hacen á que nos fortifiquemos en nuestra propia casa, cuando ellos tienen dirigidos sobre nosotros sus cañones, y se admira de que haya quien sueñe con nuevos dominios (el Muni) «cuando el Rey Moka, de Fernando Poo, aún no ha reconocido la soberanía de España, y Gibraltar, cautelosamente, entra por nuestras puertas, como en casa propia, con el antifaz de los intereses creados!»

ESPAÑA EN MARRUECOS (1)

Larache.— Nuestra navegación á vapor, en 1900, fué nula. En 1899 todavía figuró por 11 vapores, con 10.002 toneladas. Pero de repente, la Trasatlántica española declaró que suprimía su servicio en Larache. Y así vemos 30 vapores ingleses, 22 franceses, 17 alemanes y ninguno español: Lo que la Trasatlántica no abandona jeso nol es Río de Oro. ¡Allí si que ocupa, vive Dios, el primer lugar!

En Larache, no obstante, hay comercio español, que viene después del inglés y del francés, y aventaja al belga, al alemán y al portugués, lo cual no impide que dicho puerto fuese visitado por 17 vapores alemanes y que nuestra marina de vapor brillase allí por su ausencia. Nuestro comercio total es de 9.463 lib. est.; el alemán de 4.827 lib. est. La línea alemana que toca en Larache es la de Woermann. Parte del comercio español se hizo á bordo de veleros españoles, parte bajo pabellón extranjero.

Como siempre nuestra importación fué mínima, de 151 lib. est. que contrasta con las 58.407 de Inglaterra y las 43.900 de Francia, y con las 114.693 del valor de toda la importación. En cambio; exportamos por 9.312 lib. Somos la única

nación que ofrece en Marruecos un desequilibrio semejante. Acaso, acaso nos aproximemos de Portugal.

En Larache todo el mundo ha progresado, excepto nosotros. Quince años há Alemania y Bélgica eran desconocidas en la plaza de Larache. Aparecieron allí, como importadoras, en 1886; y el valor de sus importaciones hasta fines de 1900 se cifra para la primera (equilibrándose con las exportaciones) á 35.769 lib., y para la segunda (que apenas exporta) á 100.318 lib. ¿De que han servido nuestras sociedades africanistas y de Geografía Comercial, y nuestras Cámaras de Comercio, y las subvenciones á la Trasatlántica, y las declamaciones de cuantos en estos últimos años han logrado medrar con la maltrecha cuestión de Marruecos?...

La Peste

En tanto que el Consejo Sanitario de Gibraltar persista en despreciar el peligro de la peste bubónica (la cual, como es sabido, no figura oficialmente en Gibraltar entre las enfermedades infecciosas) y en no tomar las precauciones sanitarias que la prudencia aconseja, nosotros persistiremos en afirmar rotundamente que Gibraltar es **puerto sucio**, y que se incurre en una estupidez criminal al no considerarlo así.

Algunos de nuestros colegas, según puede verse en la información que tenazmente llevamos á cabo, han anunciado casos de peste ocurridos en el Peñón. Estas noticias **no se han desmentido** por quien hubiera podido hacerlo. En Gibraltar se echa tierra por encima de todas las nuevas de esta especie. La ley misma, al borrar la peste del catálogo de las epidemias posibles, se hace cómplice de los encubridores.

Examinemos hoy la situación en la India y en el Mar Negro, de cuyos puertos vienen las cuatro quintas partes de los buques que fondean libremente en Gibraltar.

La Comisión Imperial Sanitaria de San Petersburgo ha decidido, con fecha 23 Diciembre último, la conservación de las comisiones sanitarias ejecutivas que funcionan en todos los puertos del litoral del Mar Negro, lo propio que la inspección médica á bordo de los buques: esto prueba que el peligro no ha desaparecido.

El alcalde de Odessa prosigue su persecución contra las ratas, y se ha informado cerca de los cónsules generales de Rusia en Dinamarca y en Suecia, de los medios empleados en aquellos países para la extinción de dichos animales. De las contestaciones recibidas resulta que en Gotemburgo, el principal puerto de Suecia, la Comisión Sanitaria paga por cada rata muerta 10 ores (pesetas 0'15) y á fin de evitar los fraudes, á cada rata recibida se le corta el rabo, los cuales son presentados al municipio como justificantes.

En Stockolmo se paga también una prima por las ratas degolladas ó envenenadas. Parécenos que la Scandinavia está mas lejos de la India y el Egipto que el Peñón; sin embargo, allí no se creen dispensados de tomar precauciones contra la peste, mientras que el Consejo Sanitario del Peñón se empeña en ignorar que la peste bubónica existe.

En la India la terrible epidemia continúa haciendo estragos. Cada semana produce de 8 á 10 mil víctimas. Ella reina en el Punjab, en Belgaum, en Puna, en Kurrachi, etc. etc. Limitémonos á los datos de Bombay. En las siete semanas transcurridas del 22 Octubre al 10 Diciembre, sobre una mortalidad total de 5.722 individuos, ha habido 1.249 muertos de la peste y 15 del cólera. El Consejo Sanitario de Gibraltar no sabe nada de esto. Nosotros se lo notificamos, tomándolo de las estadísticas oficiales anglo-indias, que llegan semanalmente á nuestro poder.

Desde el comienzo de la epidemia en Septiembre de 1896, hasta el 2 Noviembre de 1901, ha habido en la Presidencia y ciudad de Bombay 562.943 casos de peste con 433.512 defunciones.

No es de nuestra incumbencia examinar de que lado está la razón en el conflicto entablado entre los Centros Obreros de Gibraltar y de La Línea. Lo que sentimos es que, asistales ó no la razón, los obreros cigarreros españoles tendrán al cabo que ceder. Ya pueden haberse apercibido de ello. Los patronos de Gibraltar han empezado por ponerlos en huelga. Hubo alboroto, sin duda; pero la policía calpen se encargó de encarcelar á una docena de los que chillaban mas. Y por si esto no bastaba, todos los polizontes se movilizaron, patrullando alrededor de las tabaquerías, y dos compañías del regimiento de Berkshire estuvieron arma al brazo en la Casamata. El Centro Obrero de Gibraltar cuenta con la adhesión de los patronos, y estos cuentan con el apoyo de la fuerza pública. De ahí no puede resultar sino una de estas dos cosas: ó que el Centro Obrero de La Línea busque una fórmula de capitulación, ó que los cigarreros de la Línea (que son algunos centenares) renuncien á volver á Gibraltar. Lo peor es que, si bien el origen de la contienda está en tierra inglesa, la agitación se desarrolla en territorio español. Y si se prolonga la huelga forzosa de esas 300 familias, no es Gibraltar, sino el Campo quien sufrirá las consecuencias del malestar y del descontento que traen consigo la miseria y el hambre.

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

(1) Véase nuestro número anterior.

La neutralidad del Estrecho de Gibraltar

Del «Dépêche Coloniale», de París, traducimos el siguiente artículo:

La cuestión de Gibraltar preséntase ahora bajo esta fase: la actitud pasiva de España para con Inglaterra es un peligro para la neutralidad del Estrecho. Esta neutralidad se funda actualmente sobre el *statu quo* que estriba en el mantenimiento de la integridad del territorio marroquí y en que la Gran Bretaña y España ocupen en el Estrecho de Gibraltar sus puestos respectivos. Todo cambio a la situación actual constituiría un atentado al *statu quo*, y en consecuencia un peligro para la neutralidad de este importante pasaje marítimo.

Europa debe hallarse interesada en que la dominación británica junto al Estrecho se concrete a los límites que le han sido fijados por los tratados; ella no debe consentir que ni una ínfima parte siquiera del territorio español esté colocada en la esfera de la influencia inglesa. Tal acontece, sin embargo. Esta influencia no cesa de afirmarse en los alrededores de Gibraltar. Todo lo que se llama el Campo, que comprende al S. O. el término de Tarifa y se extiende al N. hasta las montañas de Ronda, yace perfectamente bajo la influencia inglesa, a tal punto que los actos del gobierno español son allí objeto de una inspección severa, y que nada se ejecuta en aquella comarca que sea susceptible de provocar los escrúpulos o despertar las sospechas de los ingleses. En el Campo los ingleses son los verdaderos dueños. Hasta en las elecciones, no triunfan mas candidatos que los simpáticos a los ingleses.

La zona de influencia inglesa abarca toda la región meridional de la provincia de Cádiz, la que forma la margen septentrional del Estrecho. Desde la proximidad del cabo Trafalgar hasta, del lado N., los confines de Málaga, los ingleses tienen una intervención directa sobre todos los actos del gobierno español, y allí no se hace mas que lo que place a los ingleses.

Los españoles no han fortificado ninguna de sus posiciones estratégicas, y no poseen, en el Campo, ningún arsenal de guerra, ni mas fuerzas que las estrictamente necesarias para el *decorum*.

La verdad de la situación es: que toda la orilla española del Estrecho de Gibraltar se halla enteramente a la merced de Inglaterra. El *statu quo* del cual nos habla la diplomacia es una ficción, y la pretendida neutralidad del Estrecho de Gibraltar no reposa sobre garantía alguna.

Cuando los ingleses juzgan oportuno invadir el Campo de Gibraltar y apoderarse de las posiciones que lo rodean, desde las cuales se puede facilmente batir el Peñón, esta operación la realizarán sin el menor tropiezo.

Las fuerzas indispensables para este golpe de mano pueden ser transportadas a Gibraltar, de Malta o de Londres, en menos tiempo del que necesitarían los españoles para expedir al Camporefueros y material de guerra.

Gibraltar tiene ya la ventaja de contener grandes reservas de material y de provisiones. La flota británica puede mo-

verse en el Estrecho, sin temer nada de los buques españoles. Los transportes rápidos de la Gran Bretaña irían ciertamente mas aprisa que los ferrocarriles españoles.

El Campo hallase hoy unido al resto de España por dos vías: el ferro-carril de Bobadilla-Algeciras, de 178 kilómetros; y el camino carretero de Algeciras a Tarifa y a Cádiz, de 125 kilómetros. El indicado ferro-carril es de una sola vía, muy mal construido y atraviesa un país muy accidentado. Como medio de transporte militar es muy incierto; agréguese a ello la penuria del material. Esta línea pertenece a una compañía inglesa, que encontraría cuantos traidores quisiera para destruir la vía en los parajes mas difíciles. En cuanto al camino carretero de Cádiz, este se extiende, por algunos kilómetros al N. O. de Tarifa, junto a la orilla del mar, en un terreno descubierto; uno o dos barcos de guerra bastarían para interceptar las comunicaciones. Esto no sucedería en verdad, si el litoral de Tarifa estuviera fortificado de suerte que los buques enemigos pudieran tenerse a distancia; pero en la costa no existen mas fortificaciones que en el interior.

La punta meridional de España, la isla de las Palomas, unida a Tarifa por un terraplén, contiene un fuerte, sistema antiguo, erigido sobre un borde escarpado cuyos peñascos le sirven de baluarte. No cabe decir que el fuerte de las Palomas amenace a Gibraltar, del que dista 15 millas, y del que ni se halla a la vista; sin embargo, ningún trabajo se ha ejecutado allí para arreglar esta fortificación un poco a la moderna. Ella está abandonada como todo el resto.

Los ingleses vigilan para que la Peña, las Palomas, el Camorro, el Fraile y los otros puntos del litoral del Estrecho permanezcan desprovistos de toda defensa. La isla de las Palomas, a decir verdad, es mas aparente que de valor real. Los proyectiles explosivos acabarían pronto con ella. Mas sobre el litoral español del Estrecho no faltan las posiciones de primer orden.

Los españoles, para complacer a los ingleses y mostrarles su benevolencia, tienen sus costas desguarnecidas, la bahía de Algeciras abierta a todas las agresiones, y las alturas en torno del Campo fuera de estado de precaver un ataque.

Sus depósitos militares mas próximos son Cádiz, Sevilla y Málaga. Para concentrar uno o dos cuerpos de ejército sea del lado de Ronda, sea del lado de Tarifa, o simultáneamente de los dos lados, requeriríanse bastantes días.

En caso de invasión súbita del Campo por parte de efectivos respetables, las guarniciones habituales de Algeciras, San Roque, etc., faltas de los medios de organizar una resistencia, veríanse precisadas a replegarse sobre Ronda, dejando el Campo libre al invasor. Este tendría ampliamente de tiempo, antes de la llegada de los refuerzos españoles, de fortificarse en posiciones de las cuales no se les podría desalojar sin dificultad suma.

Cualquiera que fuese la solución definitiva del conflicto, los ingleses, durante

este último, tendrían la dominación asegurada sobre todo el litoral español, desde los confines de la provincia de Málaga, al N. de Gibraltar, hasta la proximidad de Trafalgar. Tomarían posesión de Tarifa, en donde al abrigo de la isla de las Palomas, los torpederos podrían fondear; allí emboscados, fácil les sería vigilar el Estrecho, y entorpecer hasta cierto punto la navegación.

La pasividad de España en frente de las exigencias británicas constituye evidentemente un peligro para Europa. El gobierno español explica su conducta por su deseo de no salir de una defensiva prudente y de observar una rigurosa neutralidad. Y obtiene justamente lo contrario. En lugar de defenderse, España se arroja en brazos de Inglaterra; y, por lo tanto, su situación no es neutral ni mucho menos.

¿Qué diría la diplomacia si, de repente, Inglaterra pusiera la mano sobre todo el litoral europeo del Estrecho? Habría clamores de protesta, notas comunicatorias, y, en fin, la guerra. Pues bien, este estado de cosas existe de hecho. Todo este litoral está dispuesto, admirablemente dispuesto para recibir a los ingleses; su influencia déjase sentir allí de lleno, sino poseen allí tropas, cañones, torpederos, es porque los sucesos no lo han hecho todavía indispensable. En cuanto ello les convenga, allí estarán. España, sin quererlo, es hoy día la aliada de Inglaterra.

GIBRALTAR Los pobres pescadores españoles que habitan en la pequeña aldea de la Caleta (bahía de los Catalanes) a la parte E. del Peñón, tienen gran cuidado de no aventurarse cerca de la orilla, en determinados puntos, pues soldados ingleses, sea por consigna, sea por sport, sea por mala intención, los reciben a pedradas. En mas de una ocasión, faluchos a merced del viento o de la corriente, arrastrados hacia aquellos lugares peligrosos, han sido blanco de los apedreadores, y algunos de sus tripulantes han sido heridos. Ningun recurso ha sido jamás posible contra tan bárbaro procedimiento. El Magistrado de Gibraltar, Mr. Cornwall, condenó el otro día a varios chelines de multa y a ocho horas de cárcel a un español sorprendido maltratando a un pájaro. Pero no hay jueces que condenen a los soldados cuya distracción consiste en romper la cabeza a los inofensivos pescadores...

El sábado 28 de Diciembre, a las siete de la noche, una barquilla española cruzaba por el lado de la Farola, cuando un golpe de viento hizo que la vela de la pequeña embarcación se enrollara en el mástil, lo cual obligó a sus tripulantes a ponerse al abrigo, mientras arreglaban la vela, precisamente junto al lugar de donde suelen partir las pedradas. Una voz lastimera y casi apagada llegó hacia ellos, voz de alguien que pedía socorro; aproximaron desafiando el peligro inminente de que algún guijarro se les viniera encima, y apercibieron un soldado inglés que, punto menos que exánime, luchaba con las olas. Los humanitarios marineros se apresuraron a salvar a aquel hombre y transportarlo a la Caleta, desde donde fué conducido al Hospital Militar. Era el sargento Blundell, de la compañía número 26 de la *Royal Artillery*. A lo que pa-

rece cayó al mar de una altura de 60 pies, y en su caída debió chocar con algún peñasco, pues tenía una costilla fracturada y varias contusiones en la cara.

Y nosotros preguntamos: ¿seguirán los soldados ingleses lapidando villanamente a los pescadores de la Caleta? ¿no podría impedirse este salvajismo, siquiera en premio a la noble acción llevada a cabo por dichos marineros? Desde luego estamos seguros de que el sargento Blundell, si se restablece—lo que deseamos vivamente—no será de los que apedreen.

Observaciones sobre el Estrecho de Gibraltar

La parte mas angosta del Estrecho es la comprendida entre Guadalmes y Punta Ciris (7'5 millas.) A cosa de milla y media al E. de esta línea, en su parte media, entre el Cerro del Fraile y Punta Leona, hallase la profundidad mayor dentro del Estrecho: 1.085 metros.

Es de notar que las grandes profundidades se advierten mas bien del lado del Mediterráneo que del Atlántico. Entre el Peñón de Gibraltar y el promontorio de Cádiz se han hecho sondeos hasta 1.088 y 1.093 metros. En cambio entre los cabos Trafalgar y Espartel los sondeos mas profundos no han llegado a 400 metros.

Siguiendo un derrotero por enmedio del Estrecho, no se encuentran profundidades inferiores a 200 metros; solo a la altura de Barbate, el nivel del suelo se eleva, dando profundidades de 140 y 180 metros.

El carácter medio del suelo del Estrecho es pedregoso.

Las elevaciones del terreno en las orillas del Estrecho producen altitudes que no llegan ni con mucho a las profundidades antes citadas.

Si trazamos una línea de la cumbre del Monte de las Monas (Sierra Bullones), 856 m. a la del Palancar, 823 m., observaremos que entre ambos puntos el terreno descendiendo formando un cauce de mas de 1.000 m. por bajo el nivel del mar. La línea de Monte Cabrito 435 metros, a Pico Redondo (Marruecos) 476 m., presenta en su centro una depresión de más de 800 m.

EL PUERTO DE TARIFA

IV

Por algún tiempo el proyecto de ferrocarril de Cádiz a Algeciras estuvo incluido en el plan general de ferrocarriles del Estado. De haberse realizado este proyecto, Tarifa tendría hoy un puerto, o, cuando menos, una aduana. Pero nadie trabajó seriamente por aquel ferrocarril. Cádiz ha engendrado hombres políticos importantes, jefes de partido, ministros de la Corona; ni uno solo de ellos se ha interesado en la vía férrea eminentemente nacional que poniendo Cádiz en comunicación directa con la bahía de Algeciras, pasando por Tarifa, debía asegurar nuestro porvenir en el Estrecho.

¡Contraste repugnante con el espectáculo a que dió lugar el proyecto del ferrocarril inglés de Bobadilla a Algeciras desde que apareció sobre el tapete! En

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

el éxito de esta empresa se emplearon todos los hombres influyentes, gaditanos y malagueños; no hubo discordancias, ni rivalidades; y todas las diferencias de partido desaparecieron, agrupándose tirios y troyanos en estrecha unión ante la idea de hacer triunfar un proyecto á todas luces atentatorio á la dignidad y á los intereses de la patria.

No es la primera hazaña de éste género que ha acometido el parlamento español. La línea Cádiz-Algeciras resultaba poco interesante, por ser puramente española, y desamparada, por no hallarse bajo los auspicios de capitalistas extranjeros. La subvención y las franquicias que se le habían concedido al comprenderla en la red general del Estado, diéronse, por votación de ambos Cuerpos Colegisladores, al ferro-carril inglés. Morrisón comete una negra ingratitud al no estampar en letras de oro los nombres de don José Carvajal y de D. Emilio Castelar en el pórtico del Hotel María Cristina.

En un folletito anónimo publicado en Sevilla en 1899, con el título de *Defensa del Estrecho de Gibraltar*, se lee lo siguiente: «Francamente, no podemos comprender como esta línea (la de Cádiz-Tarifa-Algeciras) no ha sido construida aún, y en cambio ha merecido protección la inglesa de Bobadilla; pensando en esto, deducimos que no han sido ajenos á esta protección políticos influyentes, que anteponen á las conveniencias de la patria la satisfacción de sus intereses.» Y no culpemos á ningún partido político en particular: todos los partidos que han turnado en el poder de veinte años á esta parte, todos, sin excepción, se han mostrado favorables á la combinación inglesa. ¡Qué rapidez en solventar los expedientes! ¡Qué habilidad en sortear los obstáculos! ¡Qué osadía en afrontar las indignaciones posibles de la opinión! Y por otra parte, el proyecto español se consumió en el expedienteo, sucumbió ante las dificultades, desapareció del horizonte en medio de la indiferencia general.

Así Tarifa ha sido sacrificada á Gibraltar. Tarifa yace como un islote abandonado, sin casi relación alguna con el resto del mundo. Mientras que Gibraltar, la roca maldita á la que el Tratado de Utrecht privó de toda jurisdicción abierta con la región circunvecina, condenándola al aislamiento y amputándola, por decir así, de la Península, huelga y prospera á expensas de nuestro territorio, con vía férrea propia y gozando en España de los más eficaces apoyos y de las más altas condescendencias oficiales.

NOTICIAS

En la noche del 6 del corriente, contrajeron enlace matrimonial el teniente del 2.º Bón. de Cazadores de Montaña, D. Félix Malpartida Pérez y la Srta. María Candelaria Astor Delgado.

Bendijo la unión el párroco de San Francisco de Asís y Castrense de esta plaza, D. Manuel de Fuentes Izquierdo.

Descamos á los nuevos esposos una eterna luna de miel y todo género de felicidades en su nuevo estado.

Uno de los primeros actos realizados por el nuevo alcalde de esta ciudad, ha

sido la publicación de un bando, cuya necesidad se dejaba sentir y que el vecindario ha acogido con verdadera satisfacción. Según este bando, todo niño que se encuentre en la calle durante las horas en que están abiertas las escuelas, será conducido por los agentes de la autoridad á aquellos establecimientos. Toda clase de juegos que pueda molestar á los transeúntes queda prohibido, y solo se permitirá á los niños jugar en extramuros, fuera de paseos y tránsito. A los padres que consientan que sus hijos vaguen por las calles, después de advertidos por los dependientes municipales, se les impondrá una multa de 2,50 á 20 pesetas.

Los efectos de este bando se experimentan ya, y la cultura de la población no puede menos de ganar en ello. Enviamos al alcalde Sr. Cazalla nuestras mas sinceras felicitaciones.

Se va poniendo claro que el provocador del conflicto entre Venezuela y Alemania es el director de la compañía alemana del ferro-carril. Este director, cuya destitución se pide por el Gobierno venezolano, no es sino un agente político, alma de las mas anti-nacionales intrigas, y colocado allí de antemano para justificar la intervención extranjera.

Escriben de Nueva York que la compañía inglesa de Río Tinto ha concertado con la *United Metal Selling Co.*, que representa la *Amalgamated* norte americana, reducir su producción, lo cual supondría el ingreso de Río Tinto en el trust

de los cobres. Es lo único que nos faltaba, poner la producción española á discreción de los Sindicatos acaparadores yanquis, y esto á beneficio de los financieros anglo-judíos que estrujan nuestro país.

El Combate de Algeciras, publica un violento artículo contra las deficiencias del transporte postal en los ferro-carriles Andaluces, en los que suele darse el caso de que, por falta de coche-correo, las sacas se hallen amontonadas en un compartimento de 2.ª clase, separadas del Ambulante, el cual se vé obligado á meterse en otro coche, con los viajeros.

Los doce españoles detenidos en Gibraltar con motivo del alboroto del 2 del actual, comparecieron el día 3 ante el Tribunal de Policía, que los condenó, por hallarse en Gibraltar sin ticket, á dos cheques de multa á cada uno, ó en su defecto á 24 horas de prisión.

Leemos en una carta de Gibraltar que en Punta de Europa va á instalarse una estación de telégrafo sin hilos, sistema Marconi, la cual corresponderá con una estación análoga que se situará junto al semáforo inglés de Cabo Espartel.

Se nos anuncia por conducto fidedigno que un solo agente de Gibraltar ofrece en venta en aquella plaza 82 fincas, grandes y pequeñas, de los términos de Algeciras y San Roque.

El Fusil, de Madrid, habla de un vecino de Cádiz que vende á los moros azúcar y nitro para que fabriquen pólvora. No revela su nombre; pero todo el mundo lo conoce en Cádiz.

Malta.—Aumenta la agitación contra los ingleses. El mas antiguo periódico de Malta, escrito en inglés, hace votos por que todos las habitantes de la isla, á cualquier raza que pertenezcan ó cualquier lengua que hablen, se unan contra la tiranía de que tanto hay que sufrir.

Ayuntamiento

Sesión del 4 de Enero de 1902.

Presidió el Alcalde, Sr. Cazalla y asistieron los concejales Sres. Delgado, Martos, Villalta, Rodríguez, Ruiz Meléndez, Gómez Huete, Barrios, Pérez Quero y Peralta.

Aprobáronse el acta de la sesión inaugural y varias cuentas de pequeña importancia.

Quedó suprimido el peatón de Facinas encargándose, gratis, de este servicio el coche de «La Madrileña».

Se nombraron las comisiones en que ha quedado dividido el Ayuntamiento, designándose para la de *Hacienda* á los Sres. Villalta, Barrios, Gómez Huete y García Gautier. Para la de *Montes* los Sres. Martos, Toledo, Serrano (D. Antonio) y Ruiz Meléndez. *Beneficencia y Sanidad* los Sres. Araujo, Escribano, Pérez

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el día 2 al 8 de Enero de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de paños	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
2	M J W N	Inglés	2	Vapor	Trevanion	E.	7,30	Calma	Marejada	Despejado
	Q J L R	"	4	"	Pinemove	O.	8,30	"	"	"
	P S V B	"	2	"	Adana	O.	8,40	"	"	"
	"	"	2	"	Tana	O.	8,40	"	"	"
	"	Alemán	2	"	Paros	O.	9	"	"	"
	"	Inglés	2	"	City of Sucknow	O.	9	"	"	"
	"	"	3	"	Magnus Mail	O.	12	O. Bonancible	"	Brumoso
	"	"	2	"	Accretive	O.	1,15	"	"	"
	N C P S	Italiano	3	Vela	Amit	E.	1,40	"	"	"
	"	Danés	2	Vapor	Tuborg	O.	3	"	"	"
	S D L R	Inglés	2	"	Coniston	O.	3,30	"	"	"
	"	Alemán	2	"	Emma	O.	4	"	"	"
	"	"	2	"	Mathilde	O.	4,30	"	"	"
	L K G J	Francés	2	"	Ville de Constantine	O.	4,30	"	"	"
	Q R J W	Italiano	2	"	Michelangelo	O.	4,40	"	"	"
	"	Belga	2	"	Handel	O.	4,40	"	"	"
	"	Noruego	2	"	Alf	O.	5,30	"	"	"
	P G N F	Inglés	2	"	St. Vincent	E.	5,30	"	"	"
3	J G L T	Español	2	"	Pedro Menéndez	O.	8	O. fresquito	Llana	Acelajado
	N K M R	Danés	2	"	Niobe	O.	8,20	"	"	"
	J V H D	Noruego	2	"	Drot	E.	9,30	"	"	"
	J B N P	Español	2	"	Olimpia	E.	10	"	"	"
	"	Inglés	2	"	Thebes	O.	1,20	O. fresco	Rizada	"
	"	"	2	"	Clementine	E.	1,20	"	"	"
	"	Español	2	"	Joaquin Pielago	E.	1,30	"	"	"
	"	Inglés	2	"	Arole	O.	2	"	"	"
	"	Español	2	"	Gallo	E.	2,10	"	"	"
	"	"	2	"	Cabo Nao	E.	2,40	"	"	"
	"	Inglés	2	"	River Lagan	O.	3,05	"	"	"
	"	Francés	2	"	Ville d'Oran	O.	3,05	"	"	"
	"	Suoco	2	"	Zeus	O.	3,20	"	"	"
	L G Q C	Francés	2	"	Turenne	E.	3,50	"	"	"
	"	Ruso	2	"	Ceres	O.	3,35	"	"	"
	"	Inglés	2	"	Austria	E.	4,40	"	"	"
	"	"	2	"	Duke of Cornwall	O.	4,45	"	"	"
	"	"	2	"	Amic	O.	4,50	"	"	"

Sigue en la cuarta plana

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

Quero y Rodríguez Gil, Obras los señores Delgado, Pérez Quero, Barrios y Román Marín. Guerra los Sres. Martos, Escribano, Gómez Huete y Peralta. Instrucción pública los Sres. Villalta, Pérez Quero, Araujo y Alba Fruzado.

Se dió cuenta de la memoria presentada por el Contador, acordándose que por una comisión especial se estudie y se proponga al Ayuntamiento lo que proceda en bien de sus intereses.

LA PESCA EN EL ESTRECHO

Desde el 22 de Diciembre de 1901 no se coje atún, á causa de los últimos temporales del S. O., acompañados de lluvias, que enturbian las aguas. Como esto continúe, el resto del invierno será un periodo de miseria para los pobres pescadores: ya deja entreverse esta calamidad en la mayoría de ellos.

TARIFA.—Imp. Tarifeña

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

Periódico dedicado á la defensa de los intereses nacionales

Redacción y Administración: Stma. Trinidad, 6.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

España, Gibraltar y Marruecos, 3 pesetas 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, 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.

EL ECONOMISTA

REVISTA SEMANAL

OIENTÍFICA É INDEPENDIENTE

Bolsa, Hacienda, Comercio, Agricultura é Industrias

Los señores que deseen suscribirse en ésta á tan importante Revista, pueden acudir al Centro de Suscripciones **El Siglo XX**, Trinidad, 6.

EL ECO DE LA MODA

EDICIÓN ESPAÑOLA DE

LE PETIT ECHO DE LA MODE, DE PARÍS

Corresponsal en Tarifa D. Andrés Mata.

Número suelto, 15 cts.

Exposición fabril y artística

40, calle de Alcalá, 40.

MADRID.

Máquinas **SINGER** para coser

DEPÓSITO EN TARIFA EL SIGLO XX STMA. TRINIDAD. 6.

PIDASE EL CATALOGO ILUSTRADO QUE SE DA GRATIS

Sucursal en esta provincia

28, calle de Columela, 28

CADIZ

LE COURRIER DE LA PRESSE

BUREAU DE COUPURES DE JOURNAUX

21, boulevard Montmartre, PARIS

Fondé en 1889

DIRECTOR: A. GALLOIS

Suministra recortes de periódicos y de revistas sobre todos los temas y personalidades.

LE COURRIER DE LA PRESSE

100 8.000 periódicos al día.

Lista de precios y demás datos en nuestra Admón.

ANDRÉS CRESPO

Fábrica de Conservas Alimenticias

EN CADIZ Y TARIFA

Compra y venta de conservas de todas clases, nacionales y extranjeras. Pescados salados secos y ahumados.

COLONIALES AL POR MAYOR

Exportador é importador para España y América

DEPÓSITOS Y ALMACENES PLAZA DE CASTELLAR, 4

Dirección telegráfica: CRESPO.—CADIZ.

Calendarios exfoliadores

AGENDAS DE BUFETE para 1902

De venta en la librería y papelería EL SIGLO XX.

STMA. TRINIDAD, 6.