

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 14.

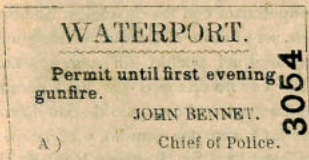
Tarifa 13 de Febrero de 1902

Para las condiciones de suscripción
véase la cuarta plana.

De Algeciras á La Línea por Gibraltar

Después de pasar por el barrio inglés de Villavieja, nos embarcamos en el muelle inglés, á bordo de un vapor inglés con bandera española, vapor en cuya chimenea se ostenta el escudo de Gibraltar. Y nos alejamos de Algeciras. A derecha é izquierda dejamos los vapores de la flotilla hispano-inglesa: entre ellos, el que familiarmente se titula *Cristina* por estar al servicio del hotel inglés *Reina Cristina*.

Desembarcamos en el muelle de Gibraltar, en medio de una nube de mozaletes que nos ofrecían sus servicios en español, y antes de entrar en el puente por debajo del cual está el foso inundado, un individuo de policía, aportado en una caseta blanca, nos entregó este ticket:



Que traducido dice: «Permiso hasta el primer cañón de la tarde.» *Waterport* es el nombre del lugar por el cual llegamos á la plaza. Franqueamos una primera puerta y nos encontramos en el recinto exterior, teniendo á nuestra izquierda el mercado moro, á nuestra derecha el mercado europeo (6 mas bien español, puesto que es España la que principalmente lo surte), y enfrente una segunda muralla con una puerta semimonumental, sobre la cual hay escritos los nombres de dos Gobernadores, el Teniente General Adye, 1884, y el Conde de Chatam, 1824.

Se puede ir á La Línea, sea siguiendo por el recinto exterior, sea entrando por la puerta susodicha, que se llama *Grand Casemate Gate*, atravesando luego la pequeña esplanada de la casamata y saliendo de nuevo de la plaza por la *Landport Gate*.

Por cualquier lado que se vaya, lo que llama la atención es la abundancia de *Notices* ó Avisos en inglés y en castellano, en caracteres blancos sobre una tabla negra. El aficionado á la lectura, ya tiene que leer. En el camino entre el primero y segundo recinto, luego de haber dejado á la izquierda los almacenes acasamatados en donde, según rezan las inscripciones, se conservan los obuses, los cañones Maxim, las municiones de estos etcétera, vemos un bastión que un letrado califica de «Plaza de Armas de Poniente,» y nuestras miradas tropiezan con esta *Notice* (las iremos numerando, respetando su estilo y puntuación):

I. «El que por este sitio traspase, será perseguido.»

Al pie de la parte noroeste del Peñón, en el sitio donde éste camino y el de Landport ó Puerta Tierra se juntan, léese:

II. «Toda persona que sea hallada causando daño á los árboles, será perseguida severamente.»

¿Dónde están los árboles? Dentro de unas barricas hundidas en el suelo, en una especie de talud, apercibimos unos conatos de arbustos. De todos modos, aquella advertencia es *all right*.

Enfrente, al ángulo de una diminuta pradera campea esta orden:

III. «Todo ganado que sea hallado pastando sin permiso en estos terrenos: sus dueños, serán perseguidos.»

Echemos una ojeada en el Landport:

IV. «La persona que sea hallada cometiendo suciedades, vagueando ó depositando basuras, será perseguida.»

Y á poca distancia este otro:

V. «Toda persona que conduzca caballerías debe ponerlos al paso al atravesar puentes y puertas.»

En la misma Puerta de Tierra, junto al centinela, hallamos:

VI. «Es de esperar que todas las personas que hacen uso del privilegio de poder transitar por la Plazuela de la Casemate, como del de salir y entrar en esta fortaleza, por Landport Gate, observen el debido orden. El vagar, gritar y observar conducta desordenada como también errar por la plazuela: queda prohibido y se procederá con arreglo á la ley contra todo infractor de lo antedicho.»

Cada uno de estos Avisos está repetido varias veces. Los letreros negros con letras blancas aparecen por doquiera. A la entrada del parque que viene después de la *Bay side barrier* y que corresponde en pleno al territorio usurpado á España, notamos:

VII. «Toda persona que sea hallada cortando flores, será perseguida.»

En la parte media del jardín, al borde de la calzada, destácase el mayor de los cartelones. Lo reproducimos con el original, para qua se juzgue mejor lo chocarrero de la traducción oficial:

NOTICE

Any person found trespassing on any land situate on the North Front of Gibraltar and belonging to Her Majesty's Principal Secretary of War, between the hours of first evening, and morning gunfire will be prosecuted according to Law.

By Command

AVISO

Toda persona que se halle sin permiso después del cañonazo de la tarde y antes del de la mañana en cualquiera terreno situado en la Puerta de Tierra de Gibraltar y perteneciente al Primer Ministro de la guerra de Su Majestad será perseguido con arreglo á las leyes.

Por orden

Es de advertir que en todas las *Notices* figura *By Order*; solo en la precedente se dice *By Command*. (Otro día comentaremos este aviso como se merece.)

A lo último del jardín á la derecha, está un cuerpo de guardia inglés: avance-

mos algunos pasos y daremos con la línea de garitas que bordea la llamada zona neutral. Las garitas hallanse vueltas hacia España: dentro de cada una permanece un soldado, empuñando el Lee Metford: estas garitas son altas, sólidas, y cada una está montada sobre cuatro ruedas.

Ellas simbolizan toda la política de los ingleses en Gibraltar: ir ganando terreno insensiblemente. La línea de garitas marca un límite provisional. Son garitas móviles, puesto que tienen ruedas; ellas avanzarán, lenta pero seguramente, como han avanzado ya, ellas rolarán aún sobre nuestro suelo pátrio... ¿Quién las volcará?

LOS OBREROS DEL DIQUE DE GIBRALTAR

Continuemos la enumeración, comenzada en nuestro número anterior, de las miserias y humillaciones que sufren los obreros del dique. De Algeciras nos escribe un corresponsal ocasional: «Lo que han referido Vds. acerca de los trabajadores españoles de Gibraltar es muy modificado y no llega con mucho á la genuina realidad. Yo soy carpintero, es decir de los que cobran más, puesto que mi jornal es de 21 reales, mi familia no es numerosa, vivimos de la manera mas económica posible, yo no gasto en vicios, y sin embargo, al cabo de la semana me encuentro generalmente con deudas, y á la semana siguiente debo privarme y privar á mis hijos de lo mas necesario á fin de cubrir el deficit. Yo no sé, en verdad, como se las componen, dada la carestía de los viveres y de los alquileres y teniendo que comer aparte y sufrir otros quebrantos, los que, como los braceros, ganan hoy justos 11 reales diarios, y estos son la inmensa mayoría.»

Lo que sucede con el transporte de los obreros de Algeciras merece ser conocido. El sábado, al distribuirse las pagas en Gibraltar, se distribuyen á los obreros billetes que dan derecho al ticket semanal de 7 reales: de estos billetes hay un número limitado, 300, que es muy inferior al de los obreros. Aquel á quien este privilegio no alcanza, debe resignarse á satisfacer 12 reales semanales por el ticket que les permite ser transportado en el vapor especial durante la semana. Lo natural sería que, en lugar de los billetes, se distribuyeran desde luego los tickets. Pero esto sería cómodo y al obrero, por el contrario, hay que crearle toda especie de dificultades.

Los tickets se toman el domingo, en la taquilla situada en el muelle inglés de Algeciras. Desde las 6 de la mañana, ahí están los trabajadores formando interminable fila. La expendición se verifica con una lentitud desesperante. Los obreros pierden la mitad del domingo, de pie, que lueve ó que haga viento ó que el

sol los achicharre. La Guardia Civil, en armas, está en el muelle para mantener el orden. A veces el tiempo de espera se prolonga hasta las dos de la tarde. Si alguno pierde la paciencia y se va, tanto peor para él. Se quedará sin ticket. Conviene advertir que este es rigurosamente semanal; si el obrero que haya pagado 7 ó 12 reales, deja de hacer el viaje un día ó dos, por causa de enfermedad, esto no se le tiene en cuenta.

La lentitud á que hemos aludido, un obrero nos la explica. El número de tickets de 12 reales es tambien limitado. Si todos los obreros fueran bastante pacientes para hacer cola durante muchas horas, aquellos tickets se expenderían todos. Pero importa que sobren. ¿Qué destino se dá á los sobrantes? Preguntad á cualquier obrero, y os dirá que, mezclados con los trabajadores, viajan matuteros que han obtenido el ticket de 12 reales mediante 20 reales. ¿Quién los vendió? ¡Misterio!...

Los abusos que se cometen á costa de esos infelices jornaleros son increíbles. ¿Qué es de los Centros obreros? ¿Qué de la prensa obrera? ¿Quién les impone la consigna del silencio? Las víctimas, sin embargo, no callan: id á oírlas, por la mañana del domingo, en la triste fila que se forma encima del muelle inglés, id á oírlas cuando maldicen á la empresa que las explota y se lamentan de que, para colmo de vejaciones, se les prive de la mitad del reposo dominical.

Nos escriben de Algeciras:

«No he concluido aún con mis observaciones respecto al ramal del muelle. Frente al puente del Rio Miel se halla un guarda, que está encargado de la limpieza y de la vigilancia de la via desde la estación del muelle hasta la carretera de Tarifa. Parece no haberse advertido que á dicho sitio confluyen, aparte de la línea férrea, cinco vías públicas, y que por lo tanto debe haber allí un guarda fijo. Lo contrario es una falta grave, de las muchas en que incurre la Compañía inglesa mofándose de la ley y de la humanidad.

«El barrio—ó mejor dicho, el *English-town*—de la orilla derecha del Rio Miel continúa sin policia urbana. Junto á una de los rails de la vía, frente á frente al nuevo hotel inglés en construcción, se encuentra, ocho días há, un perro aplastado, que envenena la atmósfera.

«El vehículo del *Reina Cristina* sigue maniobrando sobre el andén y sobre el pasaje de peatones, á despecho del reglamento de ferro-carriles, que dispone que los andenes sean para las personas, y á despecho de las ordenanzas municipales.»

España en la bahía de Algeciras

El sistema defensivo de la bahía de Algeciras no dejó nada que desear hasta 1810. A 1.600 metros de la Puerta de Tierra de Gibraltar existía un muro de piedra, precedido de un ancho foso, que iba de mar á mar, apoyándose del lado E. en el castillo de Santa Bárbara, y del lado O., en el castillo de San Felipe. Este muro, con sus varias plazas de armas, tenía 1.634 varas de longitud, y ambos fuertes, de plano y construcción iguales, hallábanse artillados cada uno con seis cañones de 24 bronce, tres de 30 hierro y dos obuses de nueve pulgadas. A Poniente y á Levante del pueblo de La Línea pueden verse aun las ruinas de estas fortificaciones. Ellas databan de 1727, en que se construyeron por orden del conde de Montemar que mandaba las tropas españolas sitiadoras de la plaza inglesa. Los trabajos lleváronse á cabo bajo el fuego de los ingleses, á los que reficaron los españoles con denuedo y energía.

A próximamente un cuarto de legua á retaguardia del fuerte de Santa Bárbara estaba el de la Atunara, á fin de impedir que por medio de un desembarco en aquella costa, la línea fortificada del istmo fuese sorprendida por la espalda; y el mismo objeto tenía, por el lado de la bahía de Algeciras, el fuerte circular de Tesé, sito á un cuarto de legua próximamente á noroeste del castillo de San Felipe. La Atunara y Tesé estaban artillados cada uno con seis cañones de 24. Mas allá de la Atunara había varias torres y reductos que flanqueaban la costa, entre ellos la Torre Nueva, Carbonero y Guadiaro.

Al Tesé seguía el fuerte de Punta Mala, con seis cañones de 24; y tierra adentro hallábase una batería encima de una meseta en la falda de Sierra Carbonera. En la costa, después de Punta Mala, estaban los fuertes de Puente Mayorga y del Mirador, cada uno con cuatro cañones de 24. Igual artillería tenía la batería de faginas de la desembocadura del río Palmones, y entre este y el río Guadarranque existía un campo de observación con edificios para alojamiento de tropas.

Cerca de Algeciras se encontraba la batería de Santiago, artillada con doce cañones de 24, dos de 18 y cuatro morteros de 14, que cruzaban sus fuegos con los de la Isla Verde, la cual disponía de doce cañones de 24, dos de 18 de hierro y cuatro morteros de 12 pulgadas. Al sud de Algeciras, el fuerte de Punta San García tenía cinco cañones de 24, uno de 18 y dos morteros, y, en sus inmediaciones, una torre de 28 pies de diámetro. Mas al sud, alzabase la fortaleza de Punta Carnero, con cuatro piezas de 24 y una de 18, cuyos fuegos flanqueaban la Isla Verde, cruzándose por Levante con los de San García y á Poniente con los de la Punta del Fraile ó fuerte de San Diego. A media legua de este seguía el fuerte del Tolmo con dos cañones de 24 y tres de 18.

En resumen, las líneas fortificadas de la bahía de Algeciras abarcaban un radio que se extendía desde la Atunara, en el Mediterráneo, hasta el Tolmo, en el Estrecho, comprendiendo catorce fuertes y

baterías con setenta y siete cañones de 24, seis de 30, nueve de 18, cuatro obuses de 9 pulgadas y diez morteros de 14 y 12 pulgadas, en total 106 piezas.

Por los emplazamientos de las baterías adivinábase un plan de defensa admirablemente concebido. A los ingleses molestábase sin duda este aparato de fuerza, que en nada les perjudicaba, siempre que se mantuvieran dentro de sus límites. Pero nunca osaron protestar; y ni siquiera en las negociaciones de paz que siguieron á sus campañas junto á Gibraltar, algunas de ellas desfavorables para nosotros, propusieron la menor restricción á nuestro derecho de fortificarnos, pues harto sabían que nosotros no cederíamos jamás sobre este punto.

Para realizar sus miras, los ingleses aprovecharon la ocasión de ser nuestros amigos y aliados. En 1810, bajo el pretexto de que el enemigo común podría apoderarse de dichas fortificaciones y hostilizar los buques surtos en la bahía, pidieron los ingleses á España autorización para demolerlos. El general Castaños, que recibió la petición como comandante que era del Campo de Gibraltar, contestó que nada podía resolver por sí en cuestión tan delicada, y que transmitiría la demanda al Gobierno, como en efecto lo hizo. En esto, las circunstancias impelieron al general Castaños á partir hacia el interior con todas las fuerzas disponibles. Inmediatamente, el Gobernador de Gibraltar, sin aguardar la respuesta del gobierno español, dispuso que un batallón saliera de la plaza y procediera á la voladura de todos nuestros fuertes de la bahía de Algeciras. Así se ejecutó sin demora. Todas las piezas de artillería, las municiones, en una palabra, todo el material existente en aquellos fuertes y baterías fué llevado á Gibraltar. Pocos días después llegó la respuesta del gobierno. Por ella se autorizaba la destrucción de los fuertes tal como lo proponía Inglaterra, siempre que esta se obligase á reconstruirlos por su propia cuenta una vez terminadas las hostilidades. Inglaterra cometió una traición insigne al volar los fuertes apenas el general Castaños se hubo internado en la sierra. Esta traición pudo haberla enmendado reconstruyéndolos, según lo exigía el Gobierno español como condición expresa, mas no solamente no se sometió á ésta, sino, que á la traición añadió el robo, guardando para sí el considerable material de guerra á la sazón cojido. Con esa proeza de bandidos, los poseedores de Gibraltar lograron sus fines, que eran de anular nuestro poder en la bahía de Algeciras.

De 1810 acá, cuantas veces hemos intentado levantar las fortificaciones derruidas ó construir otras, Inglaterra ha hallado medio de hacer obstrucción. Es verdad que este período de tiempo hemos pasado largos intervalos exclusivamente ocupados en nuestras contiendas civiles ó en nuestras turbulencias políticas, durante las cuales olvidábamos hasta la existencia de Gibraltar. Nuestras tentativas por recuperar en la bahía de Algeciras el rango á que tenemos derecho, ó simplemente por organizar la defensa de nuestro

territorio, corresponde á la segunda mitad del siglo XIX. El último proyecto, el que mas nos interesa, puesto que se aplica a los modernos adelantos de la artillería y á las recientes innovaciones en el arte de la fortificación, lleva la fecha de 1900. Contra este van dirigidos ahora los manejos británicos. Inglaterra quiere que el Campo continúe indefinidamente en el estado en que ella lo puso en 1810. Los fuertes que nos *permite* son los de Santiago y de la Isla Verde, en Algeciras, los únicos que, no sabemos porque milagro, se salvaron de la demolición de 1810, y que se conversan hoy con el artillado de entonces, para que sea mas vivo el contraste entre el poderío del Peñón y nuestra miseria.

BÉLGICA Y MARRUECOS

El periódico de San Petersburgo, *St. Peterburgskija Wjedomosti* publica en uno de sus últimos números la siguiente carta de Bruselas:

Mientras nuestra Cámara de diputados se agita en turbulentos debates, nuestro Rey descansa bajo el hermoso cielo de Francia. Poco tiempo há, invitó á uno de sus ministros á trasladarse cerca de él, sin demora. Hasta el presente, nadie puede adivinar sus planes. Pero algo hay en la atmósfera, pues no es en vano que toda la prensa francesa se ha mostrado súbitamente excitada contra las empresas coloniales del Rey, y particularmente contra sus tentativas respecto á Marruecos. Hace algunos años, el Rey pensó en el establecimiento de una estación sanitaria en Marruecos, algo así como una estación climatológica para los europeos que regresan del Congo. ¿Abriga actualmente otros designios? No es posible asegurar nada. Pero hé aquí lo que las gentes bien informadas dicen. El Sultán, atraído por las ideas modernas y gran admirador de la civilización europea, ha querido introducir en su país reformas según el ejemplo del Occidente. Con este fin, volvió desde luego los ojos hacia Inglaterra; mas los franceses le han dejado comprender que esto les sería altamente desagradable, y que le conviene buscar otro camino. El Sultán no estuvo alejado de confiar á los franceses la solución de este problema; pero los ingleses, por su parte, declararon que bajo ningún pretexto lo consentirían. El pobre monarca reorganizador, aturdido, se ha visto de repente entre el martillo y el yunque.

En tal circunstancia, el Rey de los Belgas, que los ingleses llaman *the shrewdest business-man of Europe* (el hombre de negocios mas perspicaz de Europa) ha decidido á ofrecer sus servicios, oferta que ha sido acogida con gratitud. A los franceses no les parece bien que otro quiera cosechar los frutos por ellos sembrados. En general, esta historia recuerda bastante la fábula de Lafontaine «*Maître Aliboron et le troisième larron*». Indudablemente existe un fondo de verdad en estas hipótesis; y no es creíble que la visita del Ministro de Negocios Extranjeros de Francia á Niza haya sido provocada simplemente por la cortesía.

Desalentado por la conducta de la Cámara, y descontento con esta, lo que ha probado rehusando este año recibir la diputación acostumbrada, el Rey ha dirigido sus esfuerzos hacia la parte política y colonial del país. De lo que se pro-

pone alcanzar en Marruecos trataré en mi próxima carta.

Y nosotros añadiremos, á guisa de comentario, que á la zaga del Rey Leopoldo II van el coronel Taya y los especuladores congoleños y los bancos de emisión, y que hay el propósito de transformar la cuestión marroquí en una vasta operación financiera.

CEUTA

Ya hemos dicho en nuestro número anterior que no hacemos la causa ni de los unos ni de los otros. Al hablar de los repetidos escándalos de Ceuta nos colocamos á un punto de vista muy elevado. Los detalles nos importan poco. Bástanos saber que los escándalos se producen. Sin embargo, el Sr. Romero Robledo, con su palabrería habitual, nos ha revelado en el Congreso datos edificantes. El verdadero cacique de Ceuta, según él, es el diputado don Luis Ojeda. Los demás, es decir, los dos hermanos consabidos, son sub-caciques. Y aún de estos sub-caciques hay uno mas cacique que el otro. Esto es que un mismo individuo pueda caciquear, al propio tiempo, en el Campo de Gibraltar y en Ceuta, nos desorienta.

En Ceuta no se agitan mas intereses que los intereses españoles. En el Campo de Gibraltar, en donde la masa de la gente vive del Peñón, dicho se está que los intereses ingleses andan en juego, en competencia con los españoles. Es imposible ser el amo, el cacique, el mangoneador de aquel pueblo sin *contemporizar*.

Por eso no creemos que haya compatibilidad entre el caciqueo de San Roque y de La Línea, por ejemplo, y el caciqueo de Ceuta. O el Sr. Romero Robledo ha querido burlarse del público, ó asistimos á la mayor de las enormidades.

Pero los parlamentarios, puestos á decirnos cosas de á folio, no se quedan cortos. Al Sr. Romero Robledo sucedió el general Weyler para dar lectura de un despacho del Comandante General de Ceuta, en que se describe la bronca electoral del domingo 2 de Febrero, añadiendo que lo sucedido «carece de importancia». Ciertamente, el general Aguilar y Diosdado no estuvo allá para dar ni para recibir los testarazos. De suerte que eso le parece baladí. ¡Y cuando el Sr. Romero Robledo nos afirma que los «foragidos» han estado amparados por el Comandante General de Ceuta, y que el auditor general de esta plaza toma parte en las cuestiones políticas de aquella localidad! ¡Esto tampoco tiene importancia! ¡Nada la tiene en Ceuta!

Lo lamentable es que de aquella escaramuza no salió malparado el caciquismo ceuti, sino el cacique. Nadie tuvo una palabra de execración para el régimen caciquil, nadie pidió que se extirpase el germen de las abominaciones que en Ceuta cubren de lodo el pabellón español.

¿Quién ha hablado de suprimir el presidio? Al paso que vamos, pronto habrá que ir á buscar entre los huéspedes del Hacho los modelos de corrección y de virtudes. Tanto, tanto ha bajado el nivel....

Inglaterra y Portugal.

El periódico *Altdeutsche Blätter*, órgano de los pangermanistas, anuncia, con referencia á informes muy auténticos que, en 1899, y de acuerdo con España, se concertó entre Inglaterra y Alemania un tratado secre-

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

to relativamente á los territorios portugueses en el Africa Oriental, los cuales habian de dividirse de la manera siguiente: Alemania recibia el Mozambique; é Inglaterra para redondear sus posesiones en Africa del Sur, la zona meridional del Zambeze. En caso necesario, Alemania cederia á Inglaterra su colonia del sudoeste del Africa, recibiendo, en cambio, una parte del Africa Oriental británica. No dice el periódico alemán que vela se le reservaba á España en este entierro. Los acontecimientos del Africa Austral han aplazado esta combinación; solo falta que los ingleses acaben con los boers, para que la empuñen conseguida con su aliado, Portugal, cuya presencia en Lourenço Marques le es sumamente molesta.

La guarnición No hemos querido, por de Gibraltar, conceptualizarlo como casos aislados, hacernos eco de depredaciones cometidas por soldados de la guarnición de Gibraltar, según relato que leíamos en otros periódicos. En general, trátase de cajas de tabacos u otros artículos hurtados de mostradores y escaparates. El mal parece ser endémico. *El Regional* de La Línea, haciendo constar que «de nuevo han vuelto los soldados ingleses que forman parte de la guarnición de Gibraltar á dedicarse al robo y al escándalo», refiérenos que á las nueve de la noche del 3 de Febrero, un soldado de los *Cameron Highlanders* entró en el establecimiento de las Srtas. de Peire, situado en la calle Real y se apoderó de algunas piezas de género que estaban colocadas próximas á la puerta. A los gritos de los paisanos acudió el policía Hermida, quien pudo arrestar al autor del robo, en el patio contiguo á la confitería de la Sra. Viuda de Amar, y el bravo *Cameron* dió con sus huesos en la Central de Policía. Efectos del frío, acaso. Ese escocés necesitaba tela para confeccionarse un par de pantalones. A menos que no se creyera en el Transvaal, imaginándose que la tienda de las Srtas. de Peire es una granja boer.

Morrison y los calpenses El espíritu invasor y absorbente de esa Compañía inglesa que, engraida por los favores del gobierno inglés y del gobierno español, pretende acapararlo todo, empieza á dar sus frutos en el Peñón. El gremio de boteros reclama contra los vapores españoles de la susodicha Compañía que se dedican al trasbordo y conducción de pasajeros de los grandes paquetes que hacen escala en Gibraltar. En un comunicado que publica *El Calpense* leemos: «Se susurra que llegará en breve á esta bahía un vapor con 800 excursionistas, y que para efectuar el desembarco de estos se han hecho arreglos con los vapores españoles, de los cuales es agente en Algeciras, Mr. Morrison; confirman estos rumores el hecho de haber sido solicitados los boteros con posterioridad á dichos arreglos, para ayudar á los referidos vapores á la realización de las faenas de trasbordo con lanchas de vapor de esta matrícula. Como es lógico, contando el puerto con servicio de vapores abundantes y cómodos para dar cumplimiento eficaz á este servicio, el gremio de boteros rehusó aceptar el trabajo en tales condiciones, proponiendo no obstante, poner á la disposición del pasaje seis vaporcitos de los

pertenecientes á las diferentes casas de este comercio, y el número de botes necesario para la conducción de equipaje & proposición que, á pesar de ser tan grata no fué aceptada.»

Los boteros calpenses han solicitado del Gobernador de Gibraltar una entrevista á fin de exponerles la situación; pero el general White se ha negado á recibirlos. Morrison triunfa. No les queda á los boteros mas recurso que protestar contra «el que vapores con banderas extranjeras vengan á monopolizar el ya caduco trabajo de este puerto.» Todo esto son frases, que suenan hueco á los oídos de la autoridad del Peñón. Harto sabe todo el mundo, y los boteros calpenses son los primeros en saberlo, que los vapores españoles de Morrison son, apesar de la bandera, vapores ingleses. Por esto el Gobernador de Gibraltar los protege, mientras que se le da un bledo de los vaporcitos y botes que, con llevar los colores británicos, no son ingleses, sino calpenses, y en litigios entre calpenses é ingleses, nécio será quien suponga que se dará la razón á los primeros en detrimento de los segundos.

Los ingleses El acorazado inglés *Illustrious* que salió el 30 de Enero, de Gibraltar, con rumbo desconocido, dirigióse á la bahía de Tetuán, regresando al puerto inglés el 2 de Febrero por la mañana. Decididamente, los ingleses quieren pasmar á los moros con su *Illustrious*. Y si hemos de creer los telegramas, la escuadra del Canal permanecerá en la bahía de Tetuán del 3 al 5 de Marzo. Esta escuadra se compone de los acorazados de 15.140 toneladas, *Mars*, *Hannibal*, *Majestic*, *Magnificent*, *Prince George*; del crucero de 1.^a *Niobe* y del de 2.^a *Arrogant*; la manda el vice-almirante Arthur Wilson. Que los ingleses *laborean* del lado de Tetuán, de mucho tiempo á esta parte, no es cosa nueva. Iremos apuntando datos acerca del particular.

Why we are hated

Aunque nos hemos propuesto, como regla invariable, no hacer caso ninguno

de los anónimos, debemos decir al autor de la nota en inglés que se nos ha enviado de Gibraltar el 5 de Febrero, bajo el epígrafe con que encabezamos estas líneas y cuya traducción es: *Porqué somos odiados*, que sentimos mucho que no haya firmado su escrito, pues lo hubiéramos insertado gustosos suprimiendo la firma, si así convenia al autor. En el terreno de la cortesía y del razonamiento se nos hallará siempre con las mejores disposiciones.

NOTICIAS

En Sierra de Plata, de este término municipal donde hay abiertas varias bocas de minas, hace unos días estuvieron unos señores examinándolas y llevándose muestras de mineral.

Del reconocimiento que hicieron del terreno, salieron bien impresionados, pues parece que se han de obtener positivos resultados.

Personas que creemos bien informadas nos dicen que en dicha Sierra hay entre otras, grandes minas de carbón y azufre.

El terreno se presta para el transporte del mineral al embarcadero, que puede hacerse muy cerca.

Celebraríamos se llevasen á cabo trabajos en dicho sitio, donde no sería difícil descubrir importantes minas.

Junto al hotel Reina Cristina de Algeciras se construye un nuevo hotel inglés. Con este serán tres los hoteles ingleses del barrio de Villavieja.

En la tarde de anteayer 11, y despues de penosa enfermedad, dejó de existir el Comandante, Coronel graduado de Ejército, retirado, Don José de Benito y Huguet.

Nos asociamos al dolor que experimenta su apreciable familia.

La muerte del Sr. de Benito ha sido muy sentida, pues era muy querido de todos en esta localidad, donde gozaba de grandes simpatías.

La conducción del cadáver fué una verdadera manifestación de duelo.

Hemos tenido el gusto de saludar en esta redacción al acreditado profesor dentista y escritor, D. Agustín A. Perl.

La seguridad, en el camino de Tanger á Tetuán deja bastante que desear. El otro día un moro, al parecer argelino, que iba de la primera á la segunda de dichas ciudades, fué asesinado en el llano de Busfiha, sin que haya sido posible descubrir la pista de los criminales.

Según la *Gibraltar Chronicle* el señor D. W. J. Smith, de la razón social Smith, Imossi y C.^a ha sido nombrado vice-consul de S. M. B. en Algeciras. Este nombramiento ha producido excelente impresión en el campo español, pues se trata de una persona conocida por su carácter simpático y por su tacto, este último tan necesario para el desempeño de aquellas delicadas funciones.

Toda la infección que pasa por Gibraltar tráslase libremente á Algeciras; los vapores ingleses con bandera española van y vienen sin que jamás nadie les moleste; pero la tolerancia sanitaria tiene sus límites. El otro día llegó á Algeciras un falucho español, procedente de Gibraltar, con algunos pasajeros y cargamento de patatas. El falucho penetró, sin que se le opusiera dificultad alguna, en el Río Miel, y fué á amarrarse junto al puente. Al cabo de algunas horas, cuando tripulantes y viajeros habían desembarcado, y el barco se hallaba en plena comunicación con tierra, la Sanidad intervino á causa de las patatas; solo autorizó el alijo de estas, cuando la autoridad de marina declaró que era indispensable descargar el falucho, en el cual se había descubierto una vía de agua. ¿Porqué la Sanidad no despliega igual celo en las ocasiones que valen la pena? ¿Porqué da señales de vida cuando menos debiera darlas?

El 6 del corriente, con motivo del vendabal, el vapor *Apostol* salió de Algeciras para Ceuta, sin tomar pasajeros. Unos 400 quintos, en espera de embarque han estado vagando durante 48 horas por las calles de Algeciras. El tiempo no era, sin embargo muy terrible, puesto que por la tarde el vapor pudo regresar á Algeciras. Pero su capitán véase

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el 6 al 12 de Febrero de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de paños	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
6	L R K V	Inglés	2	Vapor	Lorenzo	O.	8	O. S. Fresquito	Marejada	Acelajado
«	N L V P	«	2	«	Straits of Menai	O.	8,30	«	«	«
«	H T B L	Español	2	«	Manuel Espaliu	O.	9	«	«	«
«	H P R S	«	2	«	Joaquin Pielago	O.	9,15	«	«	«
«	«	Inglés	2	Crucero	«	O.	11,45	«	«	«
«	«	Holandés	2	Vapor	Voorburg	E.	12,15	O. Galeno	«	Acelajado
«	Q F G K	Alemán	2	«	Dresden	O.	1	«	«	brumoso
7	«	«	2	«	Bundesrath	E.	8	S. O. Fresco	«	Acelajado
«	«	Inglés	2	«	Lamadeleine	E.	10	«	«	chubascoso
«	R K C P	Alemán	2	«	Serbia	O.	10	«	«	«
«	H P C S	Griego	2	«	No esta en lista	O.	10,15	S. O. Frescachon	Picada	«
«	«	Ruso	2	«	Imari	O.	10,15	«	«	«
«	L Q R P	Inglés	2	«	Greatham	E.	2,30	«	«	Chubascoso
«	S G J B	Italiano	2	«	Sardegna	E.	3,25	«	«	«
«	H P R S	Español	2	«	Joaquin Pielago	E.	3,30	«	«	«
«	«	Inglés	1	Torped.	«	E.	5	«	«	«

Sigue en la cuarta plana.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

obligado á reconocer que cuando la marejada aprieta un poco, la vida de los pasajeros corre grave riesgo. ¿Es este un servicio digno de mantener las comunicaciones entre España y Ceuta? ¿Que sundería si de repente hubiera urgencia de mandar fuerzas á aquella plaza, en un momento en que soplara el S. E. ó el S. O., vientos tan ordinarios en el Estrecho? Confiamos en que el nuevo Comandante General Sr. Bernál, cuya llegada es próxima, y de quien se sabe que no es fanático pescador de caña ni heróico cazador de conejos, pondrá remedio á esa triste situación.

La caza de perdices está vedada en Tanger desde el 1.º de Febrero hasta el 15 de Agosto. Las infracciones serán castigadas con multa de 5 duros y confiscación de la caza. El tráfico de huevos de perdiz está rigurosamente prohibido, bajo idéntica penalidad. Entre Marruecos y la Argelia este comercio se hace de una manera corriente.

Confirmando la noticia que dimos en nuestro último número, se nos asegura que el vapor *Enrique* ha sido vendido en 14.000 duros á la casa Millán de Cadiz (contratista de los vapores de Ceuta) y que se le empleará en el transporte de los trabajadores entre Cadiz y el trocadero. De Algeciras partirá el *Enrique*, después de haber sido solemnemente declarado impropio para el servicio que desempeñaba. Con otro nombre sin duda y bajo otro dueño irá á prestar análogo servicio en la bahía de Cadiz.

He aquí, según *El Regional* de La Línea, el espectáculo que ofrecemos con motivo de los embrollos de la aduana.

«Total un completo desquiciamiento; la recaudación en caja, el matute triunfante, el comercio lastimado, sostenido un sistema absurdo á las puertas de un pueblo modelo de orden, y el Estado pagando sueldos y dietas que solo producen un día un altercado con el Consil, otro con la Sanidad, otro con Marina; otro con el General, á diario con los Carabineros, y por remate la vergüenza pública de unos funcionarios que han evitado un fraude, que aun no saben de que se les acusa y la desolación y amargura de sus familias.»

CRÓNICA DEL ESTRECHO

El 3 de Febrero, á las 6 de la tarde, á unas dos millas al S. E. de Tarifa, el vapor inglés *Zara* procedente de Hull, en lastre para Valencia, chocó con el bergantin inglés *Hibernias*, el cual perdió el bauprés y sufrió averías en ambos lados de la proa: este buque procedía de Nápoles é iba en lastre para Cadiz. El *Zara* sufrió la abolladura de dos planchas de la proa, y tomó á remolque el bergantin, conduciéndolo á Gibraltar.

El vapor español *Gibraltar* de la matrícula de Ceuta, embarrancó anteanoche en la playa de Zara al O. de Cabo Plata, en su viaje de Cadiz á Ceuta y escalas.

Buques de guerra fondeados ayer en la rada de Gibraltar: crucero *Cormorant*, destroyers *Hardy* y *Skate*, todos ingleses. En esta nota semanal no mencionamos los buques que se hallan de estación permanente.

Imprenta Tarifeña.—Trinidad, 3, Tarifa

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de pab. de pab.	Buque de vela o vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
8	MSNC	Inglés	2	Vapor	George Royle	E.	7	O. N. fresquito	Marejada	Acelajado
	HFVM	Francés	2		Amiral Courbet	E.	8			
		Alemán	2		Schwarzenfels	E.	8			
	RKLV		2		Adria	O.	9			
	HVLB	Español	3		Millan Carrasco	O.	10			
		Alemán	2		Princess Irene	E.	11,10			
	HQJV	Inglés	2		Thorndale	O.	9,20			
	HPRS	Español	2		Joaquin Pielago	O.	11,20			
	NOCD	Italiano	2		Costante	E.	11,45			
	NWSP	Danés	2		Hafnia	E.	12			
	QRKH	Inglés	4		Maplemore	E.	2,10			
	LGQC	Francés	2		Turenne	E.	2,30			
	LHWQ	Inglés	2		Mary Thomas	O.	3,50			
	HJWD	Español	2		Denia	E.	3,50			
	TFCS	Inglés	2		No está en lista	O.	4,50			
	NLVC		2		Lady Gray	O.	5,25			
	JDHM	Español	2		Axpe	O.	8	S. O. Fresco		
9	PTCS	Inglés	2		Sandal	O.	9			
	HGFJ	Español	2		Secilia	O.	10			
	MBHW	Belga	2		Flandres	O.	10			
	RVBV	Inglés	2		No está en lista	O.	11,50			
	HFRW	Noruego	3		Franco	O.	1,05			
	VDLK	Inglés	2		Falernian	O.	1,50			
	NTSD	Danés	2		Dagny	O.	2			
	LTPB	Inglés	2		Chamois	O.	2,40			
	QFKM	Alemán	2		Kaiserin Maria Theresia	E.	3	A las 4'20		Cerrado en lluvia
	JDTG	Inglés	2		Feutera	O.	3,50	S. O. Frescachon		Acelajado
10	LRSN		2		George Allen	O.	8,30	S. O. fresco		
	KSQN		2		Idar	E.	9			
	NHSC	Danés	2		Ragnar	O.	9,30			
	NFVL	Inglés	2		Eskdale	O.	11,20			
	MVGJ		2		Buckminster	E.	12,20			
	JNGH	Austriaco	2		Nagy Lajos	E.	12,30			
	LMGH	Alemán	2		Minna Schultdt	O.	1,25			
	SPKB	Italiano	2		Uranus	O.	1,35	O. flojo		Achub.º
	QFHD	Alemán	2		Rheinfels	E.	3			Lluvia
	HPRS	Español	2		Joaquin Pielago	E.	3,10			Acelajado
11		Inglés	2	Acóraz.º		E.	8,20	S. O. Fresco		
	KQFT	Brasileño	2	Vapor	Capibaribe	O.	8,30			
	HPRS	Inglés	2		Scottish Prince	O.	9			
		Español	2		Joaquin Pielago	O.	10,50			
		Inglés	1	Torped.º		E.	11,50	O. Galeno	Llana	
	HDKQ	Español	2	Goleta de guerra		O.	12			
		Danés	2	Vapor	Aznalfarache	O.	12,10			
	HMRK	Griego	2		Knud	O.	12,40			
	LWDG	Inglés	2		Sophia Couppa	O.	1,40			
	JCLB	Español	2		Mayfield	O.	1,50	Calma		
		Alemán	2		Anselmo	O.	2			
	NSCV	Inglés	2		Vexlo	O.	2,25	E. Fresquito	Rizada	
	HFVS	Español	2		Bernard	E.	3			
	MRLJ	Inglés	2		Castilla	O.	3,10			
		Griego	2		City	E.	4			
		Austriaco	2	Crucero	Maphz Mixnainay	E.	4,30			
	MHNW	Inglés	3	Vapor	Shropshire	E.	4,40			
	LHKS	Francés	2		Vega	E.	5,30			
12	QDTC	Alemán	2		Africa	E.	5,50	S. O. fresco	Marejada	chubascoso
		Inglés	3	Corbeta de guerra		E.	8,30			
	HCGK	Español	2	Vapor	Cartagena	E.	9			
	HLFT		2		El Salto	E.	9,30			
		Alemán	3	Fragata de guerra		O.	11,30			
	KBCG	Inglés	4	Vapor	Golconda	E.	12			
	LKDT	Francés	3		Ville de Metz	E.	12,10			
	SOVW	Italiano	3	Vela	Vermont	E.	1,15			
	RKTM		3	Vapor	Pinin	O.	1,30			
	LKGJ	Francés	2		Ville de Constantine	O.	1,50			
	HNKP	Griego	2		Roaysenh	E.	2,20			
	HPRS	Español	2		Joaquin Pielago	E.	2,30			
	MFTC	Inglés	2		Holmlea	O.	3,35			
	SWTJ		2		Stakesby	E.	3,40			
	MVQR		3		Sagamore	O.	4			
	NSHT		2		Holmlea	E.	4,50	S. O. frescachon	Picada	
	NTMW		2		Vilage	O.	4,55			
	MVLK		2		Inchmarce	E.	5,15			

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.

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 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.

SELLOS DE CAOUTCHOUC

Se admiten encargos, en la

LIBRERÍA "EL SGLO XX"

TRINIDAD, 6.—TARIFA