

EL CENTINELA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Año II.-Núm. 19

Tarifa 20 de Marzo de 1902

Para las condiciones de suscripción véase la cuarta plana.

El oprobio de nuestra bandera

Durante cinco noches y cuatro días se han verificado en Gibraltar maniobras generales de defensa del Peñón; á la primera hora de la mañana, el *Cristina*, vapor español, salía á ponerse á las órdenes de la artillería de la vecina plaza. Nuestra bandera nacional viene jugando el papel de mercenaria de Inglaterra.

Este simulacro, en que ha tomado parte el *Cristina*, es posterior al artículo de nuestro número último, en que denunciábamos el escándalo infame del *remolque de blancos*. Por un puñado de libras esterlinas, la Compañía propietaria del *Cristina* prostituye el pabellón español.

A las razones ya expuestas para condenar aquel proceder, vamos á añadir otra. El *Cristina* forma parte integrante del material de la Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras.

Ahora bien: ¿Una Compañía ferroviaria puede, sin autorización especial del gobierno, distraer parte de su material en beneficio de una nación extranjera? ¿Es posible que una Compañía legalmente española, existente en virtud de un contrato con el Estado español, preste al Estado inglés un servicio auxiliar de guerra?

Muchas enormidades estamos acostumbrados á ver en el Campo de Gibraltar; pero la del *remolque de los blancos* nos asombra por lo imprevista y por lo que revela de cinismo y de despreocupación en sus autores.

No nos conformaremos conque, en vista de nuestras denuncias, la Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras cese simplemente de efectuar aquel remolque, y se le eche tierra al asunto.

Nosotros haremos lo necesario para que las cosas no queden así. Es indispensable que acaben de una vez, por un castigo ejemplar, las infamias sin cuento que se perpetran en la bahía de Algeciras.

Pedimos que se de cumplida satisfacción á nuestra bandera, á la cual se ha llenado de oprobio, forzándola á cubrir una misión secreta dependiente de un gobierno extranjero.

No habrá un solo español, con un ápice de decoro, que no se asocie á nuestra petición.

**

Nuestro estimado colega *El Combate*, de Algeciras, juzga que nos hemos quedado cortos al calificar, en nuestro último número, de *escándalo inaudito*, la osadía de la Compañía inglesa. He aquí sus palabras:

«Dispénsenos el querido colega, pero ese servicio tiene otro nombre, el de delito de *lesa patria*, toda vez que ayuda á ejercitarse en el tiro á unos hombres que no sabemos si en el porvenir aprovecharán su destreza contra nosotros.

«¿Puede el pabellón español ondear en embarcación semejante? Esta pregunta hace el colega, y nosotros vamos á res-

ponderle con el texto legal en la mano: la Constitución de la Monarquía española, en su artículo primero, párrafo 2.º, dice:

«La calidad de español se pierde; por adquirir naturaleza en país extranjero y por admitir empleo de otro Gobierno sin licencia del Rey».

«Texto legal robustecido en el artículo 20 del Código Civil.

«Por consiguiente: esa embarcación que ha admitido empleo de un Gobierno extranjero sin licencia del Rey, ha dejado de ser española, y de su mástil debe arriarse para no volver á izarse en él hasta que no obtenga la rehabilitación de que habla el artículo 23 del Código Civil.

«Después de esto, unimos nuestra protesta de buenos españoles, á la enérgica del citado colega, y pedimos con él el castigo que merece una Compañía que no siendo española sino de nombre y para lo que le conviene, tan en poco respeto tiene la gloriosa bandera española.»

Es imposible expresarse con mas lógica y con mas elocuencia. El argumento de *El Combate* no admite réplica. Fuerza será que el tribunal competente intervenga. La bandera española debe ser arriada del vapor *Cristina*; lo reclaman así el decoro nacional y los fueros de la justicia.

MANIOBRAS INGLESAS

Entre los días 9 y 14 de Marzo se ha verificado en Gibraltar maniobras de defensa del Peñón, concebidas sobre un vasto plan, aunque tal vez sin el lucimiento y sin el desarrollo descados, pues los efectivos de la guarnición dista de ser completos y, en general, todos los servicios se resienten más ó menos del desbarajuste ocasionado por la guerra sud-africana. Tomaron parte en el simulacro 26 baterías, y las líneas de fuego llevaron estas direcciones: E., S. E., S. y S. O., es decir hacia el flanco oriental del Peñón y hacia el Estrecho y entrada de la bahía de Algeciras.

En la primera noche, desde el 2.º cañonazo reglamentario, el cañoneo, en las baterías de la bahía, fué horroroso, y se continuó, sin interrupción casi, hasta las 11 del siguiente día. Luego hubo intermitencias. En la madrugada y en la mañana del 12, se batió el cobre de lo lindo en la parte E. Durante las veladas, hasta hora avanzada de la noche, los buques de guerra surtos en la rada tenían fijados sus proyectores eléctricos sobre las posiciones españolas, particularmente sobre Sierra Carbonera, San Roque, Punta San García y Punta Carnero. De 8 á 9 y media de la noche del 12 hubo un vigoroso cañoneo en las baterías del O. y se hizo derroche de proyecciones. La bahía de Algeciras ofrecía un espectáculo sorprendente: Se hallaban anclados en aguas de Gibraltar los siguientes buques: acorazado *Devastation*, crucero de 2.ª *Furios*, cruceros de 3.ª *Calliope* y *Cleopatra*, ca-

ñonera *Goldfinch*, corbeta *Cormorant* y destroyers *Hardy* y *Skate*.

A las diez de la mañana del día 12, disparáronse dos cañonazos de alarma en el Hacho, y se izó en el mismo la bandera roja, indicando un incendio en la parte Sur del Peñón, en el cuartel del Rosia. Los bomberos de aquel distrito y destacamentos de los *Berks* y *Cameron*s acudieron rápidamente al supuesto lugar del siniestro: á las doce menos veinte dióse por terminada la maniobra.

En la mañana del 15 fondeó en Gibraltar la escuadra del Canal, procedente de Palma Mallorca. Permanecerá allí 14 días, yendo después á la ría de Arosa á esperar órdenes. Los barcos disponibles de la escuadra del Mediterráneo saldrán de Malta el 18 de Abril y regresarán el 19 de Mayo, para volver á salir el 21 de Junio, durando su ausencia hasta el 24 de Julio. El 16 de Agosto dicha escuadra se reunirá á la del Canal y á otros buques, formando un total de 94, para ejecutar maniobras combinadas. El 16 de Septiembre, esta enorme flota se dispersará: la escuadra del Canal irá probablemente á las costas de Inglaterra; y la del Mediterráneo á la isla de Lemnos, donde sus tripulaciones harán regatas al remo y á la vela, entre los 22 y 27 del propio mes. El 29, la escuadra visitará Salónica. Después de varios ejercicios frente al litoral del Peloponeso, regresará, el 15 de Noviembre, á su fondeadero de Malta.

En las operaciones combinadas de Agosto-Septiembre, hay el proyecto de colocar el episodio de la defensa del Peñón por las baterías de tierra y por una escuadra, contra el ataque de parte de otra fuerza naval considerable.

La única grúa de vapor existente en el puerto de Algeciras, es la que está sobre el muelle inglés, y que se utiliza para el embarque de piedras con destino á las obras del dique. Los oficiales españoles no pueden embarcar sus caballos para Ceuta, sin acudir á los buenos oficios de los ingleses (!). Cuando la grúa no funciona, por no haber piedras que cargar, es imposible embarcar caballos, á menos que el poseedor de aquel aparato no dispense un favor muy especial, cual es el de encender la caldera. Este caso se ha presentado ya; por eso lo consignamos.

El *Pillago* sale de Tanger, toca en Algeciras y luego va á Gibraltar. Sin embargo, el precio del pasaje entre Tanger y Gibraltar es mucho mas barato que entre Tanger y Algeciras. Interrogado por nosotros un empleado del vapor acerca de este contrasentido, nos respondió que el aumento de precio obedece á los derechos que hay que satisfacer en el puerto español, y que no rigen en la plaza inglesa. ¡Y eso que se trata de un vapor-gorre, subencionado por el gobierno español, y con bandera española!

Lanchas de vapor de la escuadra del Canal, surta en Gibraltar, llegan diariamente al muelle inglés de Algeciras. Inútil advertir que las autoridades de marina y la aduana hacen la vista gorda ante esas embarcaciones, con bandera extranjera de guerra, que van y vienen en aguas de Algeciras sin prevenir á nadie, aunque no fuera mas que por cortesía. Los oficiales de la *Channel Squadron* llegan al muelle inglés, pasan al andén inglés de la banda Sur del Río, que es, por todos conceptos, una vía inglesa, de allí se dirigen naturalmente, por la calzada inglesa del Chorruelo, al parque y al Hotel Reina Cristina, en una palabra, vienen á España sin pisar tierra española. A los ingleses les es dado en Algeciras desembarcar y embarcar, meterse en el tren, pasearse á pie, á caballo, en bicicleta, en carruaje, hospedarse holgadamente, comer, beber, despachar sus asuntos, jugar al *tennis*, al *foot ball*, al *cricket*... sin salirse de las prohibiciones inglesas. Están dentro de su *enclave*, como se dice en términos diplomáticos; en ella son los amos. El Ayuntamiento de Algeciras ha retirado de allí sus agentes, lo cual implica un abandono de jurisdicción.

Según *La Gaceta*, se «han declarado limpias las precedencias de Beyrut». Lo cual prueba evidentemente que hasta hace pocos días dichas precedencias eran scias. No lo han sido, sin embargo, para Gibraltar, á donde con frecuencia llegan buques procedentes de Siria; y no lo han sido tampoco para Algeciras, toda vez que en este puerto no se ha tomado precaución alguna contra Gibraltar.

La prensa de Tanger llama la atención del Consejo Sanitario sobre la aparición del cólera en Djeddah y en la Meca. Témesse el regreso de los peregrinos. El peligro es aún mayor en Gibraltar, en donde las precedencias del Mar Rojo son, por decir así, diarias.

EL CHORRUELO

Todos los algecireños se acuerdan de la fuente del Chorruelo que daba nombre á la playa convertida por los ingleses en camino carretero. El agua del Chorruelo ha sido siempre estimada como la mas fresca, la mas sana, la mas pura de Algeciras. Con la construcción del camino, el agua no mana ya de la roca, sino del muro de contención, y por un conducto practicado al nivel de la pleamar.

Resulta de ahí que, en épocas de Levante, el mar penetra constantemente en el orificio, y la excelente agua del Chorruelo deja de ser potable. A veces, esto dura por espacio de una y dos semanas.

La barriada de Villavieja se surte del Chorruelo: esta fuente no cesa de manar ni aún en los tiempos de mayor sequía. Pero solo sirve á condición de que la marea no sea muy alta y de que no soplen vientos del E. Es un favor mas que los algecireños deben á los ingleses y á los municipios siervos de los ingleses.

Los ingleses en nuestro territorio

LÍNEAS DE PENETRACION

Al construir el muelle de Algeciras, que es al mismo tiempo la estación *terminus* del único ferro-carril que llega á la bahía, y al asegurarse el monopolio de la flotilla mercante que, con bandera española ó sin ella, explota el tráfico entre Gibraltar y Algeciras, los ingleses han tendido un puente desde el Peñón á la orilla opuesta. Puente suyo, del que ellos disponen con derecho exclusivo, pues de ellos depende todo lo que constituye su armazón. Compañía inglesa, *wharf* inglés, vapores ingleses, dirección inglesa, terrenos ingleses, y todo ello bajo la protección inmediata de los cañones ingleses. Si por acaso brillan los colores españoles es pura comedia, ó ardid para huir las exigencias del fisco. La realidad es, desdichadamente, inglesa.

Este puente corresponde á la confluencia de varias líneas de invasión de nuestro territorio. Desde Algeciras irrádianse hacia el Estrecho, hacia el camino de Arcos, hacia Ronda. Escasas son nuestras vías de comunicación; pero las dos que existen hoy en el Campo de Gibraltar, la carretera de Tarifa y Cádiz y el ferro-carril de Algeciras á Bobadilla, parecen ideadas por el Estado Mayor inglés. En el concepto estrictamente militar, vale más carecer en absoluto de caminos que tenerlos en tales condiciones. Para el trazado del uno ó del otro, no se pensó siquiera en la necesidad de un buen sistema defensivo.

Escrúpulos de última hora impusieron que la línea férrea se hallase á suficiente distancia de Gibraltar, fuera del radio de acción de esta plaza. De ahí el fracaso del ramal de La Línea, cuyo proyecto, aprobado en el Congreso en 1887, se estrelló ante la actitud patriótica del Senado. A pesar de aquellos escrúpulos, la línea de Bobadilla á Algeciras, en su trayecto del Campo, se encuentra perfectamente dentro de la esfera de acción británica. Nosotros nos hallamos en la imposibilidad de defender esta línea, mientras que á los ingleses les es posible atacarla, sin la menor dificultad, ó destruirla, si así lo juzgan conveniente, ó servirse de ella.

La carretera de Cádiz á Málaga, en su sección de Tarifa á Algeciras, no está ménos desamparada. En tanto no tengamos un camino militar costero, (1) bueno para impedir un desembarco en algunas de las ensenadas que median entre el Camorro y Punta Carnero, camino protegido por una ó dos posiciones situadas en los altos de la actual carretera, inútil que creamos en la eficacia estratégica de esta última. Es ocioso desmostrarlo: basta con que una cosa pueda sernos útil en el Campo de Gibraltar, para que no exista. En cambio, todo lo que es susceptible de perjudicarnos, existe.

¿Que hay, pues, de extraño en que las gentes digan que todo este territorio está *vendido*? Nadie ha presenciado la venta, sin duda alguna; nadie puede demostrar el presunto pacto; pero las apariencias son feroces, y la opinión pública se basa

ordinariamente en las apariencias, las cuales, si bien suelen engañar, en ciertos casos exhalan una sinceridad irrefragable.

Decir que los intereses de España, en el Campo de Gibraltar, están supeditados á los intereses ingleses, es decir una vulgaridad que algunos calificarán de trasahumante. Hasta el sentimiento de la indignación parece haberse en nosotros embotado. La eventualidad de una ocupación inglesa se examina como la cosa mas natural del mundo. A los ojos de la mayoría, es un acontecimiento inevitable. Los insultos no nos ofenden, los ultrajes no nos hacen mella. El patriotismo es puramente individual. Ahí reside el secreto de la fuerza y del prestigio de los ingleses en estos parajes. Con un poco de solidaridad patriótica les cerraríamos el paso. Gracias á ella, comenzaríamos por esterilizar la labor constante de esos traidores que cada cual señala con el dedo, y que, sin embargo, goza en el Campo de influjo y consideración. Y sin traidores á su disposición ¿que harían los ingleses?...

LAS AGUAS DE CEUTA

Si entre el territorio de Ceuta y el territorio marroquí hubiera la delimitación que corresponde, la cuestión de las aguas de Ceuta resolveríase por sí sola, puesto que los manantiales capaces de surtir la ciudad se encuentran en la parte del Benzú, que es española según los tratados. Hoy, por virtud de la incongruencia de nuestra política en Marruecos, aquellas aguas están en una zona «objeto de litigio», que los moros conservan por obra y gracia del vago *modus vivendi* de 17 de Noviembre de 1860; y, en consecuencia, mientras esta situación absurda no se modifique, hay que contar, para obtener las aguas de Benzú, con sus actuales poseedores.

Diversas negociaciones se han llevado á cabo desde 1860; pero siempre con resultado negativo. Las dificultades, lejos de disminuir, han ido en aumento. En este asunto ha tomado cartas el municipio de Ceuta, lo cual ha sido otra rémora para su solución. Al plan que trazó la comisión nombrada por el general Azpiria, el Ayuntamiento ceutí opuso la objeción previa del coste, dada la escasez de los recursos municipales. Nos choca que, en una plaza de guerra, se traten de este modo ciertas cuestiones. La del agua nos parece de la competencia exclusiva de la Comandancia General. Y á nuestro entender, el problema se resolverá muy difícilmente, por haber sido mal planteado.

Es un axioma que toda plaza fuerte situada en territorio extraño no debe contar mas que con sus propios recursos, y no esperar nada de cuanto se halle fuera de su recinto.

Así vinieran, de las vertientes de Sierra Bullones, caudales de agua hacia el campo exterior de Ceuta, en la plaza debiera procederse como si no hubiera una gota de agua en sus alrededores.

Después de sentado este principio absoluto, preséntase una consideración de

carácter accesorio: si los moros de Benzú nos niegan el agua es porque suponen que *necesitamos imprescindiblemente* de ella, y creen que, al rehusarla, nos irrojan perjuicio.

En otros términos: si los moros supieran que poco nos importa el agua susodicha, nos hubieran ya brindado con ella —siempre que hubiesen sospechado un lucro en esta operación. En tal caso, hubiéramos podido aceptarla á *mayor abundamiento*, y procediendo en el interior de la plaza como si no hubiera mas agua que la de las cisternas, de los pozos y de las balsas.

Esto, razonando á la antigua. Que si la fortificación de Ceuta estuviera montada á lamoderna, dispondríase de condensadores susceptibles de producir mucha mas agua de la que producen los manantiales de Benzú.

Al ramo de Guerra encarecemos la necesidad de instalar en Ceuta *la fabricación del agua y la del hielo*, por cuenta del Estado. Conviene que la plaza no dependa de nadie. Ambas fabricaciones se completan. El hielo de agua destilada es perfectamente higiénico, y en grande escala resulta á un precio insignificante. Sus aplicaciones, en el hospital militar, serían constantes. En parte pudiera cederse para el consumo particular. El servicio de agua helada, durante el verano, en el Serrallo y en los fuertes de la línea exterior, mejoraría notablemente las condiciones sanitarias de la vida del soldado. No alcanzamos á comprender como no se ha pensado ya en esto. Las innovaciones que acabamos de enunciar son mas indispensables que las aguas de Benzú y resolverán el problema.

Inglaterra y Francia dan al traste con el *statu quo*

marroquí. Y nosotros adoptamos, como sola política, la conservación de este *statu quo*. Inglaterra cambia la faz de la política maghrebina, ejerce una influencia directa sobre el país, reorganiza el ejército moro, dirige los actos del Sultan, quien, por las trazas, envidia los destinos del Khédive Abbas Hilmi. Francia hace la vista gorda ante los manejos británicos con tal que se la deje operar en el Sahara. Es un acuerdo tácito que existe tiempo ha entre ambas potencias. La concesión que el Sultan acaba de hacer á los franceses de una línea de ferrocarril, de unos 1.500 kilómetros, entre Devreysiere, Dgna y Daz, concesión que coloca parte del Maghreb meridional dentro de la esfera de influencia francesa, es otra muestra del nunca bien ponderado *statu quo*, con el cual justificamos nuestra increíble pasividad y nuestra inacción funesta. Algunos periódicos piden que se destituya al Sr. Ojeda, nuestro ministro en Tanger. ¿Para qué? De seguir como seguimos, —y no es justo echar sobre el Sr. Ojeda la responsabilidad de los desaciertos que hemos cometido en Marruecos á partir del Tratado de Wad-Ras,—lo mejor fuera suprimir sencillamente la Legación de Tanger, y conservar allí un consul general á causa de lo importante de la colonia española y para la gestión de nuestros intereses comerciales. Por el papel que en Marruecos desempeñamos, diplomáticamente, la solución que proponemos sería mas que sobrada.

Un cabo de carabineros
Cuestión de humanidad.

de uno de los puestos del litoral del Estrecho, creemos que del lateral de la Punta del Fraile, ha sido trasladado en una barquilla á Algeciras en un estado gravísimo, de no sabemos que enfermedad que le aquejó de repente. Esta cuestión de los auxilios medicales á los carabineros que están de servicio en la costa del Estrecho nos ha preocupado mas de una vez. En la mayoría de los casos estos auxilios llegan tarde, cuando llegan, y el transporte del enfermo al hospital mas próximo no es siempre cosa fácil ni rápida. Sabido es que en la costa los caminos, si de tales merecen el nombre, son horribles. En los periodos de mal tiempo, los carabineros sufren lo que no es concebible. Las comunicaciones entre uno y otro puesto son con frecuencia penosísimas y hasta peligrosas. Rios que vadean, pantanos y playas en que precisa caminar durante centenares de metros con agua hasta los muslos, senderos resbaladizos al filo de las peñas, y por do quiera barro y mas barro, barro sin fin. En las noches de tormenta, cuando sopla el huracán y la lluvia cae á torrentes, la situación del infeliz carabinero, calado hasta los huesos en un simulacro de cabaña, desde la cual vigila, tiene mucho de heroico. En la costa entre Tarifa y Algeciras, el solo puesto que ofrece alojamiento para las familias, es el de Oliveros. Verdad que este tiene el gravísimo inconveniente de la falta de agua potable. (¿No se le podría procurar un filtro?). En los demás puntos, los carabineros albergan á sus familias en las huertas, en los cortijos, donde pueden, lo cual representa para ellos un gasto que, aunque ínfimo, merma su pobre sueldo. El nuevo jefe de esta Comandancia estuvo recientemente en Tarifa, en donde permaneció un par de dias. ¿Que lástima que no hiciera el viaje de regreso á Algeciras, á lo largo de la costa, visitando uno por uno todos los puestos y examinando el terreno! ¡Ahí hubiera visto miseria, y adivinado sufrimientos, y dándose cuenta de una abnegación que, por desgracia, pasa desapercibida! De semejante viaje quizá hubiera resultado algo bueno para aquellos infelices. Estas reflexiones son hijas de nuestra propia impresión. Nadie nos la ha sugerido, bien lo sabe Dios. El cuerpo de carabineros, de una disciplina y de un pundonor ejemplares, no se queja nunca. Por eso nos creemos doblemente obligados, como testigos de lo que ocurre, á alzar la voz en favor de los carabineros del Estrecho de Gibraltar.

No estamos precisamente de acuerdo con *El Africano*, de Ceuta, cuando afirma que esta ciudad carece de condiciones para ser un centro comercial; lo que hay es que estas condiciones se han malogrado por virtud de una larga serie de desaciertos. Pero si estamos conformes con nuestro colega en que Ceuta debe ser una plaza eminentemente militar. Para esto urge en primer lugar que se definan las atribuciones del Comandante General. Es necesario que el Gobernador Civil de la provincia no tenga nada que ver con Ceuta; mas claro, que Ceuta deje de pertenecer á la provincia de Cádiz. Lo que ahora sucede es que este Gobernador, hechura vil del

(1) Véase en nuestro número 5, «La Defensa de la costa».

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

cacique provincial, como lo son todos los Gobernadores, coarta cuanto puede la acción del Comandante General, invadiendo poderes y esquivando las responsabilidades. ¿Y qué pensar del Alcalde de Ceuta, ese otro cacique, que se atreve a luchar con el Comandante General de potencia á potencia, y que á veces hasta le disputa las atribuciones? Se nos asegura que el General Fernández Bernal ha llegado á Ceuta decidido á que nadie se le imponga, y que, en una de sus primeras entrevistas con el Alcalde, llamó á este al orden, muy cortesmente, previniéndole que había que poner término á las agitaciones de que sufre Ceuta. El General Fernández Bernal viene precedido de excelente fama y está animado de los mejores deseos. Pero sepa—y ya se irá convenciendo de lo justo de nuestra observación, si él mismo no lo ha observado ya—que es imposible gobernar y administrar en Ceuta bajo el régimen presente, y que todos sus esfuerzos serán vanos, toda su buena voluntad estéril, toda su energía superflua, mientras quede dentro del recinto de la plaza la sombra de un cacique. Y sinó, al tiempo.

Muestra elocuente de los sentimientos que los ingleses inspiran en el Campo de Gibraltar, es la explosión de gozo con que ha sido acogida, entre todas las clases de la sociedad, la noticia del desastre de lord Methuen. Los obreros del dique, objeto de las mofas y de los sarcasmos de los ingleses en tiempos de la guerra hispano-yanki, toman ahora un buen desquite; con la sola diferencia de que, mas nobles, no injurian al vencido. Si queréis molestar en lo mas recóndito de su alma á cualquiera de esos impertinentes ingleses que nos consideran como *raza inferior*, interrogadle acerca del Transvaal. Los Boers nos revelan cuan imbéciles somos al plegarnos mansamente ante el falso poderío inglés. En el horizonte obscuro de nuestros destinos, cuando mas desmayados estamos y mas desconfiamos en nuestras propias fuerzas, las victorias de los Boers centellean como rayos de esperanza... ¡Vivan los Boers!

Los ingleses De Algeciras nos escriben: «Lo que es por ahora, Sr. Director, no veremos acá la Sucursal del Banco de España tan deseada. Noticia debe tener V. de cierta fusión estrambótica, que maneja nuestros asuntos. Al cacique cuyo apoyo se necesitaba y que resistiese á ello, el parlamentario que V. sabe hubo de decirle: «ó la fusión ó yo me encargo de poner aquí la Sucursal del Banco de España.» Y el cacique bajó los humos, accediendo á todo lo que de él se exigía. Vea, pues, como á los ingleses aprovecha nuestro caciquismo. La Sucursal del Banco es para aquel cacique el *bú*, el espectro, la pesadilla. No nos queda mas remedio que vivir, humillados, bajo la dependencia financiera de Gibraltar, para que nuestra sujeción sea completa. De esté cariz es el patriotismo que nuestra política engendra.»

NOTICIAS

Alemania y Francia han recibido del Sultan de Marruecos el encargo de acu-

ñar moneda marroquí, á cada una por tres millones de duros. Las embajadas, en Rabat, no perdieron el tiempo, como se vé.

No podrá decir Morrison que solo de España le vienen las censuras. Esta vez es un periódico de Gibraltar, *El Calpense*, que la emprende contra el famoso escocés. Quéjase con razón nuestro colega de que en el muelle inglés de Algeciras se haga la descarga del carbón á las horas de mas movimiento de pasajeros, demostrándose con ello hacia el público «un desprecio tan grande como vergonzoso».

Y luego añade:

«Jamás se ha visto semejante desconsideración y todas las censuras, todas las protestas, y todos los calificativos resultarían insuficientes para condenar como se merece tan grave abuso realizado en presencia del propio Director de la compañía, Mr. Morrison, quien, por lo visto, ó no tiene la menor idea de las consideraciones y respeto que al público se le deben, ó creyéndose un ser superior desprecia á aquéllos á quienes está obligado á servir y atender.

«Con decir que ni aún tuvo la cortesía de ordenar que parase la referida operación mientras embarcaban ó desembarcaban los viajeros, está dicho todo.

«The Granada» es otra compañía inglesa, en favor de la cual se acaba de firmar un Real Decreto autorizándola á sustituir la construcción de la parte del antiguo trazado de la línea de Murcia á Granada, por el de la línea de Baza á cualquier punto del ferrocarril de Linares á Almería.

Tan leve impresión ha causado entre los ingleses el proyecto de ley sobre expropiaciones y enajenaciones de propiedad en la zona de costas y fronteras, que á los pocos días de publicarse el citado proyecto, Morrison adquirió, por cuenta de uno de sus compatriotas, unas tierras de labor en el término de San Roque.

Los vendedores de terrenos españoles no se dan tampoco por vencidos. Dígalo sino este anuncio, que, leemos en los periódicos del Peñón:

«Se vende, en La Línea, Barrio de

San Bernardo, un terreno de cinco á seis mil varas bien por entero ó en partes.

Para mas informes acúdase á calle de San Pedro, Núm. 30.

Varias preguntas:

¿Es cierto que el *Cristina*, en su servicios de remolque de los blancos ingleses, sufrió una avería, y que por este motivo su capitán ha sido trasladado á otro vapor?

¿Es cierto que el otro día, el *Cristina*, despues del servicio de remolque, llegó al muelle inglés de Algeciras con el fragmento de uno de los blancos, el cual ha sido depositado en la caseta—factoría de la compañía del ferrocarril?

Continúa la série.

El 8 de Marzo, el soldado William Lake, del *Royal Berkshire*, de guarnición en Gibraltar, fué condenado á un mes de prisión por robo de un capote impermeable á un paisano.

En lugar de las acostumbradas maniobras navales inglesas, este año, con motivo de la coronación del Rey Eduardo VII, se efectuarán otras muy importantes en el Mediterráneo, y por las escuadras del Canal y la división de cruceros, completada con gran número de buques. Comentanse mucho estas instrucciones, dice el *Diario de la Marina*, creyendo algunos que lo de la coronación no es mas que un pretexto para dar mayor impulso á las demostraciones navales que Inglaterra está haciendo todos los años en nuestros mares, demostraciones que por lo visto, resultarán este año de una magnitud desusada é imponente, sin ninguna duda.

Hace mas de cuatro meses que se perdió la llave de la cerradura de la balija que sirve para el servicio de correos entre Tarifa y Algeciras: desde entonces, con tal motivo, la balija ha sido reemplazada por un saco amarrado con una

mala guita, y roto por añadidura. En estas condiciones es fácil que se extravíen pequeños paquetes de correspondencia, pues en mas de una ocasión los pliegos han llegado á Tarifa mojados ó maltrechos.

No dudamos que el Sr. Administrador de Correos de Algeciras, á cuya oficina pertenece la balija, en cuanto se entere de esta situación, pondrá los medios necesarios para remediarla.

La prensa de Málaga anuncia que el conecionario del ferro-carril de Málaga al Campamento (bahía de Algeciras), don José Casado, ha cedido sus derechos á D. Félix Saenz, el cual trata de llevar adelante el negocio. En este observamos las mismas tergiversaciones y rodeos que precedieron á la conclusión del de Bobadilla á Algeciras. No lo perderemos de vista.

Por telégrafo se ha ordenado al batallón escocés de los *Cameron*, de guarnición en Gibraltar, que con toda rapidez se prepare á marchar á Creta y á Chipre, á fines del presente mes. Las familias de estos militares quedarán en Malta.

El capitán Pretymann, lord civil del Almirantazgo, declaró el 11 del actual en la Cámara de los Comunes que ha salido para Gibraltar un ingeniero encargado de hacer los trabajos de sonda en la costa oriental de aquella plaza, á fin de poder llevar á cabo el proyecto referente á las obras hidráulicas que reclaman las conveniencias de la navegación, el comercio y la seguridad de la expresada fortaleza.

El Sr. Lunderich, intérprete de la Legación alemana en Tanger, ha sido nombrado consul alemán en Fez. Inglaterra tiene en Fez un vice-consul, Mr. Melver Macleod. Francia é Italia están representadas oficialmente en la capital marroquí. España, que debía, antes que ninguna

Boletín marítimo

Tránsito de buques por el Estrecho de Gibraltar, desde el 13 al 19 de Marzo de 1902.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de Falos	Baque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
13		Alemania	2	Vapor	Lindenfels	E.	10,50	O. N. Flojo	Llana	Acelajado
	K W T H	Inglés	2	«	Alice Otto	O.	1,30	«	«	«
	M B L Q	Belga	2	«	Lys	O.	2,10	«	«	«
	J D K L	Sueco	2	«	Smaland	O.	2,30	«	«	«
	J G F K	Español	2	«	Rui Perez	O.	2,50	«	«	«
	L M S J	Inglés	2	«	Rydal Hall	E.	3,40	«	«	«
	J H Q B	Español	2	«	San Francisco	E.	4,20	O. Galeno	Rizada	«
		Inglés	2	«	Gladiolus	O.	4,40	«	«	«
		Danés	2	«	Martha	O.	5,25	«	«	«
	H F P G	Noruego	2	«	Argo	E.	5,30	«	«	«
	J F G Q	Inglés	2	«	Dewsland	O.	6	«	«	«
14	K B H Q	«	2	«	Ocean Prince	O.	7	E. Fresquito	Marejada	«
	N L H F	«	3	Vela	Berrie Dodd	O.	7,30	«	«	«
	P B N C	Italiano	2	Vapor	Equita	O.	8	«	«	«
		Aleman	2	«	Scharlachberger	O.	8,30	«	«	«
	R M D B	Italiano	2	«	Profesor	O.	9	«	«	«
	H K N P	Español	2	Vela	Dos Amigos	O.	10	«	«	«
	S Q P V	Italiano	2	Vapor	Venus	O.	10,50	«	«	«
		Francés	2	«	Ville de Cette	O.	11	«	«	«
	N B M W	Italiano	2	«	Agnello Ciampa	E.	11,30	«	«	«
	J B Q R	Español	3	Vela	Cristina	O.	1,10	«	«	«
	H S N R	«	2	Vapor	Macarena	E.	2,30	«	«	«
	H P R S	«	2	«	Joaquin Piélagos	E.	2,35	«	«	«
	H T W F	«	2	«	Martos	O.	4,10	«	«	«
		Inglés	2	«	Asia	E.	5,30	«	«	«

Sigue en la cuarta plana.

El Centinela del Estrecho de Gibraltar

otra nación, haber nombrado un consul en Fez, carece allí de representación oficial.

Hemos tenido el gusto de ver el primer cuaderno del *Gran Diccionario de la Lengua Castellana* por D. Aniceto de Pagés.

En este diccionario cuya aparición constituye un acontecimiento lingüístico, cada voz está apoyada en sus diversas acepciones, por ejemplos tomados de los principales autores antiguos y modernos.

A bordo del *Hassani* y del *Sid-ed-Turki*, los dos buques que aún quedan de la flota marroquí, han sido conducidas junto á Melilla numerosas tropas que parecen ir destinadas á la frontera de la Argelia.

Para celebrar bien la victoria de los boers, hay que tomar unas copitas del excelente anisado aromático **Kruger** que fabrican los Sres. Durán y Urbano de Cazalla de la Sierra (Sevilla) cuyas botellas ostentan en sus etiquetas la venerable figura del Presidente del Transvaal.

Pedidlo en todos los cafés y establecimientos de bebidas.

Desde el 14 del corriente, día de la inauguración, funcionan los Molinos harineros «San José», de la Compañía de Alumbrado Eléctrico de esta Ciudad.

Este adelanto, se debe como el del alumbrado eléctrico, á la incansable actividad de D. José Cazalla Sotomayor, hoy nuestra primera autoridad.

CRÓNICA DEL ESTRECHO

El día 17 á las 8 pasó el cañonero español «Yañez Pinzón» con rumbo á Algeciras, desde donde se ha dirigido á Marbella y á Málaga.

—El 18 á las 12'25 pasó para el O. un torpedero inglés cuyo nombre se ignora.

—Este mismo día cruzó el Estrecho, procedente de Plymouth con rumbo á Gibraltar, el acorazado japonés «Mikasa» de 15.200 toneladas de registro, 15.000 caballos de fuerza 50 cañones y 285 tripulantes.

ÚLTIMA HORA

A la hora de entrar en máquina este número, el pabellón español ondea todavía en la popa del vapor *Cristina*, remolcador al servicio de la Comandancia de artillería de Gibraltar.

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.

Día	Letra representando la señal del Código.	Nacionalidad	Núm. de paños	Buque de vela ó vapor	NOMBRE	Dirección.	Hora	VIENTO	MAR	CIELO
15	N F B M	Inglés	2	Vapor	Christabel	O.	7	E. Fresco	Rizada	Acclajado
	P C D W	Italiano	2		Eremlare	O.	8			
	H R V S	Español	2		Lekeitio	E.	8,20			
		Frances	3		Gallia	O.	8,30			
	H P R S	Español	2		Joaquin Piélagó	O.	9			
		Aleman	2		Tinos	O.	11,10			
		Inglés	3		Granada	E.	1,30			
	H F C W	Español	3	Vela	Cabieces	E.	2			
		Holandés	2	Vapor	Salax	E.	2,30			
	L S P H	Inglés	2		Darlington	E.	4			
		Aleman	2		Roma	O.	4,35			
		Belga	2		Tertia	O.	4,40			
		Italiano	3		Orione	O.	4,50			
	S P K B		2		Uranus	E.	5,10			
	W G F P	Inglés	4		Amarynthia	E.	5,15			
16		Sueco	2		Adolf	E.	7		Marejada	
		Español	2		Julian	E.	7,30			
	V B H D	Ruso	3	Vela	Suomy	O.	8			
	S C R P	Inglés	2	Vapor	Roman	O.	8,20			
	P H M R	Italiano	2		Fortunata	E.	8,50			
		Inglés	2		Naranja	O.	10,30			
			2		Romeo	E.	10,30			
		Alemán	2		Kaiserin M. ^a Theresia	O.	11,55			
		Austriaco	2		Kalman Kiraly	O.	12			
		Noruego	2		Lesseps	E.	1,30			
		Frances	2		Conceil Freres	O.	2,30			
		Italiano	3	Vela	N.º 468	O.	4,40			
		Español	3	Vapor	Manuel Calvo	O.	5,50			
17	M L G K	Inglés	2		Tenedor	E.	7		Rizada	
	K S L N		2		Wileysike	O.	7,30			
		Español	2	Cañonerº	Yañez Pinzon	E.	8			
	Q G M F	Italiano	2	Vapor	Lorenzo	O.	8,10			
		Holandés	2		Laurens Pit	E.	8,20			
	L H D J	Inglés	2		Carlisle	E.	8,40			
			3		Kura	O.	11,40			
		Danés	2		Nora	E.	12,50			
	S F L H	Inglés	2		Venedotian	O.	1,30			
			2		Isle Of Kent	E.	1,40			
	H B R S	Español	3		Alvarado	O.	2,20			
	H P R S		2		Joaquin Piélagó	E.	2,25			
		Griego	2		Emmanuel	E.	2,50			
	J T V H	Inglés	2		Royal Prince	E.	4			
		Noruego	2		Unison	E.	5,40			
18	J C M R	Español	2		Pelayo	O.	8,30	E. Fresquito	Llana	
	L C R F	Sueco	2		Munin	E.	9			
		Frances	2		Sinai	E.	12,25			
		Inglés	1	Torpedrº		O.	12,25			
			2	Vapor	Sunbeam	E.	12,40			
		Frances	2		Le Gard	O.	1,30			
		Español	2		Manuel Espaliu	E.	1,40			
		Inglés	2		Orestes	O.	1,50			
			2		Afghanistan	E.	2,30			
		Aleman	2		Gloxinia	O.	3,30			
		Inglés	2		J. W. Taylor	O.	4			
19		Inglés	3		Azor	E.	5			
		Inglés	2		Roath	O.	7	S. O. Bonancible		
			2		Penzance	O.	7'20			
	N T B W	Noruego	3		Franco	O.	7,30			
	S J P Q	Italiano	2		Doris	E.	8			
		Inglés	2		Secontian	O.	8,20			
			2		Coventry	O.	9			
			2		Sondan	E.	11			
	L J T V		2		Lady Palmer	O.	11			
	H Q B T	Español	2		Jovellanos	O.	11,30			
		Danes	2		Najaden	E.	11,40			
		Inglés	2		Fernlands	O.	11,45			
			2		Adjutant	E.	11,50			
	L G Q C	Frances	2		Turenne	E.	12,30			
		Japones	2		Wakasa Maru	E.	12,40	O. N. Fresquito		
	H P R S	Español	2		Joaquin Piélagó	E.	2,10			
		Inglés	2		Whitefield	O.	2,15			
			2		Pearl	E.	2,40			
		Danes	2		Nordkap	E.	3,35			

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.

¡¡¡ INCREIBLE VERDAD !!!

Única y verdadera ocasión para gastar bien el dinero en regalos, cuyo valor supera siempre el coste. Objetos de oro de ley garantizado (18 quilates) con hermosísimos y esplendidos brillantes, que son micamente perfectos, de más valor, por su constante esplendor y limpieza, que los verdaderos. De composición de luz, dureza, lapidación perfecta, imitación maravillosa.

5.000 PESETAS

se regalan á quien distinga estos brillantes ALASKA de los legítimos.

	Pesetas		Pesetas
Anillo para caballero, oro y brillante	50	Pendientes (par) para señoras, id. id.	25
Idem para id. (brillante muy grueso)	100	Idem para señoras, id. id.	50
Anillo para señora ó señorita id. id.	25	Idem para id. (brillantes gruesos)	100
	25	Id. para niñas. (verdadero regalo)	25

Se envían franco de todo gasto por correo, en cajitas certificadas y declarada mercancía, para todo España é Islas.—No se servirá ningún pedido que no venga acompañado de su importe en billete del Banco de España, en carta certificada ó valor declarado.—Envíese la medida de los anillos, mandándola con un hilo alrededor del dedo.
No se hacen descuentos; no se conceden representaciones ni se envían catálogos, dibujos ni muestras. Dirijirse al representante general y único de la Sociedad Oro y Brillantes. Am: Alaska, G.A. Boyas Corso Romano, 18, Milan (Italia).

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 TÁNGER: D. Antonio Arévalo, Librería Española.

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

Imp. Tarifeña.—Trinidad, 3, Tarifa.