



30—JUNIO—1914

REVISTA DE COLONIZACIÓN.
: : : : INDUSTRIA, COMERCIO, : : : :
INTERESES MORALES Y MATERIALES.

ORGANO DE LA JUNTA CENTRAL
: : : : : Y DELEGACIONES : : : : :
AFRICANAS DE LA LIGA AFRICANISTA



DIRECTOR: AUGUSTO VIVERO.

MADRID.

COLABORADORES

- "Angel Guerra, publicista y diputado.
D. Angel Cabrera, de la Comisión Científica de Marruecos.
D. Antolín López Peláez, arzobispo de Tarragona.
D. Antonio Ramos, explorador africanista.
D. Baldomero Argente, publicista, ex-subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros.
D. Cesar Juarros, médico de Sanidad Militar.
D. Cristóbal de Castro, publicista.
D. Constanco Bernaldo de Quirós, de la Comisión Científica de Marruecos.
D. Eloy L. André, publicista.
D. Emilio Bonelli, explorador africanista.
D. Enrique Arques, publicista.
D. Federico Montaldo, médico higienista.
D. Fermin Villalta, canciller intérprete del Consulado de Larache.
D. F. Martínez Yagües, abogado y publicista.
D. Godofredo Escribano Hernández (Barrenillo), catedrático y publicista.
D. Gustavo Vivero, publicista.
D. Hermenegildo Boni, mayor de Intendencia Militar.
D. Isaac Muñoz, publicista.
D. Jerónimo Becker, de la Real Academia de la Historia.
D. José García Belcguer, doctor en Medicina, consejero de S. A. I. Muley el Mehdi.
D. José García Benitez, capitán de Ingenieros.
D. José Martos O'Neale, publicista, ex-consejero de Instrucción Pública.
D. Julian Diaz Valdepareas, presbitero.
D. J. Telesforo Rodriguez, publicista.
D. Leon Martín Peinador, teniente coronel de Artillería.
D. Lucas Fernández Navarro, catedrático de la Universidad Central.
D. Luis de Armiflan, publicista, ex director general de Comunicaciones.
D. Luis Bello, publicista.
D. Manuel Conrotte, de la Real Sociedad Geográfica.
D. Manuel Ferrer, abogado, agente comercial en Marruecos del Centro de Expansión Comercial del Ministerio de Fomento.
D. Mariano Marfil, abogado y publicista.
D. Miguel Villanueva, presidente del Congreso de los Diputados.
"Pedro Sánchez, del Cuerpo de Archiveros y Bibliotecarios.
D. Rafael María de Labra, senador del Reino.
D. Ricardo Búrquete, general de Infantería.
D. Ricardo Donoso Cortés, teniente coronel de Infantería.
D. Ricardo Ruiz, explorador, publicista.
D. Salvador Corbella, publicista.
D. Santiago Olmedo y Estrada, publicista.
D. Tomás Maestre, doctor en Medicina, senador del Reino.
D. Vicente Gay, profesor de la Universidad de Valladolid.

Director: D. Augusto Vivero. Redactor-Jefe: D. Fernando Giliis

Prohíbida la reproducción de los artículos de esta Revista, sin citar su origen.

SUMARIO

	Páginas.
I <i>Crónica política.</i> —Augusto Vivero.....	185
II <i>Italia en Libia y España en Marruecos.</i> —V. M. Concas....	190
III <i>Memorias y conferencias.</i> — <i>El puerto de Tánger.</i>	193
IV <i>Legislación y Jurisprudencia hispano-marroquíes. Reglamento de indemnizaciones para el personal de Obras públicas que presta servicio en la zona de influencia española en Marruecos.</i>	214
V <i>Cosas retrospectivas. El sable del general O'Donnell.</i> — <i>El Mogrebi.</i>	220
VI <i>Boletín oficial de la Liga Africanista Española.</i>	223
VIII <i>Los arbitrios locales en las plazas españolas de Africa y el servicio de comunicaciones marítimas.</i>	244
IX <i>En la zona francesa.</i> — <i>La administración de Justicia.</i>	248
X <i>Notas financieras y comerciales.</i>	252
XI <i>Noticias y comentarios.</i>	254
XII <i>Diarios y Revistas.</i> — <i>La opinión de los demás.</i>	268
XIII <i>El libro en la guerra.</i> —Augusto.....	277

Por R. O. de 25 de Marzo de 1914, el Ministerio de la Guerra se ha servido acordar que AFRICA ESPAÑOLA «sea declarada de utilidad en el Ejército y se recomiende su suscripción en las bibliotecas de los Centros y dependencias militares, teniendo en cuenta que es una Revista de colonización amplia y de carácter práctico.» (D. O. n.º 68).

AFRICA ESPAÑOLA

PLAZA DE SANTA CRUZ, NÚM. 3.

MADRID

Precios de suscripción.

España y Marruecos: año, 24 pesetas; semestre, 13; trimestre, 7.

Número suelto, 1,50 pesetas.

En los demás países: año, 26 pesetas. Pago adelantado. No se admiten sellos.

La aceptación del número al principio de año, semestre ó trimestre, se considerará como continuación de la suscripción.

Precios de los anuncios.

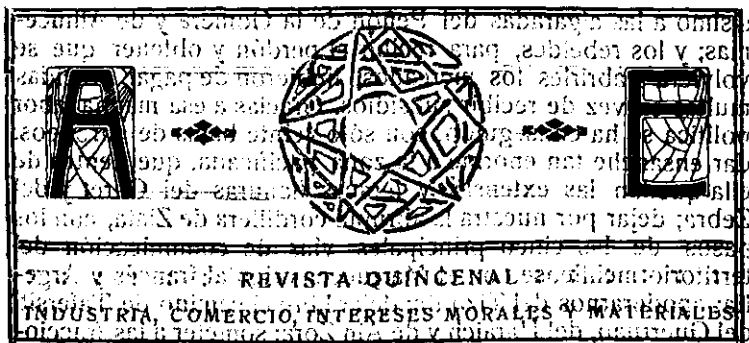
Plana exterior, 150 pesetas; id. interior de la cubierta, 120; id. de la sección de anuncios, 100; media plana interior, 52; cuarto de plana, 27; octavo, 14.

Artículos industriales y «entrefilets», a precios convencionales.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. *residente en*
calle de *provincia de*
se suscribe por *a la revista Africa Española.*
a *de* *de 19*

(Recórtese este Boletín y remítase, franqueado con un sello de cuarto de céntimo, a la Administración de esta Revista.)



CRÓNICA POLÍTICA

La campaña contra Jordana.

Una de las profesiones más cómodas es la de político, cuando se reduce a la tarea fácil de negar o deslucir éxitos ajenos. El político español, por excelencia, tiene esa característica; más aún: no sirve para otra cosa. El reciente debate sobre Marruecos puso de resalto semejante incapacidad fundamental; que no dimana siempre de deficiencias mentales o de irremediable desamor al estudio, sino de fuerte apego a la populachería. Lo que ahora ocurre con la espléndida labor del general Jordana, acredita asimismo cómo se llega a las mayores injusticias cuando ello conviene al reake de la propia personalidad. Para esto se atropella con todo: ni la verdad, ni aún las más elementales consideraciones patrióticas; pohen frente a las lenguas.

Mas, ¿cómo puede alterarse la verdad cuando, como ocurre en Melilla, se entra por los ojos? ¿En qué hechos reales, precisos, incontrovertibles, se puede tener base para esa labor de descrédito que se desarrolla a la presente? Gracias a la incansable labor política de Jordana y sus subordinados, se disolvió sin lucha la jarka del Kert; y se puso término honro-

sísimo a las algaradas del Peñón de la Gomera y de Alhucemas; y los rebeldes, para recibir el perdón y obtener que se volviera a abrirles los mercados, hubieron de pagar crecidas multas en vez de recibir subsidios. Gracias a esa magna labor política se ha conseguido, con sólo veinte bajas de europeos, dar ensanche tan enorme a la zona pacificada, que dentro de ella quedan las extensas y feraces llanuras del Garet y del Zebra; dejar por nuestra la abrupta cordillera de Ziata, con los pasos de las cinco principales vías de comunicación del territorio melillense con el Marruecos oriental francés y Argelia; apoderarnos del Tiztutin; dejar libre el camino de Tafersit, del Guerruao, del Haraich y de Ain Zora; someter a las fracciones vecinas a los montes de Ziata, a los turbulentos ulad abdain, a los ulad fetuma, etc.; hacer posible la construcción de muchos kilómetros de los ferrocarriles que unirán a Melilla con Argelia y Tafersit... ¡Todo con veinte bajas de europeos!... ¡Y en menos de dos meses!...

Pues obra tal se censura directa o indirectamente. Con la inconsciencia más donosa, los mismos que ayer aducían por señal de nuestro fracaso el que no avanzaran las tropas, censuran hoy que avancen. Aquellos que se condolían del número de bajas, hoy, cuando no pueden acogerse a tal argumento, recriminan que «nos hayamos expuestos a tenerlas». Los que preconizaban la penetración prudente, metódica, ceñida a objetivos claros, se enrabietan ahora al verla puesta en práctica por Jordana. Los que pedían se utilizase ampliamente soldados moros para ahorrar sangre española, se cuidan muy mucho de presentar las bajas de marroquíes como si fueran de españoles. Y van de boca en boca, por los pasillos del Congreso, disparates tan grandes, tan descabelladas apreciaciones de técnica militar, que hay para quedarse boquiabiertos. El caso es censurar, negar, destruir. Pero censurar a Jordana, negar su obra, destruir el justísimo prestigio que ha logrado.

El sistema es muy español. Tanto, que nunca se me va de la memoria una caricatura muy divulgada que representa admirablemente esa característica nacional. Mostrábanse en el grabado tres cucañas, por las cuales subían otros tantos individuos, ante numeroso concurso de compatriotas. Al primero, un inglés, sus connacionales le ayudaban a subir; al segundo, un francés, le enardecían los mirones con aplausos; al tercero español, se le colgaban todos de las piernas para que no subiese. He ahí lo que se hace ahora con Jordana.

¿Su labor es fructífera, rápida, brillante? Pues a pulverizarla, a destruirla. ¿Cómo tolerar en silencio que se revele, para bien de la Patria, un hombre de mérito extraordinario?

Para llevar adelante la empresa, y pues no resultaba hacedero negar en redondo la realidad, los señores políticos de la crítica fácil, acudieron a un sistema curioso. Primero, aminorar los provechos; segundo, acrecentar los daños. De tal manera, aunque la simple contemplación de un plano revelase la enorme magnitud de la obra realizada, podía reducírsele a cero. Para aminorar las ventajas, se ha dicho tres cosas: El Garet estaba dominado ya; los montes de Ziata habían visto llegar a nuestras tropas hace tiempo; el Bucherit fué ocupado en 1912; se empleó muchas tropas. Para acrecentar los perjuicios se exageró el número de bajas. Examinemos ligeramente esos puntos.

El Garet estaba dominado desde la ocupación de monte Arruit. Para dar vida a tan peregrino aserto, fué preciso prescindir de dos hechos incontrovertibles: primero, que muchos, muchos meses después de ser ocupado Monte Arruit, no era posible alejarse de él un kilómetro, hacia el Este o el Sur, sin exponerse a ser cazado a tiros, que tal era nuestro dominio del Garet; y segundo, que sólo ahora quedó éste dentro de nuestra zona y plenamente pacificado.

Si tener una cosa a la vista es lo mismo que adueñarse de ella, el arte de la guerra sería de sencillez extraordinaria.

Nuestras tropas habían llegado antes de ahora a los montes de Ziata.—En 1912 llegó un escuadrón a las cercanías de éstos. Fué a disolver el zoco de Tenain, y el repliegue nos costó cuarenta bajas. Una sola produjo ahora el ocuparlos. Y quienes afirman que treinta hombres, pueden ocupar una cordillera, miren en un mapa lo que es la de Ziata, y comprenderán lo ridículo de su aserto. Sobre que éste es falso, de toda falsedad.

Habíamos ocupado antes el Bucherit.—Dos veces, y el abandonarlo le supuso a la Brigada de Cazadores cinco veces más bajas que implica todo lo hecho ahora, incluso la magnífica ocupación del Tiztutin, habitado por los más bravos y belicosos beni buyajjes.

Se empleó muchas tropas.—Es este el argumento más gracioso. El talento parlamentario que lo inventara, supone tres cosas: primero, que los marroquíes huyen de las columnas pequeñas y acometen a las grandes; segundo, que no hay proporcionalidad ninguna entre la extensión del frente de combate y el número de hombres necesario para cubrirlo; y tercero, que en la moral del enemigo no ejerce influjo ninguno la cuantía de las fuerzas que tiene delante. Las tres conclusiones harán desatarse en carcajadas a quien conozca el asunto. Son tan cómicas que no merecen siquiera el trabajo de

refutarlas. Si su autor desea adoctrinarse un poco, repase al menos los periódicos franceses en que se trata de las operaciones que ahora se efectúan en el llamado «bloque berberisco», tan parejo al Rif español. En el Marruecos oriental se reune hasta quince batallones, con numerosas fuerzas auxiliares indígenas, para ir a cañonear una alcazaba. Lo otro, lo de las pequeñas columnas, es en el Marruecos occidental, en el *Blad el Majzen*, pacificado con simples paseos militares. En el *Blad es Siva* berberisco, que no es igual, van las cosas de otro modo, y cada encuentro supuso de por sí más bajas que todas las que costó el desarrollo del magno plan de Jordana. Antes de hablar, hay que enterarse un poco de las cosas.

He ahí lo que son y valen los argumentos (¿?) con que se procura restringir el mérito insigne de una labor admirable. Yo no los califico. Hágalo el lector desapasionado y justiciero. Y vamos con la segunda parte, la encaminada al acrecentamiento del número de bajas. Esta es harto instructiva y merecedora de que se la ponga de resalto, para que nadie desconozca el mecanismo de la campaña que se sigue contra el pacificador del Rif, en recompensa de haber ahorrado mucha sangre y adscripto al territorio de ocupación enormes extensiones de terreno, por donde antes de él no podía andarse sino con terribles combates.

Para exagerar el número de bajas surgió primeramente, en los pasillos del Congreso, un telegrama noticiador de furioso ataque a las nuevas posiciones. Poco durable fué el éxito de la patraña, merced al patriotismo del noble doctor Maestre; pero en seguida sobrevino una carta con la nueva de haber sido copado un escuadrón de Alcántara. Había muertos a docenas, tal vez a centenares. Era preciso interpelar al Gobierno, pedirle cuenta de la hecatombe, sentarle la mano a Jordana. Y se promovió terrible debate; pero ninguno se expuso a llevar al hemicycle la patraña del copo. Y en fin de cuentas, se vino a parar en que la mortandad se reducía á dos españoles muertos. Pero, ¿qué mucho, si hasta se llegó á decir que una columna anduvo perdida «toda la noche», cuando salió a las tres de la mañana? ¡Y todo por que desorientada por la niebla reinante, tardó una hora más en llegar á su objetivo! El caso era zaherir á Jordana, hacerle ver al país que los incruentos avances de Melilla costaban un río de sangre, estorbar una obra fecunda, destruir un prestigio...

Para ello, mientras las patrañas iban desde los pasillos del Congreso, a la calle, las lenguas y las plumas derramaban inquietudes y zozobras: «Se va a encender en Melilla una

campana durísima; cada posición motivará un combate diario; dentro de pocos días habrá jarcas frente a nuestros destacamentos». Y no surgió la guerra, ni hubo «pacos», ni nacieron las jarcas, sino que se han sometido todos los cabileños de la zona ocupada, y que el éxito aparece claro, evidente, palpable... Pero ¿y el fruto de la injusticia? ¿Y el daño de las censuras sin fundamento y de las invenciones alarmantes?... ¿No representa eso la obra más desalentadora que cabe ejercer contra los entusiasmos y las iniciativas de cuantos tienen sobre sí, en África, la pesadumbre de grandes responsabilidades y la comisión de deberes tremendos?

Cierto que las patrañas se han venido a tierra; pero, ¿qué pueden pensar todos aquellos a cuyo cargo está la resolución de nuestro problema africano, si ven que se procura presentar ante el país como desastroso lo afortunadísimo, y que se recompensa el éxito con ataques furiosos?...

Antes de 1898 habían perdido a Cuba muchos de nuestros políticos. Si España conserva su zona marroquí, no es porque muchos hombres públicos dejan de hacer lo posible para que la perdamos.

Augusto VIVERO



ITALIA EN LIBIA

Y ESPAÑA EN MARRUECOS

Los periódicos italianos vienen estos días exponiendo las grandes dificultades que se presentan a su avance en la conquista, lo mismo militar que pacífica, de la Libia, y algunos agregan que son mayores y que su situación es mucho más difícil que la de España en Marruecos.

Italia llevó valientemente su campaña de invasión y con grandes éxitos, mientras encontró riqueza, pueblos sobre que hacer presión y fuerzas enemigas más ó menos regulares, pero núcleos organizados y, por consiguiente, combatibles por ejércitos regulares europeos, con la base de operaciones en el mar, aunque no hubiera dispuesto de su poderosa flota, pues el dominio del Mediterráneo fué suyo desde el primer momento.

Pero al internarse, las dificultades se le acrecientan de un modo tan considerable que toda la nación está preocupada con los sacrificios que le esperan en hombres y dinero, muy superiores á los que ya hay hechos.

Por de pronto han encontrado un núcleo de resistencia terrible en los senusitas, secta mahometana que tiene su pontífice allí mismo, en el Gran Senuso, y al que siguen como corderos todos los beduinos, resueltos a todo hasta que Alá haga el milagro esperado de arrojar a los extranjeros; al extremo que recientemente, en su avance, las tropas italianas han dado con un síntoma de los más terribles cerca de Derna, donde los beduinos en masa han abandonado terrenos fertilísimos y en cultivo para ir a los desiertos del Darka, sin quedar a las fuerzas italianas la esperanza que tenían de que el enemigo se sometería para conservar sus riquezas; y al contrario, yendo a constituir un foco de hostilidad en un desierto inhos-

pitalario, que no cesará mientras quede un hombre capaz de combatir para reconquistar su tierra prometida.

Lo mismo que entre nosotros, se habla en Roma de la penetración pacífica, y en ese sentido el último ministro de las Colonias envió varios emisarios y dádivas al Gran Senuso, que lo ha tomado como suelen hacerlo los musulmanes, como signos de debilidad, y por el contrario, ha aumentado su acometividad y ha hecho que se le unan otros jefes que estaban ya sometidos, alguno de los cuales van a cobrar a los italianos, pero sus pueblos siguen guerreado en contra, según dicen los periódicos de aquella nación.

De esto se queja el elemento militar diciendo que el último ministro de las Colonias entorpeció su acción con esas medidas de atracción, y esperan milagros del actual, que se dice es gran conocedor de las cosas de África, esperando que combinará la acción militar con la política; frases de generalidad tan fáciles de decir como difíciles de llevarlas a algo práctico, lo mismo en Libia, que en Marruecos, que en todo el mundo musulmán.

Los beduínos no cesan en sus ataques a todos los destacamentos, corriéndose de unos a otros con pasmosa rapidez y con un consumo fabuloso de municiones, lo que indica que el contrabando sigue en las más grandes proporciones. Dicen los periódicos italianos que sostienen el fuego intenso durante toda la noche, sin resultado alguno; a lo que se les podría recordar nuestra guerra en Cuba, pues ese fuego mantiene en vela a todas las fuerzas y en excitación constante, dando fe de la presencia del enemigo, y las bajas que no producen las balas, las rinde el hospital.

Además tienen esos beduínos alguna artillería, que si bien no es cosa que pueda preocupar al ejército de Italia, le obliga a tener destacamentos mucho más numerosos y más provistos de artillería también.

Recientemente, el día 6 de este mes, fué atacado el destacamento de Bu-Gazal en las estribaciones del Gebel Abid de la cordillera de Akhdar, bien cercana a la costa, y todos los días se repiten los ataques, algunos verdaderas batallas.

Tienen los italianos sobre nosotros, en primer término, el apoyo incondicional de la opinión pública, que apoya sin reservas la conquista de la Cirenaica; otra no pequeña es que allí se halla establecida una numerosa población italiana, que puede servir de base para la verdadera penetración pacífica; y aunque no es fácil derivar la emigración que va a la Argentina, si una crisis del trabajo en aquella república, como la que actualmente pasa, llevara la corriente emigratoria al Africa, apo-

...cada en los habitantes que ya están allí establecidos, sería una resolución, quizás la única, aunque a larga fecha, y mientras tanto, como de hecho antes el país se preocupa seriamente de los gastos de hombres y de dinero que les esperan por muchos años y sueña en soluciones pacíficas y baratas, que para estos problemas suelen ser las más guerreras y las más caras de todas las soluciones.

...y mediante su propia mano para el grupo V. M. CONCAS.ivi
 ...sionales en los últimos años, y en el momento actual, el Estado
 ...no sólo debe preocuparse de obtener el máximo rendimiento de su

...oportunidad de ser emprendido a través de un programa de desarrollo
 ...liberación de los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...es de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe
 ...fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...con el fin de que se pueda desarrollar y que se pueda desarrollar, y que se debe

...desarrollar los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...y de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,



...desarrollar los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...y de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,

...desarrollar los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...y de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,

...desarrollar los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...y de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,

...desarrollar los recursos humanos y materiales que se encuentran
 ...y de carácter pacífico y de carácter pacífico, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...del bienestar y del desarrollo del país, y que se debe fomentar y desarrollar,
 ...el poder que se debe fomentar y desarrollar, y que se debe fomentar y desarrollar,

y de las demás condiciones que el Gobierno, según sus posibilidades, podrá adoptar en el futuro y se remite a las disposiciones que el Gobierno podrá adoptar en el futuro.

MEMORIAS Y CONFERENCIAS

EL PUERTO DE TÁNGER (1)

Tánger que por su posición geográfica está destinado al servicio de la navegación, al abastecimiento y al abrigo de los buques en marcha, así como al tráfico de los buques en carga, se halla, por otra parte, expresamente condenado por las voluntades políticas a buscar en el desarrollo de esta navegación los únicos elementos de su prosperidad posible. Las circunstancias naturales, conformes, afortunadamente, con las conveniencias diplomáticas, le ofrecen ocasión de pensar por esperanzas y resultados de orden marítimo, la penuria de recursos agrícolas, industriales y comerciales, cuya explotación hace casi imposible la reducida extensión superficial del *interland* correspondiente. Todo el porvenir de Tánger se halla exclusivamente en el mar; pero este porvenir es fácilmente accesible.

Mas con una condición, sin embargo. Con la condición indispensable de que Tánger tenga un puerto. Este puerto es necesario a su existencia; pero bastará en seguida para su rápido progreso. La geografía lo indica y lo manda y la política se lo debe. Tánger no puede ser restado de la evolución marroquí; de la cual es solidario.

Este instrumento lo tendrá Tánger si no se opone a ello ninguna voluntad contraria, lo cual sería injusto e inexplicable. El puerto de Tánger, en efecto, se costeará y se sostendrá por sí mismo. Proveerá con sus propios ingresos a los

(1) Memoria redactada por el Sindicato Internacional para el fomento de Tánger, sobre la construcción y administración del puerto de dicha ciudad.

gastos que haya ocasionado. Sus rendimientos retribuirán y amortizarán seguramente el capital inmediato o sucesivo consagrado a su establecimiento.

Esto es lo que precisa demostrar deduciendo del tráfico actual y auxiliándonos para esta inducciones de todos los informes concordantes que suministra ya la experiencia de situaciones análogas o peores.

TRÁFICO ACTUAL.

La actividad de un puerto se manifiesta:

- 1.º Por el número y tonelaje de los buques.
- 2.º Por la cantidad de las mercancías manejadas, importadas o exportadas.
- 3.º En cierta medida, por el valor medio de unidad de estas mercancías.

1.º NÚMERO Y TONELAJE DE LOS BUQUES.

La documentación con respecto a este punto puede obtenerse acudiendo á dos orígenes: Al servicio de la Aduana y al de la Administración Sanitaria. Las cifras recogidas desde hace seis años, son las siguientes:

Años	Número de buques.	Tonelaje.
1906	3.440	1.630.000
1907	3.600	1.730.000
1908	3.030	1.540.000
1909	3.150	2.690.000
1910	3.526	3.020.000
1911	3.540	3.135.000
1912	4.294	3.965.000

Estas cifras se refieren a las entradas y salidas, de suerte que cada buque está contado dos veces. Los buques de guerra no entran en cuenta.

Dividiendo el tonelaje por el número de buques, se obtiene el tonelaje medio, que ha sido:

En 1910	3.020.000	:	3.526	=	900.
En 1911	3.135.000	:	3.540	=	900.
En 1912	3.865.000	:	4.294	=	900.

Los resultados idénticos de esta triple operación permiten

considerar el término medio de 900 toneladas por buque como aproximado sensiblemente a la verdad.

2.º CANTIDAD DE MERCANCIAS MANEJADAS.—3.º SU VALOR.

Con respecto a estas cuestiones las estadísticas de la Aduana son las que dan los únicos datos precisos. Es necesario tener en cuenta, en primer lugar, el contrabando inevitable después de las complacencias o de la impotencia de otros tiempos y, también, franquicias numerosas que no dejan de tener influencia apreciable sobre el total.

Desde 1906 las mercancías con que se ha operado en el puerto de Tánger se totalizan por las cifras siguientes, que representan miles de kilogramos.

Años.	Importaciones.	Exportaciones.	Total.
1909	20.000	20.000	40.000
1910	20.000	25.000	45.000
1911	30.000	32.000	62.000
1912	50.000	18.000	68.000

Con respecto a estos datos, tres observaciones se imponen. En primer lugar, los pesos no son dados por la Aduana con tanta precisión como los valores. Las percepciones, que son la única preocupación de la Administración, se efectúan, en efecto, no con relación al peso, sino según el valor o precio de las mercancías. Por otra parte, en la exportación, las reses de gran tamaño se cuentan a tonelada por unidad, según uso constante en todos los puertos. Desde el punto de vista de la tarificación eventual sería caso de admitir mas bien una evaluación más alta; por último, las cifras correspondientes a 1912 no ofrecen garantía de exactitud. Han sido deducidas muy aproximadamente del total (que es lo único actualmente público) de los valores de la importación y exportación.

¿Cuáles son estos valores? Encontramos, en miles de francos, los siguientes:

Años.	Importaciones.	Exportaciones.
1909	11.669	5.051
1910	10.130	6.300
1911	13.000	9.162
1912	21.224	5.004

De los dos cuadros que anteceden deducimos el valor medio de la tonelada que es:

Años.	Importación.	Exportación.	Media.
1909	583	252	417
1910	506	253	379
1911	430	280	350
1912	430	280	350

Debe consignarse que las cifras publicadas por las estadísticas consulares inglesas y americanas de 1895 a 1904, dan como precio medio de la tonelada embarcada y desembarcada en Tánger las cifras de 665 francos para la importación y 390 para la exportación. Esta concordancia confirma nuestras inducciones.

Si se observa el valor medio de la tonelada en algunos grandes puertos se nota que llega a 489 francos en Marsella, a 318 en Dunkerque, a 295 en Burdeos, a 411 en Hamburgo, etcétera, etc. Parece, pues, que el valor en general es mayor en Tánger, lo que podría sorprender teniendo en cuenta la pobreza general del consumo y el hecho de que la producción se reduce a materias primas de precio relativamente poco elevado. La explicación de esta anomalía se encuentra, primero, considerando que las toneladas indicadas no comprenden en Tánger el peso del embalaje, que algunas veces es considerable, (como para los huevos, por ejemplo) y cuya adición modificaría uno de los términos de la división disminuyendo proporcionalmente el cociente. Además, en las evaluaciones hechas por la Administración de Aduanas, añaden al precio verdadero de la mercancía todos los gastos de transporte y de las operaciones diversas a que las mercancías están sujetas, y unos y otros son bastante considerables para que su reducción influya también en el cociente.

Por otra parte, y esta consideración es la más importante, las condiciones sumamente onerosas del manejo de las mercancías son un obstáculo al tráfico de los materiales pesados y de poco valor. Así ocurre que el carbón, uno de los artículos más frecuentes en un tráfico normal y una de las mercancías específicamente más baratas, se halla casi excluido de las estadísticas del puerto de Tánger cuyo acceso se halla actualmente reservado a las mercancías relativamente caras. El tráfico en Tánger aumentará singularmente cuando la mercancía más pobre, por ser más pesada, puede abordarlo.

En resumen, Tánger en el curso del año 1912 ha recibido y expedido 4.294 buques cuyo arqueo representaba un tone-

laje de 3.866.000 toneladas; buques que han embarcado y desembarcado en conjunto 68.000 toneladas, con un valor medio de 350 francos por tonelada.

Teniendo en cuenta el embalaje, las mercancías en franquicia y las mercancías de tránsito con destino ulterior á otros puertos de la costa marroquí (concepto este último que actualmente crece cada día con insistencia); conviene aumentar la cifra del tonelaje con que se ha operado en la proporción de un tercio aproximadamente.

Esta proporción se halla además confirmada por el resultado que se obtiene calculando el peso de las mercancías manejadas según las operaciones de carga y descarga en las barcasas y principalmente por el número de viajes de estas barcasas.

En 1910 se contaron, en efecto, 500 viajes por mes ó sean 6.000 en el año, con una carga media (generalmente sobrepasada) de 10 toneladas por viaje. Ahora bien, el cálculo del tonelaje manejado según los valores de la Aduana únicamente, dados en el cuadro II, representa 45.000 toneladas, a las cuales es necesario añadir exactamente un 33 por 100 para llegar a la cifra de 60.000. Es, pues, legítimo valuar en 68.000 por 4 igual a 91.000 toneladas, el tonelaje manejado en Tánger en 1912.

A estos elementos del tráfico actual, número y tonelaje de los barcos, cantidad y valor de las mercancías manejadas, es necesario añadir el número de viajeros. Con respecto a este punto, los datos faltan por completo. La percepción, muy intermitente y caprichosa, de un derecho de peaje sobre el muelle, que además no se aplica solamente a los viajeros, no permite una evaluación precisa. Contando el embarque y desembarque reunidos, acaso deba admitirse un término medio de cien viajeros por día ó sea de 30 a 36.000 pesetas al año.

TRÁFICO ULTERIOR

¿Cuál será el desarrollo probable de este tráfico? Hay un hecho cierto. El restablecimiento del orden, el hacer entrar en valor todos los recursos naturales de Marruecos por la institución de los protectorados, son circunstancias que deben aumentar considerable y rápidamente el movimiento general de un comercio que ya ha experimentado, a pesar de las condiciones de vacilación y confusión que en sí lleva todo nuevo régimen, un alza, por lo menos en la importación, que se ha elevado al doble de lo que era.

Además, impuestos casi prohibitivos impiden las exporta-

faciones y no se puede desconocer que las dificultades actuales de desembarco, sin hablar de las que ofrece la penetración no permiten considerar el aumento ya observado como el único que debe esperarse cuando todas las condiciones económicas y políticas se hallen, más adelante, normalizadas.

Por otra parte, Tánger se beneficiará particularmente de todas las demás causas de prosperidad en Marruecos y de todas las circunstancias que le designan como puerto preferente a los buques, cualquiera que sea su destino. El puerto de Tánger tendrá motivos mundiales de prosperidad.

¿En qué medida se podrá contar con esta prosperidad? ¿Cuál la curva de desarrollo probable del tráfico en este puerto? Una comparación respecto a este punto, fácil y legítima como el desarrollo de los puertos de Argel y Túnez, podrá dar algunas indicaciones, aunque todas las diferencias geográficas y de otra índole, están más bien en ventaja del de Tánger.

POBLACIÓN

La población es una de las condiciones del tráfico. En Tánger esta población aumenta débilmente si se atiende sólo a las causas normales que son el exceso de nacimientos, por una parte, y, por otra, la emigración motivada por la prosperidad industrial, comercial o agrícola. Desde hace una veintena de años se puede estimar que el número de habitantes de Tánger casi no ha variado; sin embargo su distribución según las diferentes clases o nacionalidades, ha experimentado algunas modificaciones en provecho de las clases y de las colonias susceptibles de mayor consumo. En cambio en Casablanca, desde 1908, el aumento europeo ha llegado a un término medio de dos mil unidades por año no contando los militares. Esta es exactamente la media observada en Túnez. Tenemos, pues, derecho a aceptarla para nuestras previsiones con tanta más razón que el puerto modificará sensible y ventajosamente las condiciones de acceso a Tánger. Conviene igualmente observar que el aumento de dos mil por año para Túnez representa, el 1,45 por 100 de la población total, tal cual era en 1881 a saber, 140.000 habitantes, época en que comenzó la curva de su desarrollo. Por el contrario, este aumento observado en Casablanca y legítimamente supuesto para Tánger equivale a un aumento de 5 por 100 en 40.000 habitantes.

Tal vez se estimará que los primeros años del nuevo régimen determinen una corriente de emigración más rápida pero que luego ésta disminuya. Obsérvese simplemente, bajo este

aspecto, que el aumento de población en Argel y Orán, si se coloca en 1872 el principio de la curva, es decir, cuarenta años después de la conquista de Argelia, presenta un coeficiente de 4 a 5 por 100, que es, por consiguiente, superior al de Túnez (3.800 y 3.000 respectivamente para Argel y Orán y por un año, en una población, en 1872, de 57.000 habitantes para Argel y 40.000 para Orán).

Nótese también que la proporción de los europeos con respecto a los indígenas era apenas de 7 por 100 en Túnez en 1886, mientras que es ya del 20 por 100 en Tánger. Ahora bien, este elemento europeo de la población es precisamente el susceptible de mayor consumo y de más rápido desarrollo.

Por consiguiente, todas las presunciones y comparaciones están de acuerdo en prever para Tánger, y en breve plazo, una población considerable por consecuencia de las facilidades y oportunidades que han de aumentar seguramente con la existencia de un tráfico marítimo más activo y más regular.

BUQUES.

Consideremos, ahora, el desarrollo probable del simple tránsito de buques.

El puerto de Argel ofrece un elemento de comparación que parece admisible.

Argel, en efecto, se aprovecha, como se aprovechará seguramente Tánger, de los buques de escala. Estos buques representan actualmente los 2/5 del movimiento general del puerto, según puede verse en el siguiente cuadro:

1909:	2.520;	en escala,	7.930	buques.
1903:	3.720;	>	10.598	>
1906:	3.600;	•	10.817	>
1910:	4.140;	•	11.956	>

En cuanto a la diferencia que ofrece lacomarca circundante, mucho mas importante y próspera para Argel que para Tánger, será compensada muy ampliamente por la ventaja, para Tánger, de una posición geográfica que ofrece a los buques la facilidad de una escala mediante un simple movimiento a babor o estribor; mientras que los mismos navíos necesitan hacer un rodeo de 70 a 80 millas para separarse de su ruta normal en dirección a Argel y recobrarla luego.

Desde 1900 el movimiento marítimo del puerto de Argel se determina por las cifras siguientes:

Años	Buques	Miles de toneladas
1900	7.930	6.950
1903	10.398	10.685
1905	10.817	12.000
1907	11.807	14.300
1910	11.956	15.850
1912	12.992	18.414

En doce años, por consiguiente, el número de barcos ha pasado de 7.930 a 12.992, por lo tanto, un aumento de 63 por 100. Las mismas causas deben producir los mismos efectos teniendo en cuenta sin embargo, que, con respecto a Tánger, además de las causas normales de desarrollo debe contarse con la nueva influencia que supondrá la construcción del puerto. Hay, pues, derecho por lo menos, a valorar en 4.294 por 0,63 el aumento del movimiento marítimo para Tánger durante el periodo de 1912 a 1924, de duración precisamente igual al periodo de 1900 a 1912 considerado para Argel. La operación conduce a un total de 6.999 buques, cifra con que no es temerario contar aplicando las mismas causas que han actuado en Argel y aun despreciando las circunstancias que son más favorables para Tánger.

TONELADAS DE ARQUEO

Por otra parte, el tonelaje medio de los buques que actualmente compone el total, es, según antes se ha dicho, de 900 toneladas. Si continuamos despreciando las circunstancias que han de producir seguramente un aumento en este tonelaje medio, el tonelaje total de los 6.999 buques se elevará a 6.999 por 900 igual a 6.299.100.

Se llega a resultados análogos por otro cálculo. En Argel, de 1900 a 1910, el tonelaje de los buques ha pasado de 6.950.000 a 15.850.000 con un crecimiento de 8.900.000, que representa un 129 por 100. ¿No es lícito contar con el mismo aumento sin tener en cuenta el efecto nuevo del puerto que se proyecta? Pues se obtendría entonces para Tánger, en 1920, un total de 3.020.000 (tonelaje en 1910), aumentado en un 129 por 100, o sea: 3.020.000 más 3.895.100, igual a 6.915.000 toneladas.

GUIA DEL VIAJERO

ESTABLECIMIENTOS ESPECIALMENTE RECOMENDADOS.

Hotel Cecil Gran lujo, servicio espléndido, cocina exquisita. Preciosas vistas al mar.
TANGER.

Hotel Bristol En el centro de la población, junto al Zoco chico. Trato incomparable. Cocina sin rival.
TANGER.

Hotel Restaurant Moderno
Propietario: JUAN GIL

Recomendado por su buen servicio y su cocina excelente.

TANGER

Hotel Cabilla Por su situación, su confort y mesa, uno de los mejores de la ciudad.
TANGER.

Hotel España Vistas al mar, sitio céntrico, luz eléctrica, baños.
Propietario: D. AMADOR GARCIA NAVARRO.
Calles de Chacel y Tetuán, 1.

MELILLA

Gran Hotel Reina Victoria Instalación a la moderna, cocina variada, exquisito confort.
C. PAREJA.
Consté del Serralto y Prim.

MELILLA

Gran Hotel Hispano-Marroquí
Vistas al mar, baños, alumbrado eléctrico, intérpretes, excursiones al interior, gran confort moderno.
CEUTA

Hotel Villa España Confortables habitaciones, cocina variada y suculenta, todas las comodidades.
Calle de la Luneta.

TETUAN

Hotel Dersa Cocina española y francesa, cómodas e higiénicas habitaciones, baños. Recomendado por el *Touring Club* francés. Calle de la Luneta.

TETUAN

Hotel Lucus Cocinero afamadísimo, grandes habitaciones, menús variados.
LARACHE

Hotel Francés Instalación lujosa y confortable. Servicio irreprochable.
LARACHE

Hotel Oriental Gran café, restaurant y salón de billar. *Propietario: D. Luis Fuentes.*
LARACHE

Cecil Hotel Habitaciones espaciosas, servicio irreprochable, cocinero superior.
Propietario: D. B. Quero. Rue Anfa.
CASABLANCA

Gran Hotel Suizo Real, 114.
FERROL

Reina Victoria Hotel Maison Suisse.
Confort moderne.
VALENCIA

Regina Hotel Magníficas habitaciones, cuartos de baño, ascensor. *Director: D. A. Pina.*
MÁLAGA.

Grand Hotel GIBRALTAR

Gran Hotel des Quatre Nations
Esplendidez, sitio céntrico, todas las comodidades. Rambla de Santa Mónica.
BARCELONA

Hotel Grand Continental
Admirable mesa, exquisito confort, situación excelente. Rambla Canaletas, 10.
Propietarios: J. Pérez y Compañía.
BARCELONA

Gran Hotel de Europa
de Ramón Ollé. 60, Rambla de San Juan.
TARRAGONA

Gran Hotel Elordi Antes Reina Victoria
ALICANTE

Antonio Pié Banquero : Huesca:

COMPRA Y VENTA DE VALORES PÚBLICOS, COBROS, PAGOS Y GIROS SOBRE CAPITALES Y PUEBLOS IMPORTANTES DE ESPAÑA Y DEL EXTRANJERO

ENFERMEDADES DEL PECHO



Aparato cómodo, sencillo, económico y fácilmente manejable.

La disolución balsámico-antiséptica-sedante que contiene, sin intermedio del estómago, mezclada con el aire que se inspira, llega directamente a los bronquios y pulmones enfermos y cura pronto y bien los catarros pulmonares, bronquitis, asma, grippe (de forma torácica), toses rebeldes y pertinaces, tisis incipientes, etc., etc.

Es además un gran preservativo de la tuberculosis.

PRINCIPALES FARMACIAS

: : Y DROGUERÍAS: : :

DEPÓSITOS: Sres. Pérez, Martín y Cía. y Martín y Durán MADRID
D. Vicente Ferrer y Cía. BARCELONA. Dr. Precioso MURCIA

LA VALENCIANA:

Servicio diario desde el puerto en construcción a la Puerta del Campo (Alhambra).

Cada asiento cuesta diez céntimos en todo el recorrido.

Cada cinco minutos parará un coche en la plaza de Prim.

Servicio diario entre Tetuán y Ceuta y Ceuta y Tetuán cruzándose los coches en Río Asmir

Este servicio se hará en magnificas diligencias

Servicio extraordinario en el acto de recibirse el aviso.

La administración queda establecida de casa de D. Matías Manuel Carmona

Gonzalez Besada, 16, bajo.-Ceuta

MERCANCÍAS MANEJADAS

En 1912 las mercancías manejadas en el puerto de Tánger se totalizan, según queda dicho, en 91.000 toneladas próximamente. ¿Cuál será su progresión? Debemos suponerla proporcional, en primer lugar, a la progresión de la población local y principalmente a la del elemento europeo.

Además, muchas mercancías son depositadas en tránsito para ser ulteriormente expedidas, no solamente al interior de Marruecos, sino también hacia uno cualquiera de los cuatro continentes, cuyas rutas se cruzan precisamente enfrente de Tánger.

Este puerto, verdadera «plancha giratoria» del comercio marítimo universal, será el *entrepot* donde las mercancías esperan la ocasión segura y frecuente de hallar un buque que las reciba y transporte a su destino cualquiera que éste sea.

En este concepto, las condiciones que determinan el desarrollo del tráfico, son para Tánger excepcionalmente favorables. Con condiciones menos ventajosas, Argel y Orán han seguido la proporción siguiente:

1890: Argel, 479.000; Orán, 250.000; id. 1900: Argel, 1.330.000; Orán, 606.000; id. 1903: Argel, 1.447.000; Orán, 754.000; idem 1905: Argel, 2.760.000; Orán, 1.017.000; idem 1910: Argel, 2.753.000; Orán, 1.474.000; idem 1911: Orán, 1.870.000; idem 1912: Argel, 2.995.000, Orán, 1.870.000.

Considerando el periodo de 1900 a 1910, el crecimiento en Argel ha sido de 2.753.000, 1.330.000, 1.413.000, es decir, más del 100 por 100. Durante el mismo periodo, en Orán se ha pasado de 606.000 a 1.474.000, acusando un aumento de 868.000 sobre 606.000, o sea un 145 por 100. Semejante progresión daría para Tánger el total, muy verosímil, de 200.000 toneladas próximamente para 1912; siempre sin tener en cuenta las nuevas circunstancias, es decir, la valoración inmediata y continua que ha de resultar de la construcción del puerto. Además, seguimos sin prestar atención particular al manejo del carbón destinado al abastecimiento de los buques.

En 1912, sólo este artículo ha sumado 231.000 toneladas en las estadísticas de Gibraltar y 700.000 en la de Argel.

La situación, que Inglaterra no disimula, de reducir la plaza de Gibraltar a las únicas funciones de vigilancia, de estación estratégica y de instituir a Tánger como heredero presunto de su tráfico comercial, ¿no autoriza a esperar que la mitad, por lo menos, del referido abastecimiento se efectuará por Tánger? Por este concepto, el tonelaje maniobrado en Tánger se verá notable y rápidamente aumentado.

Conviene observar que las dificultades inherentes a la construcción de otros puertos sobre la costa atlántica, el tiempo previsto, los gastos a prever y las múltiples circunstancias que se opondrán a la apertura de otra brecha por la cual pueda entrar o salir el comercio en Marruecos, aseguran a Tánger, durante mucho tiempo, el monopolio exclusivo de la navegación y del tráfico de los productos destinados a Marruecos o de las procedencias de este mismo país.

El precio del flete para las poblaciones marroquíes marítimas, generalmente bloqueadas por el mar, es y será mucho tiempo bastante elevado para que la mayor parte de las mercancías de algún valor puedan gravarse sin entorpecer demasiado los gastos de transportes, por lo demás poco onerosos, por vía férrea.

Por lo que se refiere, sobre todo, a la exportación y en particular para los cereales, cuyo valor medio es de ciento cincuenta francos la tonelada, es lícito creer que los exportadores y agricultores preferirán pagar sobre cuatrocientos y aun trescientos kilómetros hasta veinte o veinticinco céntimos por tonelada métrica, antes que esperar indefinidamente en el muelle de Saffi y aun en el de Casablanca, un embarque problemático a treinta o cuarenta la tonelada, sin contar los gastos y riesgos del embarque por medio de las barcasas.

El desarrollo del puerto de Tánger, está, pues, asegurado por circunstancias naturales, y puede, además, afirmarse lo mismo, basándose en legítimas inducciones, fundadas sobre los resultados análogos que la experiencia en Argel y en Orán ha permitido comprobar.

¿En qué medida autoriza este desarrollo probable el empleo inmediato del capital necesario para la construcción del puerto? ¿Cuál será la remuneración que debe obtenerse a costa del tráfico sin recargar ésta a riesgo de dificultarle?

Antes de contestar a estas preguntas, se impone una observación que servirá de transacción entre las previsiones relativas al tráfico y las referentes a las tarifas susceptibles de ser aplicadas.

Si se compara el tonelaje de los buques a la entrada y a la salida de Tánger, con el tonelaje de las mercancías embarcadas o desembarcadas, se obtiene lo que se llama el coeficiente de carga.

Este coeficiente es tanto más elevado cuanto más pequeña es la cantidad de las mercancías manejadas con relación al tonelaje total. Deduzcamos este coeficiente de las cifras conocidas para cierto número de puertos:

Puertos.	Años.	Tonelaje de a queo. (millares)	Toneladas desembarcadas. (millares)	Coficiente.
Túnez.	1880	600	88	6,8
Idem.	1900	1.390	285	4,9
Idem.	1910	2.920	1.145	2,4
Hamburgo.	1906	22.027	19.000	1,16
Amberes.	1905	21.676	16.300	1,3
Génova.	1905	13.410	6.125	2,12
Sfax.	1910	1.725	1.075	1,6
Argel.	1910	15.850	2.743	5,8
Orán.	1900	3.125	606	5,1
El Havre.	1907	8.850	3.250	2,7
Dunquerque.	1907	4.600	3.250	1,3
Tetuán.	1909 a 1911	126	3,5	35,4
Larache.	» » »	234	24,1	9,5
Rabat.	» » »	226	24,2	9,36
Casablanca.	» » »	746	111	6,66
Mazagán.	» » »	470	57	8,2
Saffi.	» » »	370	67,6	5,5
Mogador.	» » »	354	54,4	6,4
Gibraltar.	» » »	14.704	231	50

Ahora bien, para Tánger, si se considera la media de 1909 a 1911, el coeficiente será

$$\frac{2.968}{40} = 75$$

lo cual significa que se embarca o desembarca en Tánger una tonelada por cada 75 toneladas de arqueo acusadas por los buques o la entrada o la salida. En este concepto la proporción de Tánger es evidentemente excepcional. Pero este coeficiente tiende a disminuir. Era de 62 en 1910 y de 46 en 1911. Es, sin embargo, una circunstancia que es preciso tener en cuenta al tratar de la tarificación, que se halla expuesta al doble peligro de no ofrecer rendimiento suficiente si se basa principalmente sobre las mercancías manejadas, o de ser, por el contrario, prohibitiva, si se aplica al tonelaje de arqueo a la entrada o a la salida del puerto.

De esta elevación excepcional, hasta el punto de ser anormal, que presenta el coeficiente de carga en Tánger, se puede legítimamente deducir que la excelencia de la situación geográfica del mismo Tánger es reconocida y apreciada por los buques y que determina, en provecho de dicha plaza, escalas de las que ningún otro puerto se aprovecharía. En efecto, para ir a Saffi o a Mogador los barcos esperan la ocasión de una carga casi completa; se deciden más fácilmente por Argel, Túnez y Orán. Pero, para Tánger, basta que haya una tonelada para cargar o descargar para remunerar el arqueo y la es-

cala de 75 toneladas. Cualquiera que sea el flete de esta tonelada única y el beneficio que obtenga el armador, es preciso, inmediatamente que la escala no sea difícil ni costosa para que 75 toneladas sean expuestas por el provecho de una sola.

TARIFICACIÓN POSIBLE

El puerto de Saffi debe bastarse a sí mismo, y se bastará. Tánger no le puede considerar como una carga más que por el beneficio general del Imperio; reducido hoy día para Tánger a los estrechos límites del *hinterland*, no se halla en condiciones materiales ni económicas de hacer gastos. Así pues, ha de ser para Tánger, y es preciso que lo sea, una ocasión de beneficios, un instrumento de adquisición y de propiedad. En este concepto, sus ideas son admisibles. Tánger, situado al umbral del mundo, puede aprovechar su posición para percibir un derecho de peaje. Puede explotar legal y legítimamente sus circunstancias geográficas como otras localidades explotan sus circunstancias climatológicas y hace pagar a los que pasen el equivalente de recreo, de la comodidad y de la utilidad que encuentran al detenerse y abrigarse en el puerto de Tánger.

Esta idea, sin embargo, no será fácilmente admitida y por otra parte, no dispondríamos de ninguna fuerza para imponerla. El mundo marítimo no se acomodaría a un tributo exigido sólo para nuestra conveniencia y que reclamaríamos sin haberlo merecido por algún esfuerzo.

El puerto de Tánger es un negocio en el que los beneficios de empresario y clientes deben estar asociados.

El provecho de la empresa estará principalmente en la prosperidad general, en todas las consecuencias de una economía más viva, de un conocimiento acelerado, aumentado y fecundado por los cambios y aun por el simple contacto a que el nuevo puerto dará lugar y ocasión. Los nuevos barcos, por su parte, pagarán el servicio que se les hace añadiendo a las ventajas de la naturaleza trabajos de mejora, así, pues, ellos reembolsarán el capital empleado y los gastos de entretenimiento.

En ciertos puertos, si se aplica la misma justicia distributiva, los impuestos así calculados, reducidos a la proporción del servicio exportado por el capital, resultarán prácticamente tan elevados como si debiesen remunerar exactamente todo el servicio hecho.

Con las ventajas que procurará el puerto, podría hasta suceder que la remuneración del capital, es decir, la remunera-

ción del esfuerzo de los constructores sea, de hecho, superior al valor del servicio procurado.

Esta es la hipótesis que realizan los puertos creados artificialmente a los cuales la naturaleza no les ha prestado nada y aun á veces les es opuesta, pero que han sido impuestos de todos modos por la voluntad arbitraria ó política de los hombres.

Todo el servicio que entonces se hace, es debido al esfuerzo del hombre y este servicio puede llegar a ser muy oneroso. No lo será en Tánger, donde habrá que aceptar relativamente pocos esfuerzos y pocos gastos, pues se cuenta con una ventaja y condiciones naturales, que constituyen un elemento anterior y superior al capital; un elemento que no ha sido suministrado por la empresa y que los clientes, por lo tanto, no tienen que remunerar.

Es, pues, preciso, que los buques encuentren alguna ventaja en frecuentar el puerto de Tánger, ventaja sobre el pasado y sobre el presente, es decir, sobre las condiciones que les ofrezcan otros puertos.

Tánger, recibiendo principalmente la visita de buques que no busquen expresamente una carga, podría ser despreciado en beneficio de otros puertos que ofrezcan una hospitalidad menos onerosa.

Así, pues, los impuestos deben ser tan reducidos como sea posible, pero siempre quedando suficientemente remunerados.

ECONOMÍAS REALIZADAS

Estas economías no deben aplicarse a los impuestos actuales relativamente poco elevados. El comercio los obtendrá en los gastos que soporte la navegación actual en razón a las condiciones molestas de acceso marítimo a Tánger.

La economía principal se hará sobre el servicio de carga y descarga que actualmente se hace en barcazas o gabarras. Comparemos las tarifas de Tánger con las de un puerto normalmente construido y surtido, como el de Argel, por ejemplo:

Madera: 4,50 pesetas hasani, en Tánger; en Argel, 1 peseta la tonelada.

Carbón: 4,50 id. id. en Tánger; en Argel, 0,80 la tonelada.

Cereales: 4,50 id. id. en Tánger; en Argel, 0,75 la tonelada.

Vino: 2,50 id. id. en Tánger; en Argel, 0,20 el barril.

Ladrillos: 4,50 id. id., en Tánger; en Argel, 1 id. la tonelada.

Acémilas: 10 id. id., en Tánger; en Argel, 1,75 id. la unidad.

A esto hay que añadir las operaciones en tierra y las operaciones en almacén, cuyo conjunto en Tánger permite valuar en un total de 9 pesetas hasani el precio medio de gasto de la tonelada embarcada o desembarcada para ser puesta a disposición del capital o del destinatario.

Además, lo percibido por el servicio de las gabarras en 1912, ha llegado a la suma de pesetas hasani 700.980 para un tráfico de 75.000 toneladas próximamente, lo cual da una media de 9 pesetas hasani o sean 7 francos.

Ahora bien; el embarque y desembarque en muelle, suprimiría las dificultades y los gastos de servicio de gabarras.

Reduciendo los gastos por este concepto y los de manutención hasta asimilarlos a los de Argel, que presentan, sin embargo, la remuneración exacta de los gastos indicados, puesto que el servicio de gabarras es libre y lucrativo, puede admitirse una economía media de cuatro francos, por lo menos, para cada tonelada.

No es ésta la única economía que puede obtenerse. Resultará otra, en beneficio del comercio, de las condiciones mejores, más rápidas y más seguras, de la estancia de los buques y de las operaciones con las mercancías.

Buques de 1.000 a 1.500 toneladas, inmovilizados durante un día, suponen un aumento de coste de 600 francos, a menos que graven en otro tanto la mercancía, como la gravarán también los gastos de un segundo viaje, el estorbo a bordo y todos los riesgos de un doble y triple trayecto, cuando la mercancía no pueda ser desembarcada en el primer viaje.

Por este motivo, los fletes son muy elevados a pesar de la situación de Tánger en la ruta de navios que pueden abordar dicho puerto sin necesidad de desviarse de su camino.

Comparando los fletes de Amberes a Odesa, por ejemplo, que son 12,50 francos la tonelada, en 4.000 millas con los de Marsella a Tánger, que son 20.000 francos para 730 millas, se puede observar que estos últimos son próximamente diez veces más onerosos que los primeros. Pero si reducimos la comparación a Argel, a pesar del monopolio reservado a la bandera francesa, que supone una mejora de 25 a 30 por 100 para los fletes entre la Metrópoli y su colonia, el cuadro siguiente hace resaltar apreciables diferencias:

Azúcar: en Tánger, 13 francos; en Argel, 9 francos.

Vinos: en Tánger 18 francos; en Argel, 12 francos.

Cereales: en Tánger, 14 a 20 francos; en Argel, 8 a 20 francos.

Entre las dos medias que así resultan, la diferencia es por lo menos de 6 á 7 francos la tonelada, diferencia que aumen-

la singularmente si la comparación se extiende a más largas distancias. El comercio, pues, economizará de 6 a 7 francos en el flete de cada tonelada, sin hablar del tiempo ganado, de la seguridad de las operaciones. La economía total, añadiendo la de 4 a 5 francos en tonelada por servicio de gabarras y demás operaciones, y la que resultaría rápidamente en las pólizas de seguros en la mejor conservación y tratamiento de las mercancías, etc., etc., se puede valuar, por consiguiente, en unos 12 francos por tonelada, sin que pueda acusarse de exageración.

MOVIMIENTO DE VIAJEROS

No deja de ser interesante consignar que el viajero paga actualmente, por término medio, dos francos por embarcar o desembarcar, suponiendo que lleva consigo un solo bulto.

El movimiento de viajeros es susceptible de aumentar considerablemente, sobre todo, en una plaza a la cual no se puede llegar nada más que por mar. Considerando el aumento de esta clase de tráfico en Argel y en Orán, en condiciones menos favorables que las de Tánger, no es excesivo suponer de 50 a 80.000 y hasta 100.000 viajeros por año, a los cuales el desembarque o embarque en muelle les permitiría realizar una economía de 100.000 o 160.000, o en fin, 200.000 francos por año.

TARIFICACIÓN POSIBLE

Queda dicho que es preciso asociar al empresario y al cliente en los beneficios del negocio que debe constituir un puerto. Como las mercancías pueden economizar, según se ha indicado, por lo menos 12 francos por tonelada manejada, refundiremos para los empresarios solamente 6 francos por este concepto; y del mismo modo pediremos a los viajeros la mitad de su economía, o sea un franco por persona. Obsérvese además, que una carga de 6 francos por tonelada manejada, cuyo valor medio es actualmente en Tánger de 500 a 600 francos, corresponde a un impuesto de 1 a 1 1/2 por 100, *ad valorem*; es decir, un aumento insignificante que puede añadirse al 12 1/2 por 100, ya percibido por la Aduana, sin ocasionar un perjuicio apreciable.

¿Cómo establecer este impuesto?

Actualmente los impuestos sobre los buques en Tánger son casi nulos, y los impuestos sobre las mercancías son muy elevados. Resulta, pues, que la tonelada de arqueo no paga

casi nada, mientras que la tonelada manejada se halla gravada en demasía. Desgravando éstas para gravar un poco aquéllas, es decir, las toneladas de arqueo, se puede sin embargo conservar la característica de la actual tarificación local en Tánger, que está de acuerdo con las condiciones generales del puerto y con las facilidades, la frecuencia y el beneficio indirecto del movimiento de simple tránsito, buscando el abastecimiento y el abrigo del barco. La rada tangerina es hospitalaria para los buques de gran tonelaje, los cuales no tienen que temer una tarificación proporcional a su masa. El puerto de Tánger debe seguir siendo hospitalario como hasta ahora para conservar su clientela. Atendiendo estas observaciones, los impuestos deben gravar:

1.º La tonelada de arqueo, por la remuneración del servicio de pilotaje, de abrigo y de estancia.

2.º La tonelada manejada, como remuneración del trabajo de todas las operaciones efectuadas en el puerto con las mercancías.

3.º Los viajeros, por las facilidades de acceso que se les procuran.

No se puede pensar en establecer el impuesto exclusivamente, según la tonelada de arqueo, por según la tonelada manejada. En la actualidad, un buque de 2.000 toneladas que embarque o desembarque 800, pagará además de los derechos sanitarios y de los de embarque o desembarque, derechos que son casi nulos, una suma de $800 \times 7 = 5.600$ francos, suma constituida únicamente por los gastos de embarque o desembarque de las referidas 800 toneladas. Esto es mucho. Por el contrario, un barco de 5.000 toneladas que no embarque o desembarque más que viajeros, no pagará nada. Y esto no es bastante.

Entre estas dos hipótesis extremas es preciso elegir y proporcionar cuanto sea posible el impuesto a estos dos elementos. En este sentido, el servicio de trabajos públicos, ha propuesto el cálculo siguiente, que parece conducir a las mismas conclusiones que el cálculo más sencillo hecho, teniendo en cuenta los principios indicados, atendiendo a la vez a la participación de los buques en los beneficios, a las mejoras del puerto y a la naturaleza muy especial del movimiento marítimo en este mismo puerto en el que el coeficiente de carga es tan elevado.

El puerto, como queda dicho, debe beneficiar igualmente al cliente y al empresario, y hemos admitido la proporción de una mitad de la economía para cada uno. Apliquemos esta regla: la tonelada manejada paga hoy día por embarque y des-

embarque un término medio de 7 francos. Admitamos que pague la mitad, o sean 3,50.

Para obtener el término medio de 6 francos por tonelada manejada, que es el gravamen que ha parecido necesario y suficiente, habrá que hacer soportar la diferencia, o sea 2,50 francos a las toneladas de arqueo. Ahora bien, el coeficiente de carga, que se ha elevado hasta 75 en Tánger y que tiende a disminuir, puede considerarse, en hipótesis muy legítima, como valuado provisionalmente en 50; es decir, que entrarán en la rada y disfrutarán de abrigo en el puerto 50 toneladas de arqueo, pagarán los 2,50 francos, lo cual determinará en 0,05 el gravamen susceptible de ser aplicado a cada tonelada de arqueo. Apliquemos estos dos impuestos a las dos hipótesis extremas antes consignadas.

Un buque de 2.000 toneladas, que desembarque 800, pagará por una parte: $800 \times 3,50 = 2.800$ francos, y por otra, $2.000 \times 0,05 = 100$ francos, lo cual hace un total de 2.900 francos, y por consiguiente, $5.600 - 2.900 = 2.700$ francos menos que hoy día. En cuanto el buque de 5.000 toneladas de arqueo, que embarque solamente pasajeros, pagará $5.000 \times 0,05 = 250$ francos, que constituyen un impuesto muy aceptable en general. ¿Cuáles serían los ingresos con el movimiento actual del puerto? Las toneladas manejadas en 1912 se han elevado próximamente a 90.000, y el arqueo de los buques en 1911 a 3.135.000 toneladas. Los ingresos serían:

$$90.000 \times 3,50 = 315.000.$$

$$3.135.000 \times 0,05 = 156.750.$$

$$35.000 \text{ viajeros, a un franco, } 35.000.$$

$$\text{Total, } 505.750.$$

¿Y cuáles serían estos ingresos en 1922, adoptando las previsiones de aumento en la forma que autorizan los incrementos apreciados en Argel?

En Argel, el aumento de tonelaje manejado durante el período de 1900 a 1910 ha sido de más de 100 por 100; además, para el tonelaje de arqueo el aumento ha sido de 129 por 100. En estos casos resultaría que Tánger manipularía en 1922 el doble, por lo menos, del tonelaje manejado en 1912, o sea $90.000 \times 2 = 180.000$. Por otra parte, el total de las toneladas de arqueo pasaría de siete millones, multiplicando por 129 la cifra consignada para 1911. Se puede también suponer un movimiento de viajeros, casi triple, o sea 100.000 por 100.

En fin, la proximidad de la rada tangerina permite considerar a ésta como la heredera inmediata de Gibraltar, y contar, por lo tanto, con un desarrollo inmediato y considerable del tráfico carbonero. Este tráfico se ha desarrollado de una

manera formidable en Argel. Puede, pues, contarse con una progresión análoga, si no más rápida, admitiendo, sin embargo, en provecho de Tánger, únicamente el aumento que ha marcado el progreso en Gibraltar, a pesar de las condiciones administrativas cada día más complicadas. Pues bien, de 1907 a 1911, es decir, en cinco años, el tráfico carbonero de Gibraltar ha pasado de 185.000 toneladas a 231.000, con un aumento de 45.000 toneladas, equivalente a un 25 por 100.

Concretándonos siempre a las hipótesis menos favorables, admitamos que Tánger hereda solamente la mitad de este tráfico de Gibraltar, y que la otra mitad, eliminada de este puerto destinado a ser exclusivamente estratégico, beneficia a Argel. Admitamos también que el aumento de este tráfico no sea más rápido en Tánger que en Gibraltar, a pesar de la agravación de las causas que tienden a su destrucción en dicho Gibraltar; supongamos, en fin, que la tarifa ya reducida de 3,50 francos la tonelada sea disminuída para otra mercancía excepcional.

Nuestro punto de partida estará, pues, en 115.000 toneladas, aumentadas en 25 por 100 en cinco años, o sea 5 por 100 al año. Como de 1913 a 1922 van nueve años, tendremos un aumento de $9 \times 5 = 45$ por 100, que aplicado a 115.000 toneladas, nos dará 166.750 toneladas, a las cuales se aplicaría la tarifa excepcionalmente reducida de dos francos la tonelada.

Así, pues, en total, los ingresos en 1922 podrían formularse del modo siguiente:

180.000 toneladas manejadas, a 3,50 = 630.000.

7.000.000 toneladas de arqueo, a 0,05 = 350.000.

100.000 viajeros, a 1,00 franco = 100.000.

166.750 toneladas de carbón, a 2,00 = 333.500.

Total, 1.413.500.

Precisiones más completas y más sólidas nos han sido comunicadas por el servicio de trabajos públicos, y las cuales permiten entrever cuál será la remuneración posible de un puerto, cuyas características fueran las siguientes:

Superficie de la dársena, 140 hectáreas.

Idem con más de diez metros de fondo, 85 ídem.

Longitud de los muelles, abordable, 3.000 metros.

Superficie de terreno nacido, 140 hectáreas.

Idem del destinado al servicio del puerto, de la estación marítima y de los servicios públicos, 80 ídem.

Mercancías embarcadas y desembarcadas por año, toneladas, 2.500.000.

Gasto aproximado, 55.000.000 de francos.

Este proyecto supone el manejo posible de cinco tonela-

das por año y por metro de muelle. El tráfico posible resultaría, pues, considerablemente aumentado por el incremento, relativamente fácil y poco costoso, del desarrollo de los muelles.

El mismo proyecto valúa en 0,50 por 100 del gasto total de los trabajos, los gastos anuales de entretenimiento. Esta es una proposición superior a la que la experiencia nuestra en Argel y en Orán, donde los trabajos del puerto están menos abrigados.

Por otra parte, los gastos de explotación se complican con los gastos de administración de una Sociedad concesionaria.

Admitiendo que el valor de los terrenos destinados a la construcción o dados en alquiler represente 25 francos por metro cuadrado, el conjunto representaría un valor de 25 millones a deducir del capital necesario. Esta reducción atenuaría, pero no impediría el déficit, desde luego inevitable.

¿Cómo sufrir este déficit? Los ingresos inmediatos no bastan para ello, de suerte que será preciso acudir a recursos ulteriores, es decir, a comprometer el porvenir para asegurar el presente. Parece, pues, necesario, que la explotación del puerto sea objeto de una concesión, en cambio de la cual se cubran todos los gastos de construcción y el capital incompletamente remunerado del primer establecimiento.

Esta remuneración, insuficiente o nula de los primeros años, encontraría una compensación en la remuneración mayor de los años posteriores. Así, pues, la concesión se impone como el único medio de procurar el capital necesario.

La concesión se impone también por razones de administración y de conveniencias locales. En efecto, la explotación directa del puerto por la ciudad o bajo la influencia inmediata de la ciudad, cuyas autoridades municipales estarían a su vez bajo la dependencia relativa de un cuerpo electoral, podría sufrir la repercusión de cualquier preocupación momentánea o muy exclusiva de algún grupo de la población.

Como el puerto sería entonces el principal establecimiento de la ciudad el que ocuparía, por consiguiente, mayor número de obreros, de empleados y de jefes de servicio, no conviene exponer la autoridad directiva y administrativa del expresado puerto a que sufra el dominio, y hasta las sanciones que los empleados del cuerpo electoral podrán tener la tentación de imponerle con ocasión del escrutinio.

Además, este puerto de interés común a todo Marruecos y aún de interés mundial, debe ser sustraído a las voluntades susceptibles de degenerar en caprichos o que se determinen con demasiada pasión por razones de tiempo y de lugar. He

aquí por qué la concesión que las circunstancias económicas imponen es igualmente recomendada por circunstancias políticas y morales.

Sin embargo, dos reservas capitales deben hacerse previamente:

Es, ante todo, indispensable, que la autoridad municipal sea asociada a la dirección de los servicios públicos y a su explotación. Esta asociación debe asegurarle la preponderancia de lo que concierne a la dirección, a fin de que el servicio radical de la administración actual de la intervención de la Deuda no se perpetúe. Este vicio está en la preocupación, rigurosamente fiscal de la dicha administración, en la preocupación del mejor rendimiento inmediato, según los términos tan funestos del convenio financiero de 10 de Marzo de 1910. Como el puerto no es únicamente, ni aun principalmente, un instrumento de ingresos y de destinos, es ante todo la vida, el movimiento y el progreso que procurará, Tánger no debe admitir que se transforme en máquina de explotación, torpe e intensiva, sin protestar con toda la energía de su derecho y de sus intereses desconocidos. Una concesión que facultara a la Sociedad concesionaria para el establecimiento y manejo de las tarifas; la interpretación sin apelación de los reglamentos y el medio de agravarlas por la manera de aplicarlos, sería una concesión inadmisibles.

Esta es la primera reserva, pero no es la única. En razón al desarrollo posible de su crédito y según las garantías que las definiciones de sus poderes, así como el ejercicio de estos poderes tuvieran ulteriormente que darlo a las potencias y aún a Tánger mismo, esta ciudad debe conservar la facultad de rescatar su puerto.

¿En qué condiciones y en qué plazo? Estos son detalles en los que no nos hallamos en situación de insistir, ni tampoco en la medida de la participación de la ciudad, en la dirección de los servicios y en la aplicación del reglamento. Basta, pero ello es absolutamente necesario con que se haga expresamente constar el principio de esta participación y el del rescate.

En víspera de una autonomía sin ejemplo en la historia, limitaciones en el orden político y nuestra inexperiencia probable nos imponen el deber, lealmente aceptado, al mismo tiempo que la obligación, ciertamente impuesta, de admitir ciertas restricciones y una dependencia inevitable en el orden económico y financiero.

Aceptamos sin vacilar y aun pedimos con insistencia que se nos descargue del riesgo, de la incertidumbre y aun del pe-

ligro de una empresa para la cual no sabemos si bastarán nuestras fuerzas y nuestros medios actuales, confusos y mal ejercitados.

Pedimos que no se nos espere para la obra; ciertamente que nuestra, y el cuidado de nuestras responsabilidades nos hacen augurar bien de esta empresa, pero esto sería muy largo; se nos sometería a un tiempo de prueba que sería tiempo perdido.

Ahora bien; el adelanto de algunos años en el establecimiento y manejo de nuestro instrumento de prosperidad material y de educación moral compensará ampliamente el inconveniente momentáneo de una concesión, inconveniente que no nos costará tan caro como el inconveniente peor de un empréstito que implicaría garantías onerosas y una intervención vejatoria.

Todo a condición solamente, y lo expresamos con certeza de que todo el porvenir no esté reservado así como una parte del presente es nuestra asociación al derecho de dirección y al beneficio de la explotación. La del porvenir, más completa, está en la facilidad del rescate.



LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA

HISPANO-MARROQUIES

Reglamento de indemnizaciones para el personal de Obras públicas que presta servicio en la zona de influencia española en Marruecos.

CAPÍTULO PRIMERO

SERVICIOS PÚBLICOS

Artículo 1.º Los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y el personal auxiliar facultativo de Obras públicas devengarán indemnizaciones en los diferentes servicios y comisiones a que están afectos, en los casos y con sujeción a los tipos que a continuación se expresan.

Art. 2.º En concepto de gratificación por gastos de transporte se abonarán mensualmente las cantidades siguientes para adquisición y sostenimiento de caballo:

Ingeniero Jefe e Ingenieros.....	125 pesetas.
Ayudantes.....	100 "
Sobrestantes.....	80 "

Art. 3.º Por la inspección y vigilancia de cada una de las obras contratadas se percibirán mensualmente 250 pesetas si se trata de obras nuevas o reparaciones generales, y 80 pesetas, también mensuales, para las de acopios, de conservación y reparaciones de afirmados, y se distribuirán de la siguiente manera entre el personal encargado de la inspección:

CARGOS	Obras nuevas ó reparaciones generales.	Obras de acopio.
	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
Ingeniero Jefe	30,00	10,00
Ingeniero encargado.....	85,00	35,00
Ayudante.....	75,00	35,00
Sobrestante.....	60,00	35,00

Aprobada que sea la recepción de una obra de nueva construcción, o de reparación general y mientras dure la conservación a cargo del contratista, percibirá el personal facultativo, en concepto de indemnizaciones, 80 pesetas mensuales, que se distribuirán en la proporción señalada en la segunda columna del cuadro anterior.

Art. 4.º En la dirección de las obras de nueva construcción que se ejecuten por el sistema de administración, el tipo de percepción mensual será de 500 pesetas, distribuidas del modo siguiente:

Ingeniero Jefe.....	60,00 pesetas.
Ingeniero encargado.....	170,00 »
Ayudante.....	150,00 »
Sobrestante.....	120,00 »

En las obras de nuevas construcciones, el Sobrestante residirá al pie de las obras para poderlas visitar diariamente, como en otro lugar se previene, salvo los casos en que, por necesidad urgente de atender a otros servicios, se autorice temporalmente otra cosa por el Ingeniero.

Art. 5.º En los estudios, replanteos y toda clase de trabajos de campo, y asimismo en los viajes motivados por cambios de residencia, o desempeño de comisiones y en general de cualquier servicio de carácter oficial, que no está especialmente designado en esta instrucción, la indemnización costará de dos partes: una dieta fija por día de viaje o permanencia fuera de la residencia como indemnización de gasto de personal y abono de los gastos de locomoción, pero entendiéndose que el recorrido por camino ordinario sólo se acreditará en los cambios de residencia y en las comisiones fuera de la demarcación en que se preste servicio.

Los tipos de percepción serán los siguientes:

	DIETA	RECORRIDO POR KILÓMETRO		
		Por ferrocarril.	Por camino ordinario.	Por tierra.
Ingeniero jefe.....	60,00	0,15	0,75	Mediante justificante
Ingeniero.....	50,00	0,15	0,75	
Ayudante.....	35,00	0,12	0,75	
Sobrestante.....	20,00	0,12	0,75	

Art. 6.º Para el servicio de inspección y vigilancia ordinaria de las carreteras en conservación, regirán los tipos mensuales siguientes, por kilómetro de carretera:

Ingeniero jefe.....	0,15 pesetas.
Ingeniero encargado.....	0,70 »
Ayudante.....	0,50 »
Sobrestante.....	0,20 »

En los servicios de conservación de carreteras sólo habrá un subalterno afecto a cada uno de ellos. En casos excepcionales, previa propuesta del Ingeniero, podrá la Delegación de Fomento acordar que haya Ayudante y Sobrestante afectos a dichos servicios.

Art. 7.º En los casos de residencia eventual, la indemnización consistirá en una dieta fija diaria, arreglada a los siguientes tipos.

Ingeniero.....	30,00 pesetas.
Ayudante.....	12,00 »
Sobrestante.....	20,00 »

Art. 8.º En las comisiones oficiales fuera de la zona de influencia española, o en servicios que por sus condiciones extraordinarias requieran viajes costosos que no estén en armonía con los tipos fijados en esta instrucción, señalará el Residente general las indemnizaciones que deba percibir el personal.

CAPÍTULO II

REGLAS QUE HAN DE OBSERVARSE EN EL PERCIBO
DE LAS INDEMNIZACIONES

Art. 9.º Para la percepción de las indemnizaciones a que se refiere el art. 3.º, se incluirá en el presupuesto de cada obra, en concepto de gastos de inspección, la cantidad que corresponda con arreglo al plazo que se señale para su ejecución. El contratista anticipará trimestralmente la cantidad necesaria, contra un recibo que le será entregado por el pagador del servicio y que le servirá de abono. Si la duración de las obras fuese inferior a la prevista, el sobrante de la consignación quedará a favor de la Administración. Si la duración excediese de la señalada en el pliego de condiciones, será de cuenta del contratista el exceso de gastos de inspección que resulte, aun en el caso de que el aumento de plazo se hubiera legalizado por una prórroga. Quedará a favor de la Administración las indemnizaciones que por cualquier concepto dejen de devengarse, que en ningún caso podrá acumularse a otro funcionario.

Art. 10. *Las indemnizaciones* que devengue el personal facultativo de Obras públicas, con arreglo a los artículos 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º y 8.º, se incluirán en las relaciones mensuales de gastos que se formen por cada servicio y se cargarán al capítulo y artículo del presupuesto que corresponda.

Art. 11. La residencia ordinaria del personal se fijará por el Delegado de Fomento, según las necesidades del servicio.

La residencia eventual se fijará por el Residente general, a propuesta del Delegado de Fomento, requisito indispensable para que dé derecho al percibo de la indemnización correspondiente, que será incompatible con cualquier otra.

Art. 12. El Ingeniero Jefe girará a los servicios a su cargo, por lo menos las visitas siguientes: obras nuevas en curso de ejecución por el sistema de contrata, dos veces al año; obras nuevas por administración, una vez al mes; obras en conservación, una vez al año.

Los Ingenieros deberán visitar los servicios a su cargo, por lo menos las veces siguientes: obras nuevas en curso de ejecución por el sistema de contrata, dos veces al trimestre; obras nuevas por administración, una vez al mes; obras en conservación, una vez al trimestre.

Los Ayudantes girarán por lo menos las visitas que se indican a continuación: cuatro veces al trimestre a las obras

nuevas en ejecución por contrata; dos veces al mes a las obras nuevas por administración, y a las obras de conservación, una vez al mes.

Los Sobrestantes residirán por regla general al pie de la obra y la visitarán a diario. Cuando por circunstancias especiales no fuere así, visitarán las obras donde no residieren, por lo menos una vez por semana. Las obras en conservación las visitarán una vez al mes.

Art. 13. Cada Ingeniero en su respectivo servicio, y el Ingeniero Jefe, en toda su zona, cuidarán, bajo su más estricta responsabilidad, de que el personal a sus órdenes haga las visitas necesarias al buen servicio, adoptando las medidas que considere procedentes; si en algún caso dejase sin cumplirse sin causa justificada esta obligación.

Art. 14. Todos los individuos del personal facultativo de Obras públicas llevarán un diario de operaciones, en el que harán constar, día por día, los itinerarios que recorran, el extracto de las operaciones que realicen en los servicios que tengan a su cargo, consignando sumariamente aquellas observaciones que estimen de interés y las órdenes que transmitan y merezcan consignarse. El Ingeniero firmará mensualmente su conformidad con el extracto del diario que cada subalterno a sus órdenes deberá remitirle. Análogamente el Ingeniero Jefe visará los extractos de los demás Ingenieros y presentará el suyo. Estos extractos serán los justificantes para el percibo de las indemnizaciones por los servicios a que se refieran.

Artículo adicional. La dieta de salida del Delegado de Fomento será de 100 pesetas diarias, sin perjuicio de que devengue las indemnizaciones o remuneraciones que puedan corresponderle como Ingeniero Jefe, mientras no se cree jefatura especial.

Artículo transitorio. Mientras no se redacte una instrucción especial para los servicios, a instancia de Empresas, Corporaciones o particulares, regirán en las confrontaciones, tasaciones y trabajos análogos los tipos de dietas que se señalan en esta instrucción para los servicios del Estado, fijándose las remuneraciones y gastos materiales en la misma forma y adoptándose los mismos tipos que rigen en la Península y que se detallan en el título II de la instrucción aprobada por Real orden del Ministerio de Fomento de 21 de Abril de 1910.

Tetuán, 15 de Septiembre de 1913.—El Delegado de Fomento (firmado), *J. Sans Soler*.—Aprobado. El Alto Comisario Residente general (firmado), *Marina*.

Real orden sobre el ejercicio de la abogacía en Melilla.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio, promovida por varios abogados de esa plaza, en súplica de que se apliquen en toda su integridad en la misma, los artículos 10 y 12 de la ley de Enjuiciamiento civil, el Rey (que Dios guarde), oído el Consejo Supremo de Guerra y Marina y de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido resolver lo siguiente:

1.º Se autoriza a los abogados para el libre ejercicio de su profesión en Melilla, previo el cumplimiento de los requisitos que las leyes y reglamentos exigen para ello, considerándose a estos efectos como juzgado de término el de dicha plaza.

2.º No obstante lo dispuesto en el número anterior, podrán los litigantes, en todo caso, defenderse por sí mismos, pero si no hicieran uso de este derecho, habrán necesariamente de valerse para su defensa de abogados en ejercicio, en los negocios judiciales en que se exija conforme a la ley de Enjuiciamiento civil.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 8 de Junio de 1914.—*Echagüe*.—Señor Comandante general de Melilla.



COSAS RETROSPECTIVAS

EL SABLE DEL GENERAL O'DONNELL

Circula estos días por toda la Prensa española una noticia referente al sable del general O'Donnell. Al hacer, en 1860 el bajá de Tetuán entrega de la plaza al caudillo español «éste le dió, como muestra de deferencia, el *sable que llevaba en la mano*». Y luego, «dicho sable lo llevó ya desde entonces el bajá, hasta su muerte».

Del heredero del bajá, el sable ha ido a parar a manos del general Marina, quien lo ha regalado al general Echagüe, el cual a su vez, lo donará al Museo de Infantería.

Lo verdaderamente extraordinario es que a nadie se le haya ocurrido hacer resaltar lo absurdo y descabellado de semejante noticia.

Salta a la vista que en el momento de la entrega de la plaza el general en jefe no pudo desprenderse del sable *que llevaba en la mano*. Sería la primera vez en la historia que un general, al frente de un ejército vencedor, se desarmara para cambiar su sable por una llave, o un manojo de llaves. No, el general O'Donnell no pudo cometer tamaña enormidad. Y a mayor abundamiento, veamos de qué modo se efectuó la rendición de Tetuán.

El parte oficial del general O'Donnell, fecha 8 Febrero 1860 da cuenta de que en la mañana del 5 (al otro día de la batalla de Tetuán) se le presentó una comisión de moros, al frente de la cual iba un tal Hach-Hamet-el-Abeir; éste—dice el parte—«me manifestó el estado de anarquía que reinaba en la plaza, y que la generalidad de los habitantes deseaba entregarla, siempre que se respetasen sus personas, propiedades y

costumbres; pero que había por otra parte quien opinaba por la defensa, y que esta se hallaba protegida por un Cuerpo marroquí, situado al opuesto lado de ella, en su inmediación. A esta comisión, *que no pude comprender con qué carácter venía*, le di veinticuatro horas de tiempo para que la plaza se rindiese.

Ni el moro Abeir, ni ninguno de los cuatro individuos que le acompañaban, volvieron a aparecer por el cuartel general.

Al amanecer de la mañana siguiente, próximo a expirar el plazo, el ejército español se puso en marcha hacia Tetuán. El general Prim, al frente del segundo Cuerpo, tomó el camino de Sierra Bermeja; el general Ríos con el primer Cuerpo, fué directamente por el valle del Martín; seguiale a cierta distancia el general O'Donnell, con su Estado Mayor, y a retaguardia venía el tercer Cuerpo, mandado por el general Ros de Olano.

A las nueve y media de la mañana, el general en jefe hallóse como a un cuarto de legua de Tetuán. Oyéronse tiros. ¡Oh sorpresa! La bandera española ondeaba en la Alcazaba. Sobre las murallas, en las azoteas, en los minaretes veíase la bandera española.

O'Donnell, espoleando el caballo, llegó a la puerta de la ciudad (la conocida desde antiguo por Puerta de Ceuta), *que estaba abierta*, y en su dintel había centinelas españoles, y un oficial de Estado Mayor. El general, seguido de un ayudante, franqueó el portal, asomóse a la primera calleja, e inmediatamente volvió a salir; se apeó, subió a lo alto del cementerio, en que se apoya la muralla por el lado izquierdo, y desde allí contempló el panorama de la ciudad.

¿Qué había sucedido? Los generales Ríos y Makenna, con algunos batallones, habíanse avanzado; el renegado español Robles (uno de los acompañantes de Abeir) les salió al encuentro prometiéndoles que hallarían la puerta abierta. Pero ésta permanecía cerrada.

Dejemos al autor del *Diario de un testigo de la guerra de Africa*:

«En esto se vió aparecer a un moro sobre un cañón de los que guarnecían los altos ajimeces. Makenna y Ríos se miraron con asombro. Aquello tenía todos los aires de la más negra traición. — «Descuide señor, dijo Robles, ese moro no va a hacer fuego; es amigo mío.» — ¡Dile que abra la puerta o teme por tu vida!, exclamaron nuestros generales. El moro montado en el cañón gritaba anhelante en árabe de una manera espantosa. — «Dice este moro, balbuceó Robles, que el

gobernador acaba de huir *llevándose las llaves de la ciudad.* En esto, la puerta fué forzada a culatazos por algunos soldados del regimiento de Zaragoza, ayudados por judíos que estaban a la parte de adentro.»

De estos hechos, rigurosamente exactos, es fácil deducir que nadie entregó llave alguna al general O'Donnell; que éste entró en Tetuán, el sable envainado, y que, antes de que el general en jefe penetrara en la plaza, los soldados de Prim ocupaban la Alcazaba y los de Ríos formaban en el zoco Grande.

En esa historia del sable quizá haya algo de verdad. Es posible que el general O'Donnell, efectuada ya la ocupación regalara un sable al moro Abeir (supongo que se trata de éste, pues en aquellos días no había en Tetuán otro moro notable), como le hubiese podido dar un ros o una mochila si se los hubiese pedido.

El hijo de Abeir (que murió hace pocos años) era un coleccionador impertérrito; todo lo conservaba; tenía varios sables, y espadas, y puñales, y hasta trabuco, recuerdo de un famoso bandido de Sierra Morena, que hubo de refugiarse en tierra de moros; el donador del *sable histórico* debe ser el heredero del hijo de Hach-Hamet-Abeir.

Sobre este último personaje hablaré en otra crónica para no alargar la presente; que acerca de él poseo notas harto recogidas.

Uno de los primeros actos del general Ríos nombrado gobernador de la plaza, fué el nombramiento de una Municipalidad, compuesta en esta forma: *Hach-Hamet-el-Abeir*, alcalde; *Mesod ben-Sakar* é *Iuda Abecassis*, nomenclatura de las calles; *Juda ben-Abendosham*, Limpieza pública; *Mosé Abeir*, *Mosé Benimes* e *Isaac Abecassis*, Alumbrado público; *Menahem Abuf* y *Yahia Andoy*, enterrador de cadáveres judíos; *Hemardy el-Berthy* enterrador de cadáveres moros. Nótese que en este Ayuntamiento no figuraban más que dos mulsumanes: el alcalde y el enterrador moruno.

Una crónica, ya olvidada, de la época, nos refiere un curioso episodio. El general Ríos mandó llamar de sopetón a Abeir y le dijo: «Has de saber que los españoles venimos a civilizar, no a destruir; respetaré, por tanto, las costumbres y ritos; pero castigaré severamente a los que hagan traición.» Abeir, como si recogiera la indirecta, repuso: «No lo temáis por mí, señor general; yo estar como un *boque* en naufragio tener mi cabeza comprometida por vosotros, y quererla salvar primero que nada.»

EL MOGREBI.

BOLETIN OFICIAL

DE LA

LIGA AFRICANISTA ESPAÑOLA

(CONTINUACIÓN)

En esa Memoria, en que tanto se encomia el aumento de fuerzas, nada se dice en pro del desarrollo de las obras públicas, que es precisamente la base indispensable del progreso en todos los países. *Sin un ferrocarril, todo el Congo no vale un chelín.* Estas palabras de Stanley son axiomáticas para todas las colonias del mundo. Y las obras públicas, como se ha evidenciado en todo el Africa intertropical, atraen y concentran a los indígenas, haciéndolos más susceptibles de aceptar la civilización, y con las ventajas que les acarrea, los deberes que les impone.

Es de sentir que en esa Sección colonial, que cuenta con funcionarios de acreditada laboriosidad y reconocido mérito, se hayan escrito frases como las que figuran en el segundo párrafo de la página 16. En ese párrafo parece darse demasiada importancia a trámites que se resuelven rapidísimamente en los países anglosajones (que han seguido la vía de la colonización a la zaga de España). No puede suponer esta Sección 2.^a que un funcionario de esa Sección colonial pueda encontrar dificultades, donde un anglosajón no las encuentra, y cuando la ocasión llegue sabrá tramitar pronto y acertadamente los asuntos aludidos en el documento núm. 3, y recordará oportunamente que para el dinero dispuesto a entrar en los negocios industriales la divisa inglesa *time is gold* representa la orientación permanente.

En el párrafo segundo, de la página 20, se alude a la base tercera, que figura más adelante en dicha Memoria, y en la cual se indica la conveniencia de exigir a cada entidad con-

cesionaria la constitución de un fondo inicial de 500.000 pesetas. Como el capital necesario y los plazos entre las emisiones varían mucho, según el ramo de explotación, calidad y condiciones del suelo explotable, fluctuaciones del mercado, actitud de los indígenas, extensión de la concesión, etc., se deduce de tales contingencias que no es indispensable la exigencia de esa cifra de 500.000 pesetas, que parece indicar que se trata de medir con el mismo rasero a todos los concesionarios.

En el párrafo quinto, de la citada página 20, se alude a la base quinta, que también figura más adelante, y en el texto del mismo se indica que el examen de los estatutos de cada Compañía concesionaria se someta a la repetida Junta consultiva. Por respetos al elevado carácter que esa Junta reviste, parecele impropio a esta Sección que se le sometan meras cuestiones de tramitación de expedientes.

Pasando después al pliego de bases, halla también la Liga, en su examen, motivo para exponer algunos reparos.

No puede en manera alguna estar conforme la Liga con el texto de la base 2.^a, con arreglo a la cual quedaría dividida la Guinea continental española en parcelas de 100.000 hectáreas.

Hay en ese territorio vastas porciones, de suelo pedregoso y muy quebrado, muy despoblada y de arbolado ruin; alguna de esas porciones excede de 300.000 hectáreas. Otras extensiones, muchísimo menores, están constituidas por fértiles valles. Diversas comarcas no pueden considerarse más que como de valor mediano; por eso se impone el latifundio en algunas porciones de este territorio para encontrar siempre algo de terreno bueno que compense la existencia del malo. Agréguese a lo dicho lo que influye en el valor de una parcela, su mayor o menor distancia a un puerto habilitado para el comercio exterior.

Esa distribución arbitraria prescinde en absoluto del espíritu de equidad que inspiró el Real decreto, vigente aún, sobre régimen de la propiedad de la Guinea española. Al proponer ese reparto, se hace caso omiso del derecho que tienen los pequeños capitalistas a solicitar modestos lotes en pleno dominio o a censo redimible.

Es de sentir que trasluciendo en esa Memoria de la Sección colonial un espíritu de oposición a los latifundios, no se haya reservado en el texto de la misma algún espacio a la pequeña propiedad.

De subdividir en lotes la Guinea continental española, sería mejor hacerlo con arreglo a límites naturales, prefiriendo los cursos de agua, constituyendo parcelas mayores en las zonas donde el mapa indique escasa población (signo de

pobreza o fragosidad del suelo), y de menor extensión en la parte restante. Para facilitar la adquisición de terrenos, al pequeño capital podrían reservarse comarcas inmediatas al litoral y a los estuarios y ríos navegables.

Pero para no exponer a dilaciones la creación de la riqueza imponible, considera esta Sección que el mejor sistema consistiría en aplicar sencillamente el Real decreto expresado y su reglamento anejo con arreglo a las bases contenidas en los documentos 1 y 3, convenientemente modificadas. De este modo, cada solicitante pediría poco o mucho, según sus medios (pudiendo asegurarse que las grandes extensiones serían solicitadas con arreglo a límites naturales), habiendo seguridad de que no podrían originarse dificultades en el caso de pedir dos solicitantes un mismo terreno, porque la prioridad establecida por la fecha y tiempo de la admisión, zanjaría previamente toda dificultad para semejante caso.

De no ser los límites naturales, habría que establecer trochas alrededor de cada parcela (con una longitud que no bajaría de 140 kilómetros cada una) para poder demarcarlas, y esto supondría un gasto posterior de chapeos constantes para mantener esos linderos. No conoce esta Sección a ningún hombre de negocios capaz de pasar por semejante despilfarro.

En grandes concesiones no hay más linderos lógicos que los naturales, y la demarcación de los límites donde no haya sido posible encontrar esos linderos naturales, por razones de elemental equidad, no se deben demarcar sino a petición de alguno de los concesionarios colindantes, que no dejará de hacerlo cuando haya desmontado y roturado los confines donde esos linderos naturales falten, y es natural que pague la demarcación quien la solicite.

Con respecto al contenido del tercer párrafo de la base 13.^a (ó sea el primero de la pág. 28), referente a la parte alicuota de los beneficios líquidos que cada concesionario tendría que pagar al Estado, se limita esta Sección a indicar que opina sobre ese párrafo lo mismo que dejó sentado sobre tal materia en su informe sobre la colonización del Sahara. Parece natural que si el Estado ha de percibir una parte alicuota de una utilidad líquida, defina y concrete lo que entiende por utilidad líquida.

Teniendo esta Sección muy presentes las causas que motivaron la pérdida de nuestras posesiones ultramarinas, llama la atención del Ministerio de Estado sobre el texto de la base 16, capaz, por sí sola, si no se aclara convenientemente, de alejar de la Guinea española a todos cuantos tengan propósitos de emprender allí explotaciones agrícolas.

Recordemos un poco de historia: durante la dominación española de Filipinas, sobresalió entre las provincias de aquella posesión, por su lealtad acrisolada, la de La Pampanga, que con la mayor constancia cooperó a la extensión y sostenimiento del dominio español en aquel Archipiélago. Fueron los pampangos los que con más denuedo combatieron a los corsarios ingleses y holandeses y la piratería malayo-mahometana; pampangos fueron los que, correspondiendo al patético llamamiento del insigne oidor D. Simón de Anda, opusieron invencible valladar a la invasión inglesa, ocurrida el siglo XVIII.

¿Cómo pagó la administración oficial tanta abnegación, tanto heroísmo?

Como cae la langosta sobre un campo cubierto de mieses, así cayó sobre las islas Filipinas una Inspección general de Montes, igualmente aborrecida y despreciada de españoles y de indios. La tutela aplastante de aquel centro retrasó la agricultura, perjudicó a la urbanización de los pueblos y a la construcción naval, llevó a las cárceles multitud de indios, y sólo favoreció a los guardamontes indígenas, fáciles al cohecho.

Terminada la primera fase de la insurrección tagala y en aparente sosiego las Filipinas, un imprudente atropello cometido por la citada Inspección (con alevosía y premeditación), que lesionaba la propiedad de algunos pueblos pampangos y presagiaba una serie interminable de inicuos despojos, produjo una efervescencia amenazadora en toda La Pampanga. Aterrados, el Gobernador y los párrocos acudieron en demanda de justicia al Gobernador general, excelentísimo señor don Fernando Primo de Rivera, que poseído de generosa indignación, al depurar los hechos, mandó embarcar para España, sin demora, bajo partida de registro, al imprudente Inspector general de montes. Pero el mal resultó irreparable. Convencidos los pampangos de que la administración pública no suele tener en cuenta las lecciones del pasado y temiendo que más adelante reincidiese aquella Inspección de montes, a la que no creían susceptible de enmienda, abandonaron la causa española, que desde entonces pudo considerarse virtualmente perdida.

Cuando al consumarse la pérdida de aquellas islas, la Asamblea nacional filipina, congregada en Malolos, lanzó a la publicidad la proclama en la que expuso las causas del levantamiento general de los filipinos, después de declarar en aquel documento histórico idioma oficial el castellano, acusaba como principal agente fomentador del separatismo a la Inspección general de Montes.

El sistema de intromisión oficial en la gerencia de los asuntos privados, provoca, naturalmente, la indignación y el desaliento de la entidad intervenida, cuyas iniciativas pueden decaer, traduciéndose esto en disminución de la riqueza imponible o en posible fracaso de una empresa importante. La intervención del Estado en el progreso de una colonia, debe limitarse a la instauración de las granjas modelos, de los campos de experimentos, de los ensayos de industrias extractivas, del suministro de plantaciones y semillas y de las condiciones técnicas.

En la base 20 se leen estas palabras: *Las sociedades adjudicatarias deberán plantar cada año doble número de ÁRBOLES DE ESENCIAS que aquellos que corten.* En castellano castizo, la expresión *árboles de esencias* no es usual (1), aunque hay quien entiende por eso los árboles resinosos. En correcto francés el término *essences forestieres* equivale, sencillamente, a maderas. Si esos árboles de esencias son referidos a las maderas en general, resultaría que los concesionarios no podrían desmontar los terrenos cubiertos de arbolado, ni cultivarlos, por consiguiente. Si se refieren esas palabras a los árboles productores de resinas, gomas o bálsamo, resultaría que si algún adjudicatario quisiese transformar toda la superficie cubierta de selvas de su concesión en un bosque de cocoteros o de palmeras de aceite, no lo podría hacer sin una serie incalculable de trámites, puesto que el articulado de un Real decreto solamente puede ser modificado por otro Real decreto. Nunca falta en ningún cuerpo administrativo fiscal algún empleado torpe, de puro celoso, que ateniéndose a la letra de lo legislado, pone trabas a los desgraciados particulares cuyos asuntos tengan alguna relación con alguna disposición legal difícil de entender. Opina, por lo tanto, la Sección segunda, que ese renglón de la base 20 debe desaparecer.

Por las mismas razones que expuso esta Sección segunda en su informe sobre la colonización del Sahara español, es de opinión que el plazo de seis meses que señala la base 28 para la toma de posesión de una parcela de terreno, debe ser ampliado a un año y susceptible de prórroga.

En cuanto a la garantía de 12.500 pesetas expresada en el segundo párrafo de la base adicional, convendría que explícitamente se expresase que sólo se refiere a concesiones muy importantes. Bastaría con que el principio del texto de dicha

(1) El Diccionario de la Academia Española no contiene esa acepción.

base empezase así: Las proposiciones relativas a extensiones de terrenos superiores a 100.000 hectareas...

Del proyecto de articulado del Real decreto, que empieza en la página 33, solamente diremos que puede servir, juntamente con las bases que le preceden y con las contenidas en el documento núm. 1, debidamente modificado todo ello, para ampliar el Real decreto y Reglamento vigentes, prescindiendo de concursos.

Con lo antedicho en el anterior y los reparos incluidos en este dictamen, queda indicada, naturalmente, la no conformidad de esta Sección segunda con las conclusiones que constituyen la parte final del documento núm. 3.

CONCLUSIONES

En atención a todo lo anteriormente expuesto, esta Sección termina su dictamen con las conclusiones siguientes:

1.^a Que a la mayor brevedad posible debe procederse por el Ministerio de Estado a la refundición y ampliación del Real decreto y Reglamento vigentes sobre el régimen de la propiedad de los territorios españoles del Golfo de Guinea, tomando los elementos para esa refundición y ampliación de los documentos números 1 y 3, modificados con arreglo a los reparos y rectificaciones que se proponen en este dictamen.

2.^a Que a partir de la publicación del nuevo Real decreto y Reglamento reformados, como queda dicho en la conclusión anterior, se admitan y tramiten en el Ministerio de Estado las solicitudes referentes a peticiones de terrenos.

3.^a Considerando la Sección segunda de esta Liga poco procedente la división de la Guinea continental española en porciones de 100.000 hectáreas cada una, estima que no debe convocarse el concurso indicado en la Memoria de la Sección colonial, porque el fracaso de un concurso semejante podría perjudicar al porvenir de la colonia.

4.^a Que en lo referente al aumento de fuerzas en Guinea se proceda muy paulatinamente, en proporción al desarrollo de la riqueza imponible y teniéndose en cuenta las razones contenidas en este dictamen.

5.^a Que no se pongan trabas de ninguna clase a la explotación, cultivo y utilización, de cualquier clase que sea, de todas las concesiones que se otorguen en la Guinea española, lo mismo cuando se trate de grandes superficies de terreno que de pequeñas parcelas. Al propietario es preciso dejarle toda clase de atribuciones sobre su propiedad para que la

tome cariño, y nadie mejor que el interesado atenderá a obtener de su capital y trabajo el mejor resultado posible, sin la tutela de la administración oficial.

6.^a La Sección segunda, deseando, por una parte, no coartar las facilidades que actualmente tiene Fernando Poo para reclutar braceros en la Guinea continental española, y considerando, por otra parte, que la explotación de dicha región continental podría experimentar dificultades insuperables por efecto de tal recluta para la explotación de las concesiones que allí se otorguen, entiende que debe terminarse el tanto por ciento a que podría ascender, tanto el reclutamiento de trabajadores en dicha comarca, que podrían trasladarse a Fernando Poo, como el correspondiente a los que podrán permanecer en las parcelas concedidas en el continente. Convicte, sin embargo, hacer constar, que por ningún motivo se coartará la libertad del trabajo.

Conclusiones aprobadas definitivamente por la Junta central de la Liga Africanista Española, en sesión de 20 de Febrero de 1914.

1.^a Que a la mayor brevedad posible debe procederse por el Ministerio de Estado a la refundición y ampliación del Real decreto y Reglamento vigentes, sobre régimen de la propiedad de los territorios españoles del Golfo de Guinea, tomando los elementos para esa refundición y ampliación de los documentos, números 1 y 3, modificados con arreglo a los reparos y rectificaciones que se proponen en este dictamen.

2.^a Que a partir de la publicación del nuevo Real decreto y Reglamento, reformados, como queda dicho en la conclusión anterior, se admitan y tramiten en el Ministerio de Estado las solicitudes referentes a peticiones de terrenos.

3.^a Considerando la Sección 2.^a de esta Liga, poco procedente la división de la Guinea continental española en porciones de cien mil hectáreas cada una, estima que no debe convocarse el concurso indicado en la Memoria de la Sección colonial, porque el fracaso de un concurso semejante podría perjudicar al porvenir de la colonia.

4.^a En lo referente al aumento de fuerzas en Guinea, se proceda muy paulatinamente, en proporción del desarrollo

de la riqueza imponible, y teniéndose en cuenta las razones contenidas en este dictamen.

5.^a Que no se pongan trabas de ninguna clase a la explotación, cultivo y utilización de cualquiera clase que sea, de todas las concesiones que se otorguen en la Guinea española, lo mismo cuando se trate de grandes superficies de terrenos que de pequeñas parcelas. Al propietario es preciso dejarle toda clase de atribuciones sobre su propiedad, para que le tome cariño, y nadie mejor que el interesado tenderá a obtener de su capital y trabajo el mejor resultado posible, sin la tutela de la Administración oficial.

6.^a La Liga Africanista Española, deseando, por una parte, no coartar las facilidades que actualmente tiene Fernando Póo para reclutar braceros en la Guinea continental española; y considerando, por otra parte, que la explotación de dicha región continental podría experimentar dificultades insuperables, por efecto de tal recluta para la explotación de las concesiones que allí se otorguen, entiende que las autoridades coloniales deben proceder en cada caso en la materia, inspirándose en la relación de necesidad de trabajadores, tanto en la Guinea continental española como en la isla de Fernando Póo. Conviene, sin embargo, hacer constar, que por ningún motivo se coartará la libertad de trabajo.

Informe de la Sección 2.^a de la Liga Africanista Española, respecto a la colonización del Sahara occidental.

Lucida y merítisima aparece la bien redactada labor de la Junta consultiva de las Posesiones españolas del Africa occidental, cuyo dictamen mejora un tanto, desde luego, las bases redactadas por el Ministerio de Estado, aunque no del todo, puesto que en algún detalle ha tenido esta Sección que opinar con arreglo a las bases antedichas. No obstante, del dictamen de la Junta consultiva se desprende, al través del bordado velo de la elegante redacción, algo de especial carácter de los esclarecidos patricios, que en la sazón de la emisión de ese dictamen la componían. Políticos de altura, versados en las lides políticas, en los torneos oratorios, en la literatura más escogida, en cuestiones de derecho, en discusiones parlamentarias, en tramitaciones administrativas y en otras muchas materias del saber humano, suelen tener poca práctica en las

costosas experiencias y en los penosos tanteos inherentes, por regla general, a los comienzos de todo negocio industrial y mercantil.

No obstante, los considerandos expuestos en el párrafo penúltimo, de la página segunda de este dictamen, referente a la base cuarta del mismo, en la que se limita a veinticinco años la duración de una concesión otorgada en el Sahara español (considerandos que parecen a primera vista muy atendibles), juzgamos muy preferible el plazo de cincuenta años para la duración de la concesión, que se indica en la base cuarta de las redactadas por el Ministerio de Estado. Ese plazo de cincuenta años es de uso muy general en muchas colonias por haber evidenciado la experiencia, la frecuencia de los inconvenientes de toda suerte que han tenido que orillar o vencer las entidades concesionarias en el transcurso de la instauración de sus explotaciones.

En la base quinta encontrará, cualquier persona práctica en negocios (y en los coloniales especialmente), que su redacción adolece de un laconismo excesivo. Falta en esa base la definición *concreta* de los que debe entenderse por *beneficios* de la entidad concesionaria. En la legislación del Congo francés se define así, lo que se refiere a los beneficios de un concesionario, y a la proporción de los mismos que al Estado le corresponde percibir:

Pago de la parte de la renta atribuida al Estado.

Para el cálculo de la parte de renta que el concesionario debe pagar, se deducirá del importe de la renta bruta de cada año:

- 1.º El importe de los gastos de explotación.
- 2.º Las sumas necesarias para asegurar el interés y la amortización de las obligaciones, si las hay.
- 3.º Las sumas que deben deducirse de los beneficios de la entidad concesionaria para la reserva legal y para todas las demás reservas previstas en los estatutos, pero solamente hasta alcanzar la cuantía del quince por ciento de la diferencia entre la renta bruta y los gastos enunciados en los anteriores párrafos 1.º y 2.º, quedando estipulado, por otra parte, que dejará de hacerse esa deducción cuando el conjunto de esa reserva legal y de las reservas previstas en los estatutos exceda de la cifra alcanzada por los dividendos pasivos pagados por las acciones emitidas.
- 4.º La suma que debe deducirse de los beneficios para la amortización de las acciones por sorteo, si hay lugar a ello;

5.º Un cinco por ciento del capital-acciones, pagado por los accionistas y no amortizado aún.

La diferencia constituirá la renta neta (o beneficio líquido), de la cual pagará el concesionario el tanto por ciento correspondiente al Estado francés.

Conviene, pues, que la expresada base quinta del precitado dictamen sea debidamente ampliada, con la definición concreta de los beneficios líquidos en ella aludidos, en forma clara y terminante, a semejanza de los preceptados en esa materia en la citada legislación colonial francesa.

Le parecen a esta Sección un tanto exiguos los plazos señalados a los concesionarios para la toma de posesión de los terrenos concedidos, y cuya duración se fija en seis meses (ampliables a doce), en la base séptima del dictamen.

Toda entidad concesionaria de un terreno en el litoral del Sahara, tendrá imprescindiblemente que entablar previos tratos amistosos, no tan sólo con las cabilas o *smzalas* que habitualmente acostumbren frecuentar las cercanías de las parcelas concesionarias, sino también con los morabitos prestigiosos y los jefes de gran influencia, con los cuales es muy difícil comunicar con motivo de sus extensas excursiones, habiendo personaje nómada que en el término de menos de un mes recorre distancias que exceden frecuentemente de mil kilómetros. Claro es que no habrá concesionario que se arriesgue a erigir edificios, muelles, etc., sin haberse asegurado, previamente la benevolencia de personas influyentes del país, con cuyo concurso podría tal vez evitar los ataques de aquellos bravíos y nada escrupulosos moros.

Por otra parte, en ciertas épocas del año es hartó arriesgado la arribada a los atracaderos de aquel peligroso litoral, que tan justificadamente han merecido de los marinos de todas las naciones el gráfico calificativo de *costa de hierro*. Las dos circunstancias expuestas en este párrafo, bastan para demostrar que los plazos indicados en esa base séptima del dictamen deben ser, cuando menos, duplicados, por razón de equidad.

Dejando a salvo las buenas intenciones y los elevados sentimientos de la Junta consultiva, no costará mucho trabajo demostrar que su amor y respeto al poder soberano de las Cortes la llevó demasiado lejos, al proponer la adición de una base adicional a las bases contenidas en el dictamen. Amor y respeto se manifiestan al poder soberano de los Parlamentos en todas las potencias acreditadas de buenas y prácticas colonizadoras, y, no obstante, suelen prescindir de presentar al poder legislativo los asuntos coloniales en general y las concesiones (sobre todo las pequeñas) en particular. Las colonias

alemanas, especialmente, dependen únicamente del poder ejecutivo, sin ingerencia del parlamentario. Y esto se explica con claridad meridiana. Hay en el mundo de los negocios, actualmente, más demandas que ofertas de capitales. El dinero busca perennemente un interés (ya sea el más crecido, ya sea más seguro), pero demuestra siempre horror manifiesto a permanecer estacionario sin devengar renta. El poder parlamentario es intermitente en todos los países donde existe, y a las vacaciones suelen agregarse cierres que pueden ser de prolongada duración. La ingerencia de ese poder en la tramitación de las concesiones coloniales pueden retrasar su despacho indefinidamente. Y no hay capital que se avenga a permanecer estacionario en espera de una solución. Esto se siente y se sabe en todo el mundo de los negocios, y por eso se prescinde del concurso parlamentario, siempre que es posible, en los tratos de los gobiernos con los concesionarios coloniales.

Si se tratara del otorgamiento de grandes monopolios, de la concesión de vastas extensiones territoriales o de obras públicas de considerable importancia, que requiriesen subvenciones del Estado, quedaría justificada la intervención de las Cortes, pero un monopolio de la industria de la pesca es imposible en el Sahara, por estar repartida la explotación de este ramo de riqueza entre muchas entidades. La marcada esterilidad del Sahara reduce la agricultura a pequeños conatos de roturación y siembras, y a cosechas intermitentes y mínimas, sólo aplicables para moros míseros. En cuanto a la ganadería, durante mucho tiempo será su explotación privativa de los nómadas habitantes del país.

La única razón que puede decidir al europeo a establecerse en el árido Sahara, es la necesidad de buscar en tierra el asiento para las múltiples y variadas manipulaciones que exige la industria de la pesca o para las necesidades del tráfico, y para tales fines basta la posesión de modestas parcelas, de extensión superficial insignificantes, sobre todo, si se las compara con los centenares de miles de kilómetros cuadrados de superficie, de la parte occidental del Sahara, sujeta al dominio español.

Añadiremos un considerando de carácter general a los de índole parcial expuestos anteriormente:

Amén de lo que los particulares puedan instaurar en la costa sahárica, debe el Estado eregir en ese litoral, en la bahía de Cintra, en la Bumbalda y en El Msit (desembocadura de la gran rambla conocida con el nombre de Saguia-el-Hamra), núcleos de población que, juntamente con la ya existente colonia de Río de Oro, convenientemente mejorada, vayan ha-

ciendo efectiva la ocupación del territorio, protejan la industria de la pesca, sirvan de guía y escala al comercio marítimo universal con sus depósitos y sus faros, acopien las lanas y los cueros, que el país produce en cantidad considerable, y constituyan el elemento mediador por donde se comuniquen los naturales del país con el mundo culto, salgan de su aislamiento al ser atraídos hacia el mar y reciban vislumbres de la vida civilizada por medio de los buques, los edificios, las ferias, el trato de gentes cultas, las medicinas, las escuelas y las industrias.

Para empezar las cosas desde su principio, convendría que se emprendiesen lo antes posible las obras proyectadas y presupuestadas para Villa-Cisneros y sus cercanías (instalación de máquinas destiladoras de agua del mar, faro, embarcadero, etc.) en la forma que mejor convenga, pero con toda la prontitud posible. Instauración de un fortín (bajo cuya égida puede erigirse una casa de contratación) en la costa sita frente a Villa-Cisneros, en tierra firme, en el Argub, cerca del pozo allí existente (Hasi Aisa) y de un terreno provisto de pastos (que faltan totalmente en la península Ed-Dajla) donde tiene su asiento Villa-Cisneros.

En el Msit podría establecerse un emporio comercial que centralizaría casi toda la exportación de lanas y de cueros del Sahara occidental y de una gran parte del Sur de Marruecos. Mediante un convenio con el jeque Halil-ben-Habib-ueid-Beiruk, soberano de hecho del Uad Nun y del Tekba, cuyo influjo llega hasta El Msit, podría garantizarse suficiente seguridad a los comerciantes que allí se estableciesen. La instalación previa de soldados en el Msit podría resultar contraproducente, por estar dicha localidad próxima a las comarcas recorridas por las tribus más numerosas, más valientes y mejor armadas del Sahara occidental. Actualmente, su actitud hacia España es benévola. Una aparición de elementos armados españoles en aquella zona, sin previa aprobación de El Beiruk y de los jefes y morabitos más influyentes, pondría sobre las armas muchos millares de fusiles, y el conflicto que se originase podría perdurar indefinidamente.

Estas consideraciones nos llevan, como de la mano, a estudiar sintéticamente la forma inicial de empezar a ejercer nuestra influencia en la zona Sur de Marruecos que nos asigna el Tratado de 1912. Es el primordial objeto conocer o concretar la índole de los elementos utilizables para la seguridad de las fronteras, la extirpación del bandolerismo y el mantenimiento del orden en general.

Las fuerzas montadas en meharis (áromedarios veloces)

presentan muchos inconvenientes. Estando muy desparramados, en general, los vegetales que sirven de pasto a los camellos, estos tienen que dispersarse mucho para nutrirse suficientemente. Su alimentación y custodia resultan, por consiguiente, harto difíciles si se les sustenta a la usanza nómada (1). Si se les lleva concentrados a los pastizales habrá que darles cebada importada, y su alimentación resultará costosa. Los soldados de esa clase de fuerza tendrían que ser moros necesariamente, y su recluta requeriría muchísimo tino por parte de los oficiales encargados de tal cometido.

Sin perjuicio de que se ensaye en pequeño, al principio, el sistema de fuerzas montadas en dromedarios, aumentándolas paulatinamente si de los ensayos resulta la conveniencia del aumento, sería muy conveniente que se estableciesen tratos con el Beiruk y con la influyente familia Ehel-ueld-Ma-El-Ainin (cuyo principal asiento está en la alcazaba de Smara, en la Saguía-El Hamra), con el objeto de establecer, con la cooperación de esas importantes entidades un régimen de protectorado que instaurase, en principio, sobre sólida base, la soberanía española, haciendo posible la imposición de correctivos a las bandas de forajidos y evitando las ocasiones de posibles rozamientos con las autoridades francesas de la Mauritania y del Adrar-et-Tsmar, siempre amenazadas con las algaradas y raterías de los nómadas procedentes del Sahara español.

No siendo tan hacedora, por ahora, la instalación de centros de influencia y de negocios en El Msit, La Bumbalda y la bahía de Cintra, y aun en El Argub, como la instauración de mejoras en una base ya existente, como Villa-Cisneros, incluye esta Sección solamente por el momento, en las conclusiones que figuran más adelante, las expresadas mejoras, recomendando al Ministerio de Estado el estudio de la instauración de dichos centros de influencia y de negocios, indispensables para la extensión de la soberanía española y de los intereses nacionales.

CONCLUSIONES

Resumiendo las razones que preceden, resultan las conclusiones siguientes, aplicables, a juicio de la Sección segunda de esta Liga a la legislación que en lo sucesivo se dicte sobre materias coloniales, relativas al Sahara español.

(1) En una razzia efectuada en fecha muy reciente, algunos moros de la tribu Erguibat, arrebataron 600 camellos a las fuerzas francesas del Adrar-et-Tsmar.

A. Obtenidas por el Estado cuantas garantías considere necesarias para asegurar la acción explotadora de la entidad solicitante, debe otorgar la concesión por un plazo no menor de cincuenta años.

B. Que debe definirse por el Ministerio de Estado, de una manera clara, precisa y detallada, lo que deben entenderse por beneficios líquidos de una compañía que por haber obtenido una concesión del Estado resulte obligada a entregar a la administración pública una parte de sus beneficios líquidos.

C. El plazo que tendrá que conceder el Estado para que dentro de él efectúe la toma de posesión la entidad concesionaria, no debe ser menor de un año, y podrá ser prorrogado por otro año si razonadamente justifica dicha entidad la demora de la expresada toma de posesión.

D. Que no se sometan a los Cuerpos Colegisladores más que, a lo sumo, los expedientes relativos a concesiones mayores de cincuenta mil hectáreas, a vías férreas y a monopolios.

E. Como medida que ha de redundar en positivo beneficio de los intereses de España en el Africa occidental, de la facilidad y mejora de las relaciones con los moros del Sahara, y como consecuencia natural, de la extensión de la influencia y prestigios nacionales en el Sahara español, conviene proceder, sin demora, a la instalación, en Villa-Cisneros, de máquinas destiladoras de agua del mar para disponer de agua potable en abundancia. Así mismo, opina esta Sección segunda, que es indispensable que, dentro de breve plazo, sean erigidos, un faro en la punta Durnford y un muelle junto a Villa-Cisneros, tanto para facilitar las operaciones mercantiles como para disminuir los riesgos de la arribada a Río de Oro y de la navegación de aquel litoral erizado de peligros.

F. Que se inicie en Villa-Cisneros la implantación de elementos de cultura, que deberán desarrollarse progresivamente, para fomento de la civilización de la colonia y mayor prestigio de España en la región sahárica, pudiendo comenzarse por una modesta escuela de primeras letras donde se diera a los niños moros una enseñanza similar a la de las escuelas elementales instauradas por las autoridades españolas en Marruecos.

Conclusiones aprobadas definitivamente por la Junta central de la Liga Africanista Española, en sesión de 22 de Enero de 1914.

1.ª Obtenidas por el Estado cuantas garantías considere

necesarias para asegurar la acción explotadora de la entidad solicitante, debe otorgar la concesión por un plazo no menor de cincuenta años.

2.^a Que debe definirse por el Ministerio de Estado, de una manera clara, precisa y detallada, lo que debe entenderse por beneficios líquidos de una Compañía que, por haber obtenido una concesión del Estado, resulte obligada a entregar a la Administración pública una parte de sus beneficios líquidos.

3.^a El plazo que tendrá que conceder el Estado, para que dentro de él efectúe la toma de posesión la entidad concesionaria, no debe ser menor de un año, y podrá ser prorrogado por otro año si razonadamente justifica dicha entidad la demora de la expresada toma de posesión.

4.^a Que no se sometan a los Cuerpos Colegisladores más que, a lo sumo, los expedientes relativos a concesiones mayores de 50.000 hectáreas a vías férreas y monopolios.

5.^a Como medida que ha de redundar en positivo beneficio de los intereses de España en el Africa occidental, de la facilidad y mejora de las relaciones con los moros del Sahara, y como consecuencia natural de la extensión, de la influencia y prestigio nacionales en el Sahara español, conviene proceder sin demora a la instalación, en Villa Cisneros, de máquinas destiladoras de agua del mar para disponer de agua potable en abundancia. Asimismo opina esta Sección 2.^a, que es indispensable que, dentro de breve plazo, sean erigidos un faro en la Punta Duruford y un muelle junto a Villa Cisneros, tanto para facilitar las operaciones mercantiles como para disminuir los riesgos de la arribada a Río de Oro, y de la navegación de aquel litoral erizado de peligros.

6.^a Que se inicie en Villa Cisneros la implantación de elementos de cultura, que deberán desarrollarse progresivamente para fomento de la civilización de la colonia y mayor prestigio de España en la región sahárica, pudiendo comenzarse por una modesta escuela de primeras letras, donde se diera a los niños moros una enseñanza similar a la de las escuelas elementales, instauradas por las autoridades españolas en Marruecos.

Comunicación de la Delegación de la Liga en Cataluña, de fecha 7 de Marzo de 1914.

Liga Africanista Española.—Asociación oficial.—Delegación de Cataluña.—Barcelona.—En la sesión celebrada por

esta Junta directiva, en 2 del corriente, se indicó que la mayor dificultad para la colonización de la Guinea española y para la misma explotación de Fernando Póo, estriba en la ausencia de seres humanos, cuyos brazos y labor inteligente permitan explotar debidamente tan codiciados territorios. Hay en cambio en los Estados Unidos una numerosa población, formada por los negros, que trata de abandonar ese territorio, donde están sometidos a vejaciones sin cuento, inexplicables, tratándose de seres que al fin y a la postre son hermanos nuestros, aunque de raza diferente. Según relaciona la prensa, dichos negros tratan de volver al Africa, su tierra de origen, y fundar en ella nuevos pueblos, en cuyo caso convendría a España que vinieran a poblar nuestros dominios del Africa ecuatorial, para lo cual sería conveniente que se hicieran por el Gobierno español oportunas gestiones, que en forma práctica permitirían la inmigración a esas regiones, de importantes masas, de aquellos habitantes de las Américas, y especialmente de los Estados Unidos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Barcelona, 7 de Marzo de 1914.—*El Presidente accidental*, R. García Faria.—Excelentísimo Señor Presidente de la Liga Africanista Española.—Madrid.

Actas, informes y trabajos de la Liga Africanista Española desde su fundación.

**Continuación del Acta de la sesión celebrada por la Junta
Central de la Liga Africanista Española en los días
11 y 16 de Julio de 1913.**

En Madrid, a 16 de Julio de 1913, reunidos en el domicilio social los Excmos. Sres. Marqués de Pilares, D. Juan Pérez Caballero, D. José de Bascaran, D. Manuel de Saralegui, don Emilio Bonelli, D. Julián Díaz Valdeparés, D. José Escuder, D. Vicente Vera, D. Manuel Antón, D. Francisco Setuain, Marqués de Camarasa, D. Horacio Bentabol, D. Emilio Borrajo y el Vicepresidente de la Delegación de la Liga en Ceuta D. Eusebio Andreu, bajo la Presidencia del Sr. Marqués de Pilares y actuando de Secretario el General de la Asociación

D. Carlos García Alonso, quedó constituida la Junta Central de la misma y continuó la sesión comenzada el día 11, con arreglo a lo acordado; habiendo excusado su asistencia al acto el Sr. Duque de San Pedro de Galatino, por hallarse ausente de Madrid.

Abierta discusión sobre las conclusiones de la ponencia presentada por la Sección 1.^a respecto a la política y administración de España en su zona de influencia en Marruecos, el Sr. Pérez Caballero manifestó que la comisión nombrada para la reforma de la 1.^a y 2.^a de dichas conclusiones, aprobadas anteriormente, había también hecho ligeras modificaciones en algunas de las restantes, con el fin de armonizarlas entre sí y de abreviar en la Junta su estudio y aprobación.

Acto seguido dióse lectura de la conclusión 3.^a que se refiere a la autoridad del Jalifa en la zona española, y previa la explicación del Sr. Pérez Caballero de la modificación introducida en la redacción anterior, el Sr. Díaz Valdeparaes manifestó que sería mejor que no se tratase del asunto por creer que ya el tratado establece el alcance y atribuciones de dicha autoridad, siendo de la misma opinión el Sr. Escuder, el cual dijo que cuanto menos se hable de la autoridad del Jalifa, será mejor, pareciéndole, por lo tanto, que debía suprimirse la conclusión 3.^a.

El Sr. Bonelli, en el uso de la palabra, expresó su opinión diciendo que lo que aparezca nebuloso en el Tratado debe ser objeto de una propuesta de aclaración por la Liga, y que a ese fin se había redactado la conclusión. Insistió el Sr. Escuder en sus anteriores puntos de vista, y el Sr. Marqués de Camarasa habló de algunas particularidades referentes a quién debió ser nombrado Jalifa, mostrándose partidario de que la conclusión se suprimiese.

Concedida la palabra de nuevo al Sr. Pérez Caballero, amplió sus anteriores razonamientos, hablando de la importancia que tiene la existencia del Jalifa y citando el ejemplo de la situación actual de los italianos en Trípoli y de los ingleses en Egipto. El Sr. Setuain se pronunció partidario de que subsistiese la conclusión y el Sr. Escuder volvió a hacer uso de la palabra para manifestar que es distinto el caso entre los citados de Francia, Italia e Inglaterra y el actual de España, e insistir en que ésta última depende desgraciadamente de la acción francesa.

Puesta a votación la citada conclusión 3.^a, se acordó fuese suprimida por mayoría de votos.

Leída la conclusión 4.^a sobre que España tenga la representación diplomática del Jalifa en lo referente a nuestra zona

de protectorado, el Sr. Díaz Valdeparea pidió la palabra para manifestar que en el Tratado está resuelto que la representación diplomática de Marruecos la tiene Francia.

El Sr. Pérez Caballero defendió la redacción y pertinencia de esta conclusión, y el Sr. Marqués de Camarasa, citando el ejemplo del Dahomey y Madagascar, afirmó que puede haber protectorado sin monarca.

El Sr. Setuain habló de la diferencia entre la acción de Europa cuando la creación de los protectorados y la del actual en Marruecos. El Padre Díaz Valdeparea propuso se suspendiese la discusión de la cláusula hasta que se estudiase bien el asunto; y previas algunas observaciones del Sr. García Alonso sobre el aplazamiento propuesto, que supondría, dado lo avanzado de la estación, abandonar el asunto tal vez hasta Septiembre, y de algunas palabras del Sr. Antón defendiendo la conclusión 4.^a, fué esta aprobada por unanimidad.

Se dió a continuación lectura de la conclusión 5.^a que trata del plan de gobierno y administración Colonial, y después de hacer uso de la palabra los Sres. Díaz Valdeparea y Bascaran, para proponer que se suprimiese la palabra Colonial, fué aprobada por unanimidad con la reforma propuesta.

A continuación se discutió la conclusión 6.^a, referente a la unidad de mando político-militar en el Alto Comisario, exponiendo el Sr. García Alonso la existencia de R. R. O. O. de Estado y Guerra en que se dividen dichas funciones, y explicando el Sr. Pérez Caballero la conveniencia de la acción única en el Alto Comisario. El Sr. Bascaran corroboró lo dicho por el Sr. Pérez Caballero, el Padre Díaz Valdeparea habló del proceder de Francia, que no tiene dentro de su zona, territorios de soberanía como Melilla y Ceuta, y, previas algunas razones del Sr. Bascaran reiterando lo que anteriormente dijo, fué unánimemente aprobada la conclusión.

Leída y puesta a discusión la conclusión 7.^a respecto a la naturalización de moros y judíos, el Sr. Pérez Caballero explicó su alcance y se manifestó partidario de que se prescindiese de la conclusión, puesto que, según su creencia, tiene más importancia la protección que la naturalización.

La Junta acordó fuese retirada la conclusión 7.^a y que quedase pendiente de nuevo estudio.

Dióse después lectura de la 8.^a, sobre el embarque de mineral por el puerto de Melilla. El Padre Díaz Valdeparea hizo la historia de los derechos en las minas del Rif, añadiendo que no podía pedirse la explotación interin la Comisión reunida para la redacción del Reglamento minero, no acuerde lo

pertinente, y el Sr. Setuain dijo que podía hacerse sin embargo la petición, pues siempre será conveniente.

El Sr. Marqués de Camarasa se hizo eco de la opinión de un interesado en dichas minas, el cual cree que actualmente no debe pedirse nada, insistiendo el Sr. Díaz Valdeparea en que huelga la petición a que se refiere la conclusión que se discute.

El Sr. Pérez Caballero defendió la conveniencia de que se pida al Gobierno la libre exportación de mineral por que con ello nada se pierde y siempre puede ser útil.

El Sr. Escuder preguntó quien era el propietario de las minas del Rif, y el Sr. Díaz Valdeparea dijo que por qué no se hacía extensiva la petición para el embarque de mineral, a los demás puertos de nuestra zona; siendo, por último, aprobada por unanimidad la conclusión 8.^a dándole el carácter general a que se refirió el Padre Díaz Valdeparea, y pidiendo que la exportación sea libre.

Leída la conclusión 9.^a referente a que en la redacción del Reglamento minero se tengan en cuenta los intereses españoles creados en nuestra zona, se dió lectura de una enmienda del Sr. León, sobre los derechos de preferencia de las denuncias mineras hechas con posterioridad al convenio franco-español, y sobre las condiciones que habrán de tenerse en cuenta para los mismos derechos en cuanto a las denuncias anteriores.

El Sr. Marqués de Camarasa dijo que creía muy difícil que los moros aceptasen la legislación española y el Sr. Díaz Valdeparea manifestó que los españoles carecen de planos y datos iguales a los que tienen los alemanes. Los Sres. García Alonso, Setuain y Pérez Caballero, hicieron uso de la palabra, el primero, para defender los derechos de prioridad del denunciante, el segundo, para manifestar que cualquier resolución que se acordase sería ineficaz, y el último para proponer que el acuerdo sea general en favor no sólo de los propietarios del suelo, sino de todos los intereses mineros. Así se acordó quedando aprobada la conclusión 9.^a por unanimidad.

Puesta a discusión la conclusión 10.^a que fué leída, relativa a que los productos que el Ejército español de Africa necesite, sean de producción nacional, el Sr. Marqués de Camarasa pidió que se recomendase esta producción, pero que no fuese exclusiva.

El Sr. Díaz Valdeparea defendió la conclusión y expuso la forma en que los barcos con género extranjero hacen el comercio con Melilla y Ceuta. El Sr. Bonelli habló también en favor de la conclusión, y el Sr. Díaz Valdeparea volvió a ha-

cer uso de la palabra para pedir que se suprimiese la excepción que en la ley de protección a la industria nacional se estableció para las plazas de Ceuta y Melilla.

El Sr. Escuder se mostró partidario de lo propuesto por el Sr. Díaz Valdepareas, y el Sr. Pérez Caballero expresó su creencia de que convendría modificar la conclusión, dándole un carácter general a favor de la producción nacional y la del país. Aceptada esta propuesta, la Junta la aprobó por unanimidad, acordando que la redacción definitiva de la conclusión décima se haga por los Sres. Pérez Caballero y Secretario general.

Leída a continuación la conclusión undécima sobre la constitución de un Banco nacional en nuestra zona de protectorado y el establecimiento de sucursales del Banco de España en las principales plazas de Marruecos, el Padre Díaz Valdepareas defendió la prioridad de la de Ceuta y el Sr. Pérez Caballero expuso las deficiencias de las actuales sucursales del Banco de España en Marruecos. Insistió en sus manifestaciones el Sr. Díaz Valdepareas, y el Sr. Bonelli recordó que este asunto del Banco se trató ya en el Senado y que el señor García Prieto se ocupó de ello en una de las sesiones de la alta Cámara.

Se acordó aprobar la conclusión once y que su redacción definitiva corriese a cargo de los Sres. Pérez Caballero, Bonelli y García Alonso.

Seguidamente fueron leídas las conclusiones 12 y 13, referentes a los servicios postales terrestres y a las contribuciones e impuestos, respectivamente, siendo aprobada la primera sin discusión y por unanimidad, y acordándose que por los señores Pérez Caballero y García Alonso se redactase de nuevo la segunda.

Dada lectura de la conclusión 14, sobre la creación en el Ministerio de Estado de una Dirección General de Política y Administración Colonial asesorada por un Consejo, y después de algunas palabras de oposición por parte del Padre Díaz Valdepareas y de indicarse por el Sr. Pérez Caballero que debía dicha dirección ser técnica y especial, fué aprobada unánimemente en la forma que estaba redactada.

Por último, se leyó la conclusión quince, que trata de la facilidad de relaciones que debe dar el Ministerio de Estado a las Sociedades, Corporaciones y particulares interesados en la acción de España en Africa, y fué igualmente aprobada por unanimidad.

A continuación se dió cuenta de una comunicación del señor Presidente de la Delegación de la Liga en Ceuta, presen-

tando a la Junta Central al Vicepresidente de aquella D. Eusebio Andreu, que desde el principio de la sesión asiste al acto, y confiéndole el encargo de tratar sobre varios asuntos importantes.

El Sr. Presidente le saludó en nombre de todos, y el señor Andreu, después de corresponder en términos afectuosos a este saludo, manifestó que celebraría una conferencia con los Sres. Presidente y Secretario para hablar de los asuntos cuya gestión se le había encomendado.

Se acordó, por último, suspender las reuniones de la Junta Central en cuanto a la resolución de los asuntos pendientes de las Secciones 5.^a y 8.^a hasta que el presidente Sr. Sánchez de Toca disponga que se reanuden, sin perjuicio de celebrar mensualmente la respectiva Junta para el despacho ordinario. levantándose acto seguido la sesión.—*Carlos García Alonso*.—V.^o B.^o: El Presidente, P. A., *Marqués de Pílares*.



Los arbitrios locales en las plazas españolas de África, Y EL SERVICIO DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS

La nueva situación creada en el Norte de Marruecos con motivo de la Acción de protectorado de España y de las ocupaciones de algunos territorios y ciudades de esa zona, ha planteado entre otros interesantes problemas económicos, el de las relaciones de esa índole, y más concretamente las fiscales, de las ciudades y territorios que hace siglos ocupa nuestra Nación en esta parte de Africa con los colindantes de dicha zona.

Antes de las ocupaciones referidas en el estado de cosas anterior en el Imperio, el problema de las relaciones económicas de nuestras plazas de África, especialmente de Ceuta y Melilla, se reducía para la primera a que fuera un hecho el establecimiento de la Aduana marroquí en los límites de su campo, como medio de facilitar el comercio en Tetuán. Esta aspiración aun no había sido conseguida, cuando los acontecimientos desarrollados en estos últimos tiempos han hecho variar casi radicalmente los términos del problema; aunque su efectividad hubiera sido algo dudosa, dada la distancia mayor de Ceuta a Tetuán respecto a la que separa esta ciudad de Río Martín y la falta de comunicaciones terrestres entre ambas poblaciones. Respecto a Melilla, revestía más importancia el asunto, no sólo por existir esa Aduana, sino por su situación en la comarca oriental del Rif, no teniendo, como Ceuta, otros puertos cercanos, por lo que estribaba el problema sólo en la baratura de su mercado, principio fundamental que sirvió de base a los sabios legisladores de la ley de *Puertos francos* de 18 de Mayo de 1863.

La nueva situación que ha hecho perder toda su importancia a la aspiración de la Aduana marroquí de los límites de Ceuta, exige una especial atención a otros factores, siendo uno de los más importantes el de la relación—que no puede por menos ya de ser armónica—que existe entre el mayor o menor incremento de la corriente comercial entre dicha ciudad y Tetuán y los impuestos locales de la primera. Estos impuestos merecen, por tanto, una consideración especial desde el momento en que pueden influir en la carestía de la vida de una ciudad de nuestra zona de influencia en la que cada día es más numerosa la población española y en el encarecimiento de la alimentación del importante contingente militar que existe en toda la comarca, y ejercer también no menor influjo en la importación de productos españoles, dado que predominan los de esa procedencia de las estadísticas de importación del puerto de Ceuta, especialmente en lo que se refiere a productos alimenticios, que son los directa y eficazmente afectados por los referidos impuestos locales.

No entra en la índole de este trabajo el hacer consideraciones sobre la procedencia de gravar con aquéllos, mercancías que notoriamente no han de ser consumidas en la ciudad donde son objeto de la exacción; pero sí el exponer los perjuicios que ocasiona a la población tetuaní, a las tropas y al comercio de Tetuán, lo que ha motivado el que su Junta de Servicios Locales y el periódico *Eco de Tetuán* hayan expuesto la necesidad de armonizar los intereses de la Hacienda municipal de Ceuta con los de los habitantes y tropas de la capital de nuestra zona de protectorado.

Daríamos una excesiva extensión a este trabajo si hubiéramos de consignar aquí las listas de las mercaderías y los tipos de imposición por consumos del Municipio ceutil naturalmente elevados, dado que aparte de otros arbitrios locales, son los más considerables de los ingresos de dicha Corporación, con los que ha de atender casi exclusivamente a las crecientes necesidades urbanas, por lo que nos concretamos a exponer la urgente necesidad de establecer la armonía indicada mediante el previsto y practicado procedimiento del tránsito.

Guarda íntima relación con el asunto que nos ocupa, lo referente al servicio de comunicaciones marítimas, especialmente la escala en Río Martín de los vapores correos de Africa, que obligados sin duda por la periodicidad de ellas en otros puertos marroquíes y por sus salidas fijas de Barcelona y Málaga de los buques que hacen los recorridos, el quincenal para todos los de la costa Norte y Occidental de

Marruecos, y semanal desde la segunda de dichas ciudades a las plazas de Africa, no suelen tocar en Río Martín en la época de los temporales, o que haciendo la referida escala, no pueden terminar la descarga de las mercancías a causa del mal tiempo o por insuficiencias del servicio de barcaje, viéndose obligados a efectuarlo en el puerto de Ceuta.

Las consecuencias para el comercio de Tetuán no pueden ser más deplorables, no sólo porque retrasa la percepción de sus mercancías, sino por los gastos y molestias que le ocasiona, pues si no encuentra medio de hacer un nuevo transporte desde Ceuta a Río Martín, que siempre es causa de nuevos gastos, tiene que hacerlo por tierra, lo que supone en éstos un aumento de consideración, dado que el conducir la tonelada desde Río Martín a Tetuán cuesta sólo de 20 a 25 pesetas, y desde Ceuta nunca es inferior a 75. A este aumento hay que añadir los acarreo desde el muelle a las paradas de carros, los arbitrios de puerto, la remuneración a los guardas de muelles y los derechos de consumos, si se trata—como es lo más frecuente en las procedencias de la Península—de mercancías de las gravadas por ese impuesto. Esto aparte de los deterioros que sufren aquéllas, que llegan a veces a poder de los destinatarios con algunas semanas de retraso. Los perjuicios referidos alcanzan también al remitente, pues se vé obligado a pagar los llamados *dejos* de cuenta por haber admitido los conocimientos sin autorización del receptor con la nota que se consigna ahora en todos ellos: «caso de no poder operar el barco en Tetuán, esta mercancía se desembarcará en Ceuta por cuenta y riesgo de los receptores o embarcadores.»

El remedio a este estado de cosas, que en alguna de sus partes es debido a hallarse todavía en período de organización los servicios, no parece pueda ser otro que el de la exención del impuesto de consumos en Ceuta para las mercancías de paso para Tetuán, el declarar libre el servicio de barcaje en Río Martín y el organizar el de los vapores de la referida entidad naviera en forma más comercial, permaneciendo más tiempo en los puertos donde hagan escala hasta terminar la descarga de las mercancías que conduzcan para cada uno de ellos, aunque tuvieran que aumentar el precio de los fletes. Esta solución la aceptaría seguramente todo el comercio de Tetuán, y la practican algunas compañías nacionales y extranjeras, cuyos buques permanecen en la rada hasta terminar la descarga. (1)

El asunto de los impuestos locales, en lo que a Melilla se refiere, no deja de tener importancia, aunque bajo distinto aspecto que los de Ceuta, pues estos afectan más bien a la po-

blación europea de Tetuán y a las tropas—aunque el aceite, arroz, sal, vinagre, pasas, higos secos y otros productos alimenticios, también sean consumidos en parte considerable por los indígenas e israelitas—, y los de Melilla, en lo que se refiere a determinados artículos, se relacionan más con los de las cabilas del interior, casi exclusivamente los tejidos de algodón y lana, y en gran proporción el thé, azúcar de pilón, sal, aceite, higos secos y dátiles, petróleo, bujías, jabón común y especias.

En lo que hace relación a la forma de las exacciones, también varía entre Ceuta y Melilla, pues en la primera se imponen a mercancías que de los muelles son transportadas directamente a Tetuán, y en Melilla, son adquiridas en tiendas y almacenes por los consumidores indígenas. En la esencia, estos gravámenes, al menos en lo que se refiere a lo que en esa última ciudad no han de ser consumidos en todo o en su mayor parte por sus habitantes y en los de Ceuta, los que afectan a lo que evidentemente es de tránsito, es muy difícil poderles aplicar la denominación de impuestos o arbitrios *locales*.

Manuel Ferrer.

(1) Como muchos de los almacenes de viveres y vinos establecidos en Tetuán son sucursales de casas de Melilla, y el consumo en aquella población ha disminuido algo con motivo del traslado de fuerzas desde dicha plaza a Tetuán y Larache, muchas mercancías de las que pagan en Ceuta impuesto de consumos y arbitrios de puerto, han sido ya gravadas en Melilla con los gravámenes de la Junta de Arbitrios y de la de Obras del puerto, muy importantes los de la primera y muy modestos los de la segunda.

• EN LA ZONA ESPAÑOLA

LA ADMINISTRACION DE JUSTICIA

He aquí algunos pormenores referentes a la forma en que se ha de quedar organizada la Administración de Justicia en nuestra zona de protectorado:

Tribunales.

Se crea una Audiencia en Tetuán. Dicha Audiencia constará de un Presidente, con sueldo anual de 10.000 pesetas, más 10.000 de gratificación, tres magistrados, con 8.500 pesetas de sueldo y 8.500 de gratificación; un secretario (4.250 pesetas de sueldo y 4.250 de gratificación), y un vicesecretario (3.000 y 3.000 pesetas).

Se crean tres Juzgados de primera instancia; uno en Nador, otro en Tetuán y otro en Larache.

Y, por último, se crean cinco Juzgados de Paz (Nador, Tetuán, Larache, Alcázar y Arcila).

La plantilla de los Juzgados de primera instancia estará compuesta por un juez, dos adjuntos y un secretario. El juez será de categoría de término, y disfrutará de una gratificación igual a su sueldo, y los adjuntos gozarán de 5.000 pesetas de sueldo y otras tantas gratificaciones.

Los jueces de Paz tienen asignadas 5.000 pesetas, la mitad en concepto de sueldo y como gratificación el resto.

Ministerio público.

Un representante del Ministerio público en la Audiencia de Tetuán, con iguales emolumentos que el Presidente.

Un sustituto de dicho representante.

Cinco representantes del Ministerio público en los Juzgados de Paz, que actuarán también en los de Instrucción.

El sustituto percibirá por ambos conceptos (sueldo y gratificación), 15.000 pesetas, y los representantes en los Juzgados de Paz, 7.000, también por los dos conceptos.

Hasta aquí lo que a personal se refiere.

Obsérvese que los sueldos son remuneradores y permiten vivir con el decoro que exigen las importantes funciones que desempeñan dichos magistrados y jueces. Se ha querido huir de derechos devengados en los juicios, y los jueces, adjuntos y secretarios, no percibirán para sí las cantidades que se recauden por costas, etc.

Dichas cantidades se cobrarán por medio de estampillas de distinto valor, que entregará á los Tribunales la Delegación de Hacienda de Tetuán, y no se archivará ninguna causa sin que el Ministerio público la revise cuidadosamente, para cerciorarse de que se han cumplido todos los requisitos legales y fiscales.

LEGISLACIÓN

Comisión de Códigos. Criterio de la comisión.

Como el Derecho aplicable ha de inspirarse en un criterio amplio y necesariamente ha de diferir en algunos puntos del nuestro, para redactar las leyes que regirán en la zona ocupada, se nombró una comisión, cuya competencia se acredita con la sola enumeración de los individuos que la componen:

Presidente, señor Martínez Pardo, exdirector general de los Registros y del Notariado, ministro del Tribunal de Cuentas del Reino, Letrado de gran cultura jurídica y una verdadera autoridad de sólido prestigio en cuestiones de derecho.

Vocales: señores Trillo, Magistrado de la Audiencia de Madrid; Serrat, Ministro Residente, Jefe de sección del ministerio de Estado; Marqués de Cerverales, Oficial Letrado del Cuerpo técnico de la subsecretaría de Gracia y Justicia; Valléspinosa, Auditor de Brigada del Cuerpo Jurídico Militar; y Potous, Cónsul general de España.

Esta comisión, haciendo uso de la facultad que le conceden los Estatutos vigentes, se ha inspirado en el criterio de asimilar en lo posible la legislación española, incorporando á los nuevos códigos sus preceptos, con las necesarias y lógicas modificaciones.

Los códigos y leyes redactados, son los siguientes: Ley or-

gánica de Registro de inmuebles; Leyes procesales (procedimientos civil y criminal); Código Penal; id. Civil; id. de Obligaciones y Contratos.

Competencia.

Existe el propósito de que la Justicia, para su ejemplaridad, para su recta aplicación, y para su buena marcha, se administre rápidamente; á este fin, se amplía la competencia de los Juzgados de Paz, llevando á su conocimiento asuntos que en la Península corresponden á los de Instrucción.

Así, en lo civil, conocen los Juzgados de Paz de los asuntos cuya cuantía no exceda de 1.000 pesetas, y en lo criminal, se rebajan á la categoría de faltas algunos delitos.

Derecho sustantivo.

Rige el estatuto personal. La ley nacional sigue á la persona. No hay, por consiguiente, derecho especial de familia, sucesiones, etc., para lo cual se aplicará la legislación del país del interesado.

Obligaciones y contratos.—Inspirándose en el Derecho español, se introduce, no obstante, modificaciones para asimilar formas de contratación usuales entre los indígenas.

Derecho mercantil.—Subsiste el Registro mercantil que establece el Código de Comercio español, siendo voluntaria la inscripción, pero variables los efectos, según se lleve a cabo o no.

Se implanta el contrato de Cuentas corrientes, que es una innovación con respecto a nuestro Código, y señala un positivo adelanto en la legislación.

Las restantes variaciones son muy ligeras por el carácter de universalidad que es una de las notas distintivas del Derecho Mercantil.

Derecho penal.—Se mantiene en vigor la pena de muerte.

Se consideran como faltas, los hurtos hasta 26 pesetas. También son faltas las estafas, hasta la misma cantidad. En esto modifica nuestro Código, que considera la estafa como delito, independientemente de la cuantía.

Se castiga con severidad la embriaguez.

El juego, en público, constituye sólo falta; en privado, no cae bajo la sanción del Código.

Se simplifica la escala de penas, suprimiendo muchas penas intermedias y clasificaciones complicadas, inútiles cuando no perjudiciales.

Registro de inmuebles.—Lleva este Registro el secretario del Juzgado. Se inspira en la legislación francesa y en las leyes españolas para nuestras posesiones del Golfo de Guinea. La inscripción de los inmuebles en el Registro es voluntaria, pero se convierte en obligación al transmitirse la propiedad.

Procedimientos.

Se ha huido de los tribunales unipersonales.

Los adjuntos de los Juzgados de Instrucción, tienen voz y voto.

En los Juzgados de Paz, solo voz, a semejanza de los juzgados municipales de la Península.

No existe Tribunal del Jurado. Los resultados de esta institución, en España, no han respondido a las esperanzas que hizo concebir.

La competencia de los jueces profesionales, su responsabilidad, ofrecen mayores garantías de serenidad de juicio, y alejan el peligro de errores por apasionamiento momentáneo que ejercen una perniciosa influencia en el Jurado, como ha demostrado la práctica.

Mantiénese, no obstante, el juicio oral y público, con lo que está suficientemente garantido el derecho de defensa.

Los trabajos para la implantación del nuevo régimen, van muy adelantados.



NOTAS FINANCIERAS Y COMERCIALES

Banco de Fernando Póo.

M. M. Chaix, Ingeniero, está encargado por la Sociedad Industrial de Bilbao de encontrar en París el concurso financiero necesario para la creación del «Banco Africano», el que dispondrá de un capital de 4.000.000 de pesetas con la garantía del Estado.

La dirección estará en Bilbao, con sucursales en Madrid, y agencias en Barcelona, Las Palmas y Santa Isabel.

Aguas bicarbonatadas.

A las aguas carbonatadas ya descubiertas en Balachalachá, Mioko, Musola, Oloitia y otros puntos más de Fernando Póo, han añadido aquellos misioneros el descubrimiento de otras aguas bicarbonatadas-sulfurosas, muy próximas al río Isopo (Vaney), y que han sido bautizadas con el nombre de San Luis.

Datos estadísticos.

Durante el año 1913 se han despachado en Santa Isabel (Fernando Póo), por el Negociado de Servicios Agronómicos, 157 expedientes por la concesión de títulos defi-

nitivos y provinciales, que representan un total de 1.436.896 hectáreas, que han producido al Estado un ingreso de 43.680 pesetas.

Concursos y subastas.

El Comité especial de Obras públicas del Gobierno jerifiano anuncia que el día 13 de Agosto próximo, a las once de la mañana, se procederá en Dar-En-Niava (Tánger), a la adjudicación en pública subasta de construcción de la calle comprendida entre el Paseo Cenarro y el cruce de Hasnuna, de una longitud de 352 metros, en Tánger. El tipo de subasta se eleva a 23.356 francos, no incluida una suma de 3.643 francos para gastos de seguridad e imprevistos.

—El martes 3 de Chanal 1332 (25 de Agosto de 1914), a las once de la mañana se procederá por la Comisión general de Obras públicas, reunida en sesión pública, en Dar-En-Niava, en Tánger, a la adjudicación de la construcción de la carretera de Rabat a Casablanca, parte comprendida entre Uad Ikem (P. M. 22, K. 735), y Uad Cherrat (P. M. 34, K. 756,30), en una longitud de 12.021'30 metros, cuyo coste aproximadamente se eleva a la

suma de 181.930,35 francos, sin comprender la suma de 58.069,65 francos para vigilancia y demás gastos imprevistos.

Estas adjudicaciones se harán en las condiciones fijadas por el Reglamento, sobre las adjudicaciones de la caja especial de Obras públicas.

*Sociedad Comercial
Franco Marroquí.*

En la Junta general extraordinaria de accionistas, celebrada el 3 del actual, esta Sociedad, domiciliada en Marsella, acordó crear 600 obligaciones de 500 francos cada una en representación de un empréstito de 300.000 francos. Estas obligaciones, que se emiten en la actualidad, producen un interés de 5 por 100, y son reembolsables en un plazo de veinte años por medio de sorteos anuales.

Nueva Sociedad.

A base de la *Société d'études et de commerce au Maroc*, en liquidación, y con domicilio social en París, acaba de formarse una Sociedad anónima que, como aquélla, tendrá por objeto el estudio y explotación de toda clase de negocios

comerciales, industriales, marítimos, mineros, agrícolas y financieros en Marruecos, y la participación en empresas análogas. El capital es de 2.500.000 francos, de los cuales, 12.000 se destinan a la liquidación de la Sociedad de Estudios y de Comercio en Marruecos, domiciliada en Marsella, en representación de sus aportaciones. También se crean 2.510 partes beneficiarias: 1.260 para la misma liquidación y 1.250 para suscribirlas a metálico.

Société Foncière Marocaine.

Las acciones de la Société Foncière Marocaine han sido admitidas en las negociaciones al contado de la Bolsa de París. Estos títulos, inscritos en la primera parte del *Boletín de Cotización*, son 40.000 acciones de 100 francos, liberadas y al portador, emitidas a diversos cursos. Las acciones antiguas, números 1 a 30.000, van provistas, según su fecha de emisión, de una o varias estampillas, la última de las cuales menciona el aumento del capital a 4 millones de francos, acordado por la Junta general extraordinaria de 27 de Diciembre de 1913.



NOTICIAS Y COMENTARIOS

«Nuestro Destino».

Este libro, que lo es, si no por el número de páginas, por su enjundia, debiera ser el catecismo de cuantos intuitivamente vuelven los ojos a África, y aun de aquellos otros que por desconocimiento de realidades vigorosísimas, creen que la vida de renunciaciones es posible para los pueblos como el nuestro, al que por leyes históricas, geográfica y por el instinto de conservación, ha de imponerle fatalmente el dominio del Norte marroquí. La obra del Sr. Cabrera, sana, patriótica, *científica*, da una visión clarísima del problema, en lo esencial suyo, y señala toda la transcendencia que tiene para nuestra vida como pueblo. Es, en realidad, expresión filosófica de todo el conjunto del problema africano.

Muy en breve consagraremos a *Nuestro Destino* el amplio estudio que merece esta sensatísima y docta Biblia africanista. Por hoy, al acusar recibo de la nueva producción con que presta tan relevante servicio a España el meritísimo director de *Pro Patria*, D. Francisco de A. Cabrera, AFRICA ESPAÑOLA se limita a dar las gracias al ilustre africanista por la honra que dispensa a nuestro director, dedicándole una obra de tan vigoroso alcance y de tanta transcendencia para la obra de España en Marruecos.

Si todos los publicistas españoles abordasen el estudio de la cuestión marroquí con el juicio, el conocimiento y el patriotismo enormes con que lo hace el Sr. Cabrera, muy otro sería el juicio público sobre el asunto, y muy otros los frutos que cosechásemos.

Zona francesa.

La matrícula territorial.—El *Boletín de Instituciones económicas y sociales* del Instituto Internacional de Agricultura, señala, en uno de sus últimos números, toda la importancia de la medida adoptada en Marruecos por el Gobierno del Protectorado francés en 12 de Agosto de 1913, introduciendo en el país el régimen de la matrícula territorial.

En la cabeza de partido de cada tribunal de primera instancia se ha instituido un conservador de la propiedad territorial y de hipotecas, para llevar el registro territorial de la circunscripción y ejecutar las formalidades inherentes a la matrícula de los inmuebles.

Cuando el propietario o el detentador de determinados derechos reales, solicita del conservador dicha matrícula, el funcionario anuncia que se procederá al amojonamiento provisional en una fecha determinada. Se da gran publicidad al aviso de esta operación, a fin de que los interesados que podrían ser perjudicados, estén prevenidos y puedan intervenir. Durante los dos meses sucesivos a este amojonamiento, pueden recibirse las oposiciones a la matrícula, aunque se formulen verbalmente.

Si no hay oposición, se efectúa la matrícula; si hay oposición, el conservador remite copia al solicitante, que tiene un mes de plazo para protestar. Si no puede hacerlo, se transmiten las contiendas al tribunal de primera instancia, al cual se agregan dos asesores musulmanes con voto consultivo. El

juicio es susceptible de apelación.

Todo título librado sin oposición o en ejecución de la sentencia, y acompañado con un plano facilitado por el conservador de la propiedad, es inatacable. Ningún derecho puede constituir objeto de una instancia para anularlo o modificarlo. Tan sólo se inscribirán en el registro territorial los derechos constituidos posteriormente al libramiento del título.

Ferrocarriles en el Camerón.—El *Deutsches Kolonial Blatt*, órgano del Ministerio de las Colonias, publica extensa relación de las nuevas obras ferroviarias que han de ejecutarse en el Camerón y que suponen el tendido de 3.000 kilómetros de vía.

El ferrocarril de Duala a Njong se desdoblará en Mbalmajo, y a 300 kilómetros de Duala, en una línea Este y otra Sudeste.

La línea Sudeste terminará en Huesso, sobre el Sanga, después de haber descrito ancha curva, que pasará por Sangmelima y Akoatim y Molundo.

La línea Este se dirigirá hacia Bertua, a 200 kilómetros de Mbalmajo. Desde este punto arrancará una línea, yendo hasta Basturi, desde donde luego seguirá hasta Zinga, en Ubangeni. Otra línea remontará hacia el Norte por Betare, Kunde y Mora, y terminará en dos ramales.

Uno de éstos llegará hasta Dikoa, en territorio inglés, y el otro hasta Fort-Lany, donde el Logones es ya navegable. Esta línea podrá ser prolongada hasta el lago Tchad.

Por último, se proyecta también la construcción de otra vía férrea, que subirá hasta Damun y Famban, a 300 kilómetros al Norte de Duala. La construcción de esta red de ferrocarriles les exige diez años de trabajo. El Imperio hará un préstamo al presupuesto de la colonia de Camerón.

Melilla.

Las obras del puerto.—En el dique de Villanueva se llevan a cabo con toda rapidez las obras de reparación y refuerzo proyectados por el Ingeniero de la Junta de Fomento, D. Manuel Becerra.

Reina en el puerto actividad extraordinaria, y por lo que se hace, permite abrigar la esperanza de que no pasará mucho tiempo sin que de los enormes daños causados por el temporal de Marzo, sólo quede el recuerdo.

Los primeros trabajos realizados se encaminarán a cerrar las brechas abiertas por las aguas, y a poner en estado de servicio las vías, para lo que sólo se contaba con una débil y lenta grúa de mano. Pocos días después se trajo una de vapor de Sidi-Musa, y en la actualidad funcionan dos más de la misma clase y más poderosas, siendo casi seguro que se monte también la grande del puerto de Chafarinas.

El muro está recibiendo un considerable refuerzo, pues se duplica su altura y su ancho de tal suerte que las olas más grandes no saltarán al interior. Sobre la planta de la línea férrea exterior se ha construido con hormigón un lomo de cerca de cuatro metros que sostie-

ne bloques moldeados allí mismo y con inclinación hacia el mar.

En el día hay ya catorce marmolistas, y como se trabaja sin descanso, muy pronto las obras de refuerzo habrán llegado al codo para seguir el espigón Sur, que según los reconocimientos practicados se encuentra salido en la obra sumergida.

La escollera se lanzará en gran cantidad, tan pronto como las barcas vertederas estén listas.

Como decimos, reina en el dique gran actividad prometedora de un pronto éxito.

Los segadores rifeños.—Como nuestros lectores saben, anualmente embarcan en esta época para Argelia varios millares de indígenas que van a tomar parte en los trabajos de la recolección.

Este año no ha llegado el número de emigrantes al acostumbrado, y ello se debe a que los rifeños han encontrado en nuestra zona, ocupación bien remunerada para sus brazos.

La cosecha, en efecto, se ha presentado espléndida, y los segadores no necesitan viajar en busca de trabajo.

La llanura de Bu-Arg, por primera vez se ha visto sembrada en toda su extensión. En esos campos se han reunido tres mil segadores rifeños, y así está explicado el que, como antes decimos, no haya sido tan intenso ahora el movimiento emigratorio.

El hecho merece registrarse, pues no puede ser más favorable en lo que se refiere al desarrollo agrícola de nuestra zona.

Nueva organización territorial.—Habiendo aumentado considerablemente la zona ocupada por nuestras tropas, como consecuencia de las operaciones realizadas últimamente, el general Jordana ha ordenado se modifique la organización territorial de esta Comandancia en la siguiente forma:

El territorio de Avanzamiento, al que dejarán de pertenecer las posiciones de Taurirt-Narrich, alto y bajo Buxdar, que pasarán a la zona oriental, dependerán en lo sucesivo de la zona septentrional, guarneciéndola por lo tanto fuerzas de la Brigada que ocupa la zona septentrional referida.

La zona oriental se subdividirá en dos territorios, que se denominarán Seluán y Monte Arrui, guarnecido cada uno de ellos por un regimiento de la brigada que guarnezca la zona.

Dichos territorios comprenderán las posiciones siguientes:

Territorio de Seluán: Alcazaba de Seluán, Ruguenzein, Muley Rechid, Zaio, Sidi-Sadik y anexos (Nebs, Amesser, Karns-Es-Sba y avanzadilla de Karns-Es-Sba), Mexera-el-Melha.

Territorio de Arrui: Monte Arrui, Buxdar, Taurit-Narrich alto y pie, Gariva, Kuriat, Uta, Arnad, Axzu de Yenjes y Karus-Auiya.

El Dispensario indígena de Nador.—Don José Valdés, director de ese utilísimo establecimiento, acaba de publicar una Memoria referente a la obra del Dispensario en 1913. De ese notabilísimo trabajo son los siguientes detalles:

• Podíamos fácilmente recargar

aquí este trabajo refiriendo multitud de hechos y abundantes anécdotas, ocurridos desde que visitamos enfermos moros; no lo hacemos porque no es el objeto de estos apuntes. Solamente hablaremos de algunos que tienen interés en la historia del Dispensario.

Se han llevado a cabo ocho exploraciones vaginales durante el año 1913.

La importancia del hecho es realmente considerable, teniendo en cuenta que el moro guarda a su mujer de toda extraña mirada masculina, que es, por ignorancia y maldad, desconfiado de todo, e incrédulo en cuestión de virtudes como lo es el que tiene pocas propias, y teniendo en cuenta también que ha de inspirar un médico fe ciega como médico y como hombre, para que le permita una exploración íntima de su hija o de su esposa, quien por su grado de atraso mental no comprende sea aquella necesaria para curarse de un dolor u otro achaque que ellos se explican por acción del frío o artes mágicas de diablos o cuestiones de malos espíritus. Dedúzcase, pues, si supone un triunfo el haber transformado en poco tiempo al moro primitivo, tal como todo el mundo lo conoce, en padre cariñoso y marido dulce y confiado, que traen sus hijas y traen sus mujeres para que el médico español — el cristiano odiado de siempre — les explore reconditeces que jamás pensaron verse nadie, y cuando los médicos moros, sin exigir estas exploraciones, dan remedios y dan amuletos.

Las mujeres asistidas por afecciones genitales eran: Una de Ba-

rraba, una del Garb, dos de Nador, una de Beni-Bu-Yahi, una de Beni-Urriaguel y dos de Mazuza. De entre e las, cuatro fueron asistidas por metritis, dos por retención placentaria previa. Las mayores pruebas de cariño, de respeto y de gratitud recibidas aquí curando moros, fueron de las familias de las ocho citadas mujeres.

Hasta hace pocos meses en raros casos se podía operar, tratándose de moros, por lo que se refiere a intervenciones de importancia. Sienten por lo cruento tal horror, que prefieren sufrir dolores y pasar los rigores de larga enfermedad antes que someterse al bisturí. Admitiendo como hecho consumado que el hombre imperfecto por mutilación no va al soñado paraíso, tiembla ante la idea de una amputación o de la excisión más pequeña.

La inmensa mayoría de los moros no pueden presenciar, por falta del necesario estudio, la operación más insignificante. A pesar de todo, en la actualidad se practican en los Dispensarios muy frecuentes intervenciones, algunas de ellas de importancia. Se dejan cloroformizar, y concedores de la anestesia, la solicitan muchas veces y los médicos acuden pidiendo *xixientos xio* (606), esa medicina milagrosa que les cura rápidamente. Al primer moro que se le inyectó el medicamento, hubo que sujetarle con vigor, porque después de preparado el material, ante la vista de la aguja, se negó a que se le inyectase. Convencido de lo inofensivo que resultó la intervención, la solicitó al poco tiempo, y de tal modo pro-

pagó por Taza, de donde era el indígena, que de Taza acudieron varios moros pidiendo el remedio.»

Reforma electoral.—En reciente sesión de la Junta de Arbitrios, se ha dado lectura a una Real orden del Ministerio de la Guerra, que viene a constituir un evidente progreso en el procedimiento electoral que hasta aquí se ha seguido en Melilla.

Dos modificaciones esenciales introduce la aludida disposición ministerial, al ordenar que en lo sucesivo en la elección de los Vocales civiles que forman parte de aquella Corporación administrativa, se observen los preceptos de la Ley electoral en cuanto se refiere al tiempo de residencia exigido para ser elector y al secreto del voto.

El régimen de las capitulaciones. Otra nación renuncia.—Ya se ha dado aquí cuenta de las renuncias que distintos Estados han hecho de los privilegios consulares en Marruecos, como consecuencia del establecimiento de los tribunales franceses en su zona, renuncias que se extenderán a la nuestra, tan pronto como se ponga en vigor la organización proyectada, hecho que no tardará en llegar.

Suiza y Francia acaban de concertar una convención acerca de este punto.

Renuncia Suiza a su jurisdicción consular, obteniendo el tratamiento de Nación más favorecida, que hasta aquí no le correspondía, porque como es sabido, dicho Estado no fué de los que concurrieron a la Conferencia de Algeciras.

La declaración deberá ser ratificada por las Cámaras, que por iniciativa del Consejo Federal discutirán el asunto en la semana próxima.

El servicio de teléfonos.—Oficialmente ha tenido lugar la apertura de la red telefónica urbana de Melilla, que está ya funcionando a satisfacción de todos.

El comercio estaba necesitado de ese servicio que al fin está ya establecido, y lo propio ocurría con el vecindario en general y las dependencias oficiales.

Los abonados han recibido un pequeño folleto conteniendo las instrucciones que es preciso seguir para pe fir comunicación y conferencias y las condiciones generales del abono, siguiendo una relación de las personas suscritas por orden alfabético y con la numeración correspondiente.

Felicítamos a la empresa y hacemos votos por su prosperidad.

Ferrocarriles de Fernando Póo.

El ingeniero jefe de Obras Públicas en la Sección Colonial del Ministerio de Estado ha formado los proyectos de las líneas férreas que deben construirse en Fernando Póo, y que comprenden una red de 185 kilómetros, formada por los ferrocarriles siguientes:

De Santa Isabel a San Carlos, 45 kilómetros; de San Carlos a Ozoco, 20; de Santa Isabel a Concepción, 70; de Concepción a Ureca, 20, y de Rilaja a Moca, 30 kilómetros.

Salvando contingencias del porvenir, cree el ingeniero aludido que el proceso de las obras proyectadas debe ser:

1.º «Línea de Santa Isabel a San Carlos».—Es de primera urgencia, porque atraviesa la zona más rica y poblada; es también la más fácil de construir. Debe comenzar a tenderse desde Santa Isabel.

2.º «Línea de Santa Isabel a Concepción».—Se tendería en segundo lugar, porque la zona que atraviesa sigue en importancia a la precedente. Ambas líneas formarían una horquilla abrazando las secciones Norte y media de la isla, las más productivas y pobladas.

3.º «Ramal Rilaja-Moca».—Se tenderá en tercer lugar. Este ramal será la vía de penetración interior, el desemboque natural hacia Santa Isabel de todos los productos de la zona neutral y camino de acceso a las regiones elevadas, salúferas y misteriosas de Riaba y Moca.

4.º «Prolongación de Concepción a Ureca».— Completará la red general.

Tetuán.

Fábrica de hielo.—Ante numerosos invitados se inauguró la fábrica de hielo de los señores Gross, instalada en el Aïm, y que es la primera establecida en Tetuán.

La instalación hábilmente dirigida por el ilustre capitán de Ingenieros señor Yáñez, es una preciosidad. Instalada en un amplio local estilo árabe, no han omitido gasto alguno para montarla con arreglo a los últimos adelantos.

Ante los invitados se procedió a sacar de su molde una barra de hielo, quedando todos satisfechos de su magnífica calidad.

Los hebreos de Tetuán.—He aquí la Memoria leída por el Dr. Jacob Güitta en el Salón Reina Victoria de Tetuán, con motivo de la Asamblea general celebrada por la asociación Hispano-hebrea de dicho punto, asamblea que fué presidida por el cónsul de España, Sr. Rodríguez de Viguri:

Queridos correligionarios: Si he tomado la palabra es para deciros que veo con dolor que la asociación Hispano-hebrea de Tetuán es la más débil de todas, [cuando debía ser todo lo contrario, pues ella fué la primera que se estableció y donde más trabajó su iniciador el còlebre Dr. Alberto Bendelac, pues entre varios trabajos le proporcionó los estatutos que debían servirle de base.

En cambio la de Tánger, nuestra hermana, ha trabajado de una manera colosal ayudada por el Excelentísimo Sr. D. Mauricio López Roberts, cuyo funcionario le ha apoyado con gran entusiasmo para conseguir el triunfo deseado y verla constituida en regla, después fué tan amable que en Madrid ha acompañado a los miembros de la misión que de esta fueron a la Corte, presentándolos al Rey de España y al Gobierno de S. M., consiguiendo del Soberano todo cuanto solicitaron, regresando a esta muy satisfechos, contentos del gran recibimiento que se les hizo.

La actividad de la asociación Hispano-hebrea de Tánger llegó hasta el punto de que al enterarse de que el doctor Yahuda estaba en Sevilla, marcharon inmediatamente don Abraham Pinto, el Dr. Samuel Güitta hermano de vuestro

ilustre servidor, y a fuerza de insistir consiguieron de dicho señor que consintiera dar conferencias en Tánger y Tetuán; esto se llama llevar a cabo una obra y trabajar con entusiasmo y heróico ardor.

¿No sabéis el por qué la asociación Hispano-hebrea de Tetuán ha ya quedado reducida al silencio del del olvido, y llegar hasta el extremo de estar próxima a morir por consunción? Pues debido a la apatía y falta de actividad de los miembros que la componen, pues viéndose los hebreos perseguidos, atropellados y sin que nadie se ocupara de ellos, con mucha razón se separaron y se negaron a pagar los recibos, y esto nos llevó al desastre.

Ahora hay que darle vida y reorganizarla, para eso hay que recurrir a cuantos medios estén a nuestro alcance y decir: nuestra querida madre España, la que dió el ser a nuestros antepasados nos necesita, y nos llama hay que olvidar lo pasado, y; fijar la vista hacia adelante, y acudir a su llamamiento y decir, aunque nuestra madre erró, los hijos no tenemos derecho a juzgar sus faltas; el único que puede hacerlo es Dios.

Es un absurdo ir a buscar una madre mercenaria y postiza, pues ésta si nos ayuda, es por que la convenimos para servirla en sus miras particulares, pero no por nosotros, pues decía muy bien el gran escritor Eugenio Sellés, dichas y amores comprados, mentirosas cual el mar. ¡Mucha heranosura al mirar! ¡Mucho amargor al beber!

A España se le ha asignado una gran empresa en Marruecos y ne-

cesita el apoyo de sus hijos los hebreos, y el que no acuda a su llamamiento ni es hombre, ni merece llevar el nombre de israelita. Debemos ayudarla con nuestra inteligencia, con nuestros brazos, con nuestros bienes, si todo esto no bastara, la sangre de nuestras venas se arrancara.

Yo os prometo que la asociación Hispano-hebrea de Tetuán engrasará su número de una manera considerable; ¿queréis que fomenté? pues os diré cómo, atendiendo á sus hermanos en cualquier atropello, y haciendo protestas ante las autoridades competentes; de este modo, viendo protección, todos entrarían en ella y pagarían recibos atrasados, para eso hay que despertar del letargo en que estamos sumergidos, y decir: Hermanos, ya todos somos españoles, ya tenemos patria, hasta ahí lo eramos sin ella, vamos á empezar la lucha sin desmayar ni desanimaros: en el camino encontraremos espinas y abrojos, pues en la lucha por la existencia hallaremos muchas contrariedades; pero llegaremos bajando con fe, al triunfo deseado.

Pero si al salir á la puerta del salón no nos acordamos más de lo aquí dicho, y cada uno se va por su lado, no conseguiríamos nada y quedaríamos peor que antes; hay que ser activo y trabajar, pero os advierto que nada quita que ahora mismo al salir de aquí seamos insultados por una turba; de eso no se culpe a la Asociación, ésta constituida en regla, elevará vuestras quejas á los Altos poderes, y será intérprete fiel de vuestros deseos.

El cómo debe trabajarse, os lo voy á explicar a continuación:

1.^o Se debe nombrar una directiva activa en la cual haya miembros de juventud dispuestos á trabajar y acudir a cualquier llamamiento.

2.^o Hay que tener local propio para reunirnos á menudo, cambiar impresiones y estar en contacto.

3.^o Debemos nombrar varias comisiones. Primero para modificar los estatutos. Segundo, para hacer la propaganda. Tercero, hasta la cobranza; la de propaganda es la más importante, pues de esta depende el éxito de nuestros trabajos.

4.^o Hay que nombrar delegados en todos los puntos de Marruecos y la Península, en todos los puntos de la América del Sur y finalmente en todas las capitales donde haya hebreos.

5.^o Enviar continuamente reseñas a todos los periódicos y traducirlas en todos los idiomas, hasta al hebreo, y de este modo contribuiremos al engrandecimiento de nuestra nación y de la asociación Hispano-hebrea.

6.^o Hay que tratar de la cultura é instrucción, procurar que haya profesores excelentes que enseñen contabilidad, cálculo mercantil y hasta el bachillerato, y que la comisión que viene a Ceuta todos los años á examinar, lo haga en Tetuán. Esto pedido al Gobierno, lo concederá y así habrá jóvenes israelitas con títulos universitarios, y debemos contribuir al aumento de los alumnos israelitas, de este modo estará repleta la Caja del Tesoro.

Igualmente del comercio; de esto hay que hablar despacio. España nos necesita mucho para este punto, porque somos comerciantes por espíritu de raza, y porque el comercio está en nuestras manos, por eso podemos trabajar y hacer mucho.

1.º Debemos ser todos socios de la Cámara de Comercio Española y estar continuamente en comunicación con ella.

2.º Debemos tener en nuestro local un salón donde estén expuestos todos los objetos y artículos elaborados de España, pues en ésta hay de todo cuanto pueda haber en el extranjero, y habiendo una sala de exposición con toda clase de muestras, con sus condiciones, y precios correspondientes, los visitantes harán comparaciones, y viendo la conveniencia harán pedidos, y fomentarán el comercio español no sólo dentro de la zona española, sino fuera de ella.

3.º Hay que ponernos al habla con las compañías navieras para que hagan servicios con regularidad y tarifas especiales.

Cumpliendo todo lo dicho, contribuiremos al engrandecimiento de España, de nuestro soberano Alfonso XIII y de la Asociación Hispano-hebrea.

Para terminar, me resta suplicar á nuestro cónsul de España señor Rodríguez de Viguri que él en unión del muy digno secretario general don Diego Saavedra, sean la antorcha que nos ilumine, y nos guíe para seguir el camino que nos conduzca al triunfo deseado, y al mismo tiempo le ruego manifieste al Alto mando que la Asociación

Hispano-hebrea de Tetuán está dispuesta á trabajar con fé y heróico ardor y siempre que nos necesite sepa España que estos pobres hebreos son sus hijos. (Muchos y prolongados aplausos.)

Un collar y dos discursos.—En el acto de la imposición del collar de Carlos III a S. A. el Jalifa Muley-El-Mehdi, el General Marina, Alto Comisario de España, leyó el siguiente discurso inmediatamente vertido al árabe:

SEÑOR:

«Honrado por S. M. el Rey don Alfonso XIII con el encargo de entregar en su Augusto nombre a V. A. Imperial las insignias del Collar de la Real y distinguida Orden de Carlos III, cúmpleme asimismo el honor de hacer llegar a Vuestra Alteza el cordial y amistoso saludo que, con este motivo y por mi mediación, se complace en dirigirle mi amado Soberano, respondiendo a sus inclinaciones personales y a los sentimientos de verdadera amistad y profunda deferencia hacia la persona de V. A., que abrigan el Gobierno de S. M. y la Nación Española.

Fundada la Orden de Carlos III, la más alta de todas las condecoraciones genuinamente españolas, en un momento de prosperidad y de ventura para mi Patria, y en conmemoración de un suceso que representaba una esperanza, su nombre y el del Ilustre Monarca que con ella perpetuó su memoria, representan para todos los corazones españoles el recuerdo de un reinado feliz, de una época afortunada

y pacífica y de un instante histórico en que pródicamente derramó Dios sobre la Patria española los beneficios de la paz.

Y por eso, Señor, ninguna otra distinción honorífica española hubiera expresado mejor, en las actuales circunstancias, no ya el alto y sincero aprecio en que S. M. el Rey D. Alfonso XIII tiene á V. A., sino también y muy singularmente dos sentimientos y esperanzas que en este momento embargan el ánimo de todos nosotros.

Sean, pues, estas insignias, que en nombre de S. M. el Rey tengo el honor de entregar, á V. A., la prenda de la amistad personal del Augusto Monarca, y al mismo tiempo el símbolo de la simpatía de la Nación española hacia el pueblo musulmán, unido al nuestro por vínculos históricos y por el recuerdo de glorias comunes y llamado por la providencia a colaborar con él en una misma obra de amor, de civilización y de paz.»

Acto seguido contestó el Gran Visir, en nombre del Jalifa, de la forma siguiente:

«Loor á Dios único.

Sólo su Reinado es perdurable.

Excmo. Señor Alto Comisario y Noble General:

Expresamos á Vucencia Nuestro más profundo regocijo y alegría exteriorizando los sentimientos que embargan Nuestro ánimo é invaden Nuestro pensamiento, cada vez que por el muy respetado conducto de Vucencia llegan á nosotros testimonios de afectos, reflejo de la perfecta é íntima penetración que en todos los órdenes existe, entre nosotros y la excelsa

y poderosa y protectora Nación Española.

Tenemos el honor, en consecuencia de rogaros elevéis con las frases más sentidas y elocuentes á S. M. el glorioso Rey D. Alfonso XIII, Sultán de la noble é ilustre Nación Española, la expresión de nuestro más profundo reconocimiento y de la honda impresión que hemos recibido al ser condecorado con una de las más altas y preciadas órdenes como prueba clara y evidente de la sólida amistad y estrechos vínculos con que se hallan unidos nuestros corazones.

Esta prueba de consideración y afecto me ha conmovido profundamente y por ello nos apresuramos a aceptar, con el mayor agrado la dignidad de que Vucencia va a investir en este momento, dejando en nuestra alma un recuerdo que ocupará en ella el punto más íntimo y preferente, al lado de los sentimientos de respeto y veneración hacia el donante, vuestro egregio Monarca, a quien deseamos de todo corazón, larga vida y porvenir dichoso.

Que Dios le conceda así a S. M. el Rey; a S. M. la Reina y a toda la Real familia; que Su Reino perdure con honor y ventura bajo Su cetro y con la sabia asistencia de sus prohombres. Y que a todos alcance un reflejo de su gloria y en especial a Vucencia por nuestro buen amigo General Marín el de extendido y bien ganado renombre; el adornado con las más altas y nobles cualidades, el ilustre jefe por cuyo conducto recibimos el bien.

Elevamos, por último, nuestros

votos a Dios por el pronto mejoramiento de la situación actual; por el rápido renacimiento de la tranquilidad; porque la paz y el sosiego se extienda en esta zona del protectorado, restableciendo la buena armonía y la concordia en los espíritus de todos y, finalmente, porque el mayor y más brillante éxito corone la labor de aquellos que dedican sus esfuerzos a la obra de civilización y reforma, mereciendo así nuestro profundo y personal reconocimiento.»

Tánger.

Sociedad de Horticultura de Tánger.—Con este título acaba de constituirse una Sociedad con la siguiente directiva:

Presidente, M. Goffart; Vicepresidentes, Muley Ali, Sherif de Wazan y D. Isaac Abensur; Secretario General, M. Ferrasse; Secretario adjunto, M. Maulion; Tesorero, don R. Ruiz; Tesorero adjunto, Teniente Lafebre; Vocales, los señores Laredo, Harris, Jhan y Peña.

Las obras del puerto.—Han llegado a Tánger los ingenieros M. Verges y M. Charles Renault, encargados de estudiar sobre el terreno las necesidades y conveniencias del futuro gran puerto de Tánger, y M. Porché, ingeniero Jefe de Obras Públicas en aquella población.

Desde su llegada M. Verges y Renault, han dado comienzo a los estudios de sondaje en la bahía, lo que demuestra la actividad con que se está procediendo para dar cima al proyecto que tan eficaz-

mente ha de cimentar el porvenir tangerino.

Como yo se ha dicho, los citados ingenieros tienen que concluir esos estudios antes del día 21 del próximo mes de Julio, fecha en la que se reunirá de nuevo la comisión técnica internacional, establecida con ese propósito en París, para tomar nota de sus informes y ultimar las bases de la construcción del nuevo puerto.

Un documento histórico.—Nadie ignora cual ha sido el papel desempeñado por el cuerpo Sanitario de Tánger.

A título de curiosidad, vamos a publicar el texto del edicto del sultán Muley-Hanssan de 1.º de Marzo de 1879, que dió nacimiento a dicha entidad:

«Alabanzas al Dios único. Solo hay fuerza y poder en Dios el alto y poderoso. Por la presente orden hacemos saber que por la gracia de Dios hemos confirmado en favor de los representantes de las potencias extranjeras amigas, residentes en Tánger, todos los poderes que les habían sido conferidos por nuestro augusto gran padre, (se refiere al edicto de Muley-Abderrhman en 1844) sobre quien Dios extienda las alas de misericordia, les autorizamos a ejercer en nuestro nombre, las funciones que se refieren al servicio sanitario, a saber: admitir a libre plática ó rechazar los navios que llegan á los puertos de nuestro Imperio, ponerlos en cuarentena, y fijar su duración según los reglamentos sanitarios.

El ejercicio de estas funciones, por las potencias extranjeras, las

cuales, conocen mejor que nadie los reglamentos sanitarios.

La delegación de estos poderes hecha por nuestros antepasados en favor de los representantes extranjeros, es una prueba evidente de la amistad de estos últimos hacia nuestra majestad, y del vivo interés que demuestran en favor de nuestros súbditos.

Nuestros gobernadores y todas nuestras autoridades, habrán de conformarse estrictamente a las órdenes contenidas en el presente *mandato imperial* 7 de Rabbia de 48 1296.

Como se ve, el Consejo Sanitario no tenía otras atribuciones que las referentes al tráfico marítimo; pero hace 22 años se obtuvo una firma de Muley-Hassan, autorizando al consejo a velar por la higiene en la ciudad y atender a la construcción del alcantarillado, etc, permitiendo cobrar para ese fin ciertos impuestos a los habitantes europeos e indígenas.

Larache.

Un taller automóvil.—Ha llegado á Larache uno magnífico, con destino al ejército de operaciones.

Sobre un *chassis*, capaz para cuatro mil kilogramos, con un motor de 45-50 H. P., se halla la carrocería, cuyo aspecto nada difiere de un vagón cerrado de mercancías, aunque algo más pequeño.

Los tableros laterales y el posterior están divididos en dos horizontalmente, sirviendo, al abrirse, de continuación al suelo y techo del vagón.

En esta disposición, ocupará el

taller unos seis metros de largo por cuatro de ancho.

Fijos al taller, se encuentran: un torno para piezas hasta de 1 metro 25 centímetros; una fresadora, para fresados vertical y horizontal; una rectificadora, un taladro, una maquinita especial, para afilar brocas salomónicas, una afiladora para toda clase de herramientas y una sierra de cinta.

También lleva un taller completo de carpintería y otro de herrería, una fragua, vigornia y en una palabra, todo cuanto puede necesitar el mecánico más exigente.

Cada una de las máquinas, tiene un motor eléctrico, independiente, con potencia que varía entre medio y tres caballos.

Fijas al techo del taller van siete lámparas de 25 bujías y varias toma-corrientes para lámparas móviles.

Al frente, en el único testero fijo va el cuadro de distribución, fusores, interruptores, voltímetros, amperímetros, etc., etc.

La corriente eléctrica para los aparatos y alumbrado, la produce una dinamo a 110 voltios y doce caballos de fuerza, energía más que suficiente, puesto que el máximo de gasto en los motorcitos, todo funcionando, no pasa de ocho caballos.

Esta dinamo es accionada por el motor del coche, funcionando o no a voluntad, mediante una palanca de embrague colocada a la izquierda del chauffeur.

Los inconvenientes que originaría para dinamo la marcha más o menos rápida del motor están ori-

lados por un regulador centrífugo que mantiene el motor de gasolina a un régimen constante de mil revoluciones por minuto.

Todo el material eléctrico procede de la casa A. E. G. una de las más competentes en electricidad.

El motor—un 45,50 H. P.—es de cuatro tiempos y cuatro cilindros de 125 mm. de diámetro por carrera, carburador Zenit, doble alumbrado Bochs, por acumuladores, magneto blindado tipo Z 4 con distribuidores independientes, permitiendo la puesta en marcha desde el asiento cuando el motor está caliente, refrigeración por radiador de aletas, bomba y ventilador, y circulación de aceite y gasolina por bomba con manómetros al tablero.

Entre los varios aparatos colocados al tablero, figura un contador registrador marca «Argus» O. S. el cual de papel especial graduado deja registrado la hora de salida, el momento y duración de cada parada, la velocidad media de todo el recorrido ó de una parte, la hora de la llegada y hasta los frenos cuya violencia se nota por el número de segundos tardados en parar o por los metros de frenaje.

El cambio de velocidad es por frenos desplazables en número de tres con cuatro velocidades y marcha atrás.

La transmisión es por cadenas, estando éstas protegidas por corazas contra el polvo, barro, agua, etcétera.

Dos potentes frenos, uno a los ejes diferenciales y otro a las ruedas traseras, completan el mecanis-

mo de este atrevido coloso de ingeniería.

Fez.

Los hebreos en Fez.—Según nuestras noticias se ha constituido en Fez una filial de la Asociación Hispano-hebrea de Tánger.

Durante el acto reinó el mayor entusiasmo, pronunciándose sentidas frases de afecto hacia España, por la cual sienten todos los hebreos indudable cariño.

La creación de esta filial en Fez es un nuevo paso de avance en la labor meritoria y nobilísima que viene realizando la asociación Hispano-hebrea de Tánger.

La mencionada filial quedó constituida en la siguiente forma:

Presidente.—D. Moisés H. Levy.

Vices.—D. Aarón J. Tapiero y D. Rafael Azuelos.

Secretarios.—D. Isaac Benzime-rá y D. Judah Bensimhon.

Tesorero.—D. Mojluf Beasimhon.

Contador.—D. David Bensimhon.

Vocales.—Sid Mohammed Ben Xocron. D. Amran Abitbol. Don Abraham Bensimhon. D. Isaac Altit. D. Moisés Botbol. D. Salomón Bensimhon. D. Samuel Attias y don Elias Cohen.

Una vez hecha la constitución, se acordó elevar un telegrama de salutación al Rey de España, ofreciéndole sus respetos, tomándose dicho acuerdo entre atronadores aplausos.

El acto terminó dándose vivas á España al Rey y al Gobierno.

La población europea.—La población europea en la zona francesa de Marruecos crece con una rapidez considerable. Según un censo hecho en 1.º de Enero último, el número de europeos en dicha zona era de 48.555. De este total, la mayor parte la constituyen los franceses, que alcanzan la cifra de 22.085, siguiéndole los españoles, 9.620; los italianos, 8,800; los ingle-

ses, malteses y gibraltareños, 1.045. Los alemanes sólo son 433, y los extranjeros de otras nacionalidades, 2.572.

Las poblaciones que al presente cuentan con más de 1.000 habitantes europeos son: Casablanca, con 31.000; Rabat-Salé, con 5.000; Ujda, con 4.250; Qenitra, con 1.420, y Mazagán, con 1.165.



DIARIOS Y REVISTAS

LA OPINIÓN DE LOS DEMÁS

PRO-PATRIA—*Melilla.*

¿Protectorado?

El conde de la Mortera en su discurso en el Congreso dice que en Melilla no hay Protectorado, lamentándose de que así sea.

Suponemos que el conde no se habrá querido referir a Melilla, sino a su territorio.

Entendemos *por su territorio* ese ensanche que el conde ha defendido y defiende como descongestión de la plaza.

Ese ensanche ¿es posesión o es protección? Si lo primero no hace falta lo segundo, y si lo segundo, huelga lo primero, porque en este caso toda la zona marroquí es Protectorado.

La protección al *territorio* de Melilla ya la hemos dado muy costosa en sangre y en dinero. Es un país que de hecho nos pertenece, porque lo hemos comprado muy caro.

Es un *territorio* que ocupamos antes de acordarse el Protectorado y que no se ha tenido presente al concertar el Protectorado.

Es un *territorio* en el que surgen pueblos puramente españoles, como Nador, como Segangan, como Zeluán, como Arbáa, como Cabo de Agua. Sería chistosamente ejemplar que estos pueblos formados por españoles, en tierra ganada con sangre de españoles, pasaran a ser protegidos en vez de protectores, maravilloso que en lugar de penetradores resultásemos penetrados.

A pesar de lo dicho por el conde de la Mortera, a pesar de los diplomáticos que estipularon el tratado de protección, el *territorio* de Melilla no debe pertenecer de hecho ni en derecho al Protectorado.

De hecho, ya hemos dicho por qué. En derecho, porque existe un tratado hispano-marroquí del año 1910 por el cual España estará en posesión de este *territorio* mientras Marruecos no pague en 60 años a España la indemnización de los gastos de la guerra de 1909.

El caso viene a ser igual al del dueño de una finca que debiera una cantidad y para poder pagarla arrendase la finca, cobrándose el acreedor con los productos de la misma. Sólo volverá la finca al goce de su dueño cuando haya pagado la deuda en los plazos convenidos. Sólo entonces podrá ser igualada esta finca a las demás fincas del dueño. Es decir, sólo entonces podrá considerarse este *territorio* al igual que los demás del Protectorado. No siendo así, la indemnización es ilusoria y de ningún efecto el tratado hispano-marroquí.

Si el conde de la Mortera pretendió argumentar en lo de Marruecos contra los Gobiernos liberales, se le escapó un formidable arriete.

Insistimos en defender que el *territorio* de Melilla no ha debido incluirse en el Protectorado, como no lo debe ser Ifni o Santa Cruz de Mar Pequeña, que nos corresponde por otro tratado, también como indemnización de guerra.

No renovamos, si no queremos, las cuestiones de derecho; pero obremos de hecho. Y si alguien reclamase contra nuestra acción, que se contente con el derecho anterior y superior, y sobre todo con hechos consumados.

FRANCISCO DE A. CABRERA

EL MUNDO... *Madrid.*

El avance hacia Hassi Berkan.

Poco, muy poco se comentó en la Prensa española lo últimamente hecho en Melilla, y no, de juro, porque no lo merezca, sino porque el famoso debate parlamentario nos traía a todos de cabeza. Libres ya de él consagraremos a lo otro algunas parrafadas, siquiera sea para sustentar una tesis que aquí hemos mantenido varias veces: que el modelo típico de nuestra presente acción en Marruecos ha de ser el sistema que se sigue en el territorio melillense. También nos incita a ello el terrible aparato de las notas que alguien perdiera camino de la estación del Norte, y que un periodista muy ameritado—Leopoldo Bejarano—, dócil al espíritu de nuestra profesión, dió traviesamente a la publicidad. Porque no hay nada más injusto que las apreciaciones contenidas en esas notas, ni tampoco nada que ostente menor valor crítico.

Cree el autor de las terribles notas que no puede intentarse el paso del Kert, porque al punto estallaría sanguinosa campaña, pues «no se ha hecho cerca de los beni said labor política de ninguna clase». Quienquiera haya estado recientemente en Melilla rechazará de plano tal ase-

veración. Se ha hecho y se hace labor política con los *beni said*. Yo sin descifrar secreto alguno, sé por lo menos que se mantiene trato provechoso con las fracciones de Beni Temait, Ulad el Fakih, Ulad *abul el Daira e Yzaonen*, así como con el Chej Sid Mohand Ali Budar, que vive en Tikermin, y con Haddu Harquiza, jefe principal de la guardia de ese punto. Cuando se quiera, si no mienten mis noticias, podrá irse a Tikermin—objetivo del avance a través del Kert—con más facilidades, acaso, que en los difíciles e importantes empeños acometidos ha poco con tanta prudencia como fortuna. Y, si no, al tiempo.

¿Que por qué no se ha ido ahora? Algo pudieran decir de ello los franceses. Sus ambiciones tocante al Guerruao y aun al ciata, y los manejes de El Chenguiti, quien se vió al Zoco el Arbáa del Haraich y ai Garet a soliviantar nuestra zona, precisamente cuando las tropas de Francia iban a Tazza, acaso nos den la clave de las últimas operaciones. En Tikermin no han de metérsenos nuestros colaboradores y amigos, pero de no avanzar nosotros hasta donde se ha ido, si pudo sobrevenir alguna sorpresa desagradable. Aun cuando se man para negarlo desde el jefe del Gobierno hasta el general Jordana.

Claro es que ello no existe para el autor de las consabidas notas. Y no es extraño, pues le vemos afirmar—tan bien enterado anda, amigo Bejarano—que los meses de Julio, Agosto y Septiembre «son precisamente los mejores para operar en Africa». Si precisamente los mejores... para los moros; los más propicios para tenerlos enfrente, con las manos libres. ¡Cómo que la recolección se hace a fines de Junio! Por algo todas las guerras provocadas por los cabiteños comenzaron en esos meses. Y por algo los mejores para operar en el Magreb fueron, son y serán los de Mayo y Junio, como admirablemente se tuvo en cuenta por el general Jordana y como lo han hecho ver los franceses en su ida a Tazza. Si no había tiempo hábil para efectuarlo todo a la vez, ni graves circunstancias—de las que nos hemos enterado por las codiciosas insinuaciones de los periódicos de Argelia—imponían la ocupación de determinado sector ¿qué remedio nos quedaba sino anticiparnos a otros y prevenir la formación de la jarca que venía a levantar El Chenguiti contra los españoles y no contra sus enemigos los franceses? ¿Hubiera sido mejor irnos a Tikermin y dejar que El Chenguiti diese motivo a una práctica del *droit de suite* en el Guerruao o en Ziata? Sobre que de nada serviría extender mucho un brazo y quedarnos con la otra mano en el bolsillo, dejando campar por sus respetos a todo Benibuyaji, a Metalza y al Rif, y muy singularmente a los *ulad abdain*, Tiztutin.

El propietario de la formidable crítica comete aún otro error de bulto. Al decir que «los montes de Ziata separan a los Benibuyaji y *ulad settut* de la cabila de Beni Ukil», olvida que no hay tal cabila de Beni Ukil, pues esta fracción es una de las múltiples correspondientes a la cabila de Benibuyaji, que se extiende muy al Sur de los montes de Ziata. ¿Cómo se halla tan mal enterado?

Pero lo anterior es nonada, frustería. Según el legajo que halló Bejarano, el problema militar está clarísimo. «Es sencillo—dice—ir por el llano a buscar los pasos del Ziata e internarse en Beni Ukil, donde se encuentra un punto de innegable importancia estratégica y comercial por ser fronterizo y cruce de dos caminos: Hassi Berkan. Sin embargo—añade—, nos hemos ido hacia el Oeste, *no para cerrar el paso entre los Bucherit y el Tiztutin, sino para pegarnos al Kert.*» ¡He ahí un trast ueque inconcebible. Las posiciones ocupadas el día 14 están precisamente en dirección contraria a donde dice el formidable apuntamiento de *errores*. Y las tomadas el día 8 de los corrientes están casi todas en los montes de Ziata, cuyos pasos señala como objetivo el incógnito censor. Y una de ellas, la de Kuirat Luta, tiene por objeto *vigilar el importantísimo paso entre el Tiztutin y el Bucherit*, de que se habla en las notas para deplorar que no se lo cerrase.

¿De dónde resulta, pues, que nos hemos «pegado al Kert», si las posiciones tomadas el 14 de Mayo distan de ese río la friolera de treinta y cuatro kilómetros, y la más vecina de las ocupadas el 8 del actual, la de Kuirat Luta, está a doce kilómetros de aquella corriente? ¿Dónde está el que nos alejésemos de Hassi Berkan y el descuidar el paso entre el Bucherit y el Tiztutin? ¿Que nos desvíamos hacia el Oeste! Sin duda el perdidoso comentarista ha tomado el Oeste por el Este, y por desconocer la topografía del terreno no cayó en la cuenta de que, sin lucha apenas, se lograron dos de los objetivos que preconiza: tomar dos pasos del Ziata (posiciones de Sidi Sadik, Karns Sba, Auiza, Aru de Yenjes y Annad) y vigilar el paso entre los Bucherit y el Tiztutin (posición de Kuirat Luta). Y esto merece encomio, no censuras. ¡Ojalá se pudiera ir avanzando así por toda nuestra zona de protectorado!

Pero aún hay más en la acre diatriba. En ella resulta Hassi Berkan muy importante por «fronterizo y ser cruce de dos caminos». ¿Fronterizo de qué? Veinticuatro kilómetros dista del límite de nuestra zona, y es tan fronterizo cuál puede serlo Karns Sba, que casi lo domina con sus cañones. ¿Que pasan por él dos caminos? No dos, cincuenta, pues por allí puede irse a todas partes. Su mayor importancia debe buscarse, sin duda, en otro extremo: en tener Hassi Berkan aguada. Indudablemente, por todo ello se tomaron los pasos de Sidi Sadik, Tenia Mussaten y Karns Sba, que en las notas se supone están caminito del Kert, cuando están caminito de Hassi Berkan. Cuando llegue a Sidi Sak el ferrocarril que irá hasta el Muluya y con él pueda resolverse con facilidad el problema del abastecimiento de las tropas, ¿podrá ser difícil ir cuando se quiera a Hassi Berkan, que ya es nuestro virtualmente?

¿Consecuencias de lo hecho? Para el crítico de referencia, ninguna. Nada importa que la posesión de los montes de Ziata asegure la sumisión de las principales fracciones de Benibuyaji: Beni Ukil, Ulad Mussa Mohan, Ulad Fetoma, Hianen y Ulad Alal ben Hassó. Nada, que sean nuestros los pasos de Tenia Mussaten, Sidi Saik y Fum el Krina. Nada.

que dominemos desde los montes de Ziata los importantes y extensísimos valles del Zubia y del Ziata y que las nuevas posiciones aseguren el avance hacia el Guerruao y el Haraich. Nada, que haya quedado por nuestro todo el Garet. Nada, que puedan construirse ya el ferrocarril de Melilla al Muluya y diez y seis kilómetros, a partir de Seluán, del de Melilla a Tafersit. Nada, el que quede apercibida la ocupación del Tiztutin, que dará el dominio de Metalza y de la belicosa cabila de Ulad Abdain, y ha de permitirnos ir a Tafersit por una llanura como la palma de la mano, como ya permite pasar fácilmente al Guerruao y a Ain Zorach. Nada, en suma, el que con estas operaciones pueda conseguirse resolver en poco tiempo el problema del protectorado para la región de Benibuyaji (mayor que Guelaya), gran parte de Metalza y el verdadero Rif. Para el crítico es ineficaz todo ello. Esa gran obra sirve únicamente para mostrarles a los moros que lo del protectorado es una filfa. ¡Y hay quien dice tal cuando los franceses hacen lo propio en el llamado «bloque berberisco», reconociendo que no se somete sino con la penetración y la ocupación de posiciones indispensables! Cuente, cuente el crítico los puestos con que han jalonado los franceses su avance a Jenifra, y verá si con los berberiscos hay o no que conquistar el suelo para conquistar con seguridad las almas. Pero ¿qué mucho, si, cual se acaba de ver, el propio crítico apunta inconscientemente la conveniencia de hacer lo mismo que censura?

Porque hay que tener en cuenta una cosa: que a donde ahora se ha ido nunca llegó ninguno de los nuestros. El propietario de las notas dice que por todos estos lugares se paseaba un meritísimo capitán. No exageremos, que en ello hay siempre peligro. Ese brillante oficial, según saben todos, no pudo pasar de Nebs, como no hubiera pasado otro. Dos de sus oficiales, según mis informes, que estimo veraces, hicieron de noche, y solos, un reconocimiento hasta Karns Sba, de donde no pudieron pasar, y el mismo capitán a quien se alude diputó imprudente, según he oído, que entrambos reconocieran los montes de Ziata. ¿Cómo, pues, iban a pasearse por el monte Kerker, que está mucho más al Sur? Y aun siendo así, ¿no habría constituido más gloria y mayor efecto público señorear esos territorios sin llevar a ellos un solo soldado y por la sola fuerza de la admirable labor política que allí se desarrolla? La lógica nos aconseja la afirmativa. ¿O es que la labor de las Oficinas Indígenas no es, ante todo, la de quien las dirige e inspira?



¡El peligro de conquistar el suelo! En el Gurugú sólo quedan cuarenta soldados, y no hay uno sólo desde el pico de Kola a Yazanen. En toda la península de Tres Forcas sólo hay diez y seis hombres, que guarnecen el faro. En toda la extensa región de Quebdanano queda un soldado, cual tampoco desde la desembocadura del Muluya hasta el puesto de

Mexera el Melja. Y esto no cabe ignorarlo, porque lo ha dicho *El Telegrama del Rif*. ¿Se quieren más argumentos de lo que es la pacificación y de cómo se llega a ella? En el Zoco el Had de Benisicar, donde en 1909 era indispensable sostener una división, sólo hay ahora un Consultorio y una Escuela. ¿Cabe mayor elocuencia?

Tampoco esto le hará gran fuerza al propietario de esa crítica. Con los 6.000 fusiles de Guelaya—¡menos mal que reconoce está sometida Guelaya!—se remedia para los meses de Julio, Agosto y Septiembre, que que son los mejores para operar en Marruecos (¡¡!). Por lo visto allí no hay ancianos, ni gentes que inspiren poca confianza, ni se da el caso de que alguien tenga familia y hacienda a que atender en ese período, ni el de que por habérsele de dar a cada hombre dos pesetas diarias y la manutención resulten bastante caros... Pero, ¿es que no se emplean las harcas amigas ahora? ¿Es que no van en vanguardia cuando se las necesita? Para ahorrar hombres lo que precisa es no despartarse del camino que ahora se sigue, y cuyos provechos son innegables. Pacificar el territorio y dedicar sólo a ocuparlo algunos policías, dejando en puntos estratégicos fuerzas móviles que apoyen la penetración pacífica armada. Y dígase lo que se diga, España sólo puede congratularse de la magna y prudente labor que hoy se desarrolla en Melilla, y que sin guerra y sin bajas ha ensanchado considerablemente la zona dominada, y ha conseguido, sólo por la acción política, terminar las algaradas del Peñón y de Allucemas en forma tan satisfactoria, que, cual nunca ocurriera antes, los irreducibles bocoyas y beniurriaguel pagaron crecidas multas. Lo justo es reconocerlo y aplaudirlo.

Bueno, y santo, y patriótico resulta señalar los errores para que se los corrija; pero tanto o más provechoso es aplaudir y estimular a quien cumple con su deber en forma tal, que todos debemos sentirnos orgullosos de sus éxitos. ¡Cuál otra sería nuestra suerte en Marruecos si, a la hora de ahora, pudiera señalarse en el resto de nuestra zona un resultado tan pingüe del consorcio de la acción política y de la militar! ¡Lo que diríamos aquí si el general Jordana fuera francés!... Lo más triste de todo esto es que casi al mismo tiempo que aquí se recrimina, los propios periódicos galos de Tánger, más antiespañoles que los de París, encomian el resultado de esas operaciones y anotan como meritísima disposición inteligente el haber movilizado fuerzas en la cantidad precisa para producir hondo efecto moral sobre los cabileños insubmisos. Pero ¡cómo ha de ser! No tenemos enmienda. Antes, Castilla hacía los hombres y los gastaba. Ahora quiere gastarlos cuando ellos se hacen, brillantemente.

AUGUSTO VIVERO

España en Marruecos.

Es verdad que los oradores del parlamento en general no dejan de dirigir al Gobierno críticas amargas, pero tampoco están en estado de formular proposiciones positivas que tiendan a mejorar la situación.

Solamente han repetido siempre la petición de atenuar las operaciones de guerra y, por consiguiente, de los gastos.

Este es también el deseo más ferviente del Gobierno; pero este deseo no es realizable sin dificultad. El ejército español en el Rif se limita a defender las posiciones ocupadas, pero no puede dejar de castigar los ataques del enemigo, que se renuevan sin cesar.

La extensión de la acción guerrera depende, pues, principalmente, de la actitud de las kabilas. Ningún Gobierno se atrevería, sin embargo, a tomar en serio consideración el renunciar a Marruecos. La dignidad de España, aun su mismo porvenir de estado independiente, piden, sin duda que la obra empezada sea terminada, cueste lo que cueste, siendo la misión del Gobierno procurar reducir al minimum los sacrificios.

No se puede dejar de reconocer, sin embargo, que los resultados obtenidos por España en Marruecos son ya bastante importantes. El resultado de la campaña del 1909, fué la ocupación de 600 kilómetros cuadrados, desde la embocadura del Muluya hasta Punta Negri, hacia la costa, y desde Melilla hasta Zeluán y el llano de Atlaten hacia el interior. En 1910 y 1911, nuevas posiciones fueron ocupadas casi sin disparar un tiro, como las de Ben-Ayur y Zaio hacia el Mulaya, y Ras Medua, Tauriart Zag y Harcha hacia el río Kert.

En 1911 y 12 las posiciones de Sammar, Ishafen, Inarufen y Texdra a la derecha del Kert, y Monte Arruit, al sur de Zeluán, fueron ocupadas después de vivos combates, y en el final del año pasado se ocupó Ifrit-Aisa y Taxerut, extendiendo esto la zona en mano de los españoles a 1.600 kilómetros cuadrados.

El antiguo presidio de Melilla ha tomado un desarrollo que sobrepasa a toda imaginación. La población, que en el año 1900 no llegaba a 9.000 almas, y en 1909 a 17.000, es hoy de 53.000. Si se deduce de esta cifra la guarnición de 23.000 hombres, quedaría una población civil de 30.000, de los cuales 2.000 son extranjeros, 1.600 moros y 700 hebreos.

El comercio exterior de Melilla, que en 1907 no pasaba de 14.000.000 de pesetas, era en 1913 de 63.000.000. En 1913 entraron en la rada de Melilla 1.400 vapores (8 buques de guerra, 1.126 vapores españoles y 274 extranjeros) llevando un total de 56.562 pasajeros.

La construcción del puerto, que costará aproximadamente 12 millones de pesetas, está ya muy adelantada. En cuatro años, el número de casas se ha triplicado. El territorio interior de Melilla ha sido completamente pacificado en un radio de 25 kilómetros cuadrados, reinando la misma

absoluta seguridad que en España. Los campos están cultivados y el comercio se prosigue sin el menor contratiempo. Solamente en Segangan y Zeluán hay guarniciones más fuertes.

España se esfuerza, de continuo, en desarrollar en su zona de Marruecos una política por medios pacíficos. En muchas posiciones han sido establecidos institutos médicos a los que los indígenas se apresuran a acudir en gran número, como lo prueba el hecho de que durante el año de 1913 se llevaron a cabo 1.546 vacunaciones, 326 operaciones quirúrgicas y 17.619 consultas; además se ocupa muy seriamente de la instalación de escuelas en las kabilas.

En el Rif existen actualmente nada menos que 63 kilómetros de ferrocarril en explotación regular, y aparte de esto, 171 kilómetros de carreteras, 45 oficinas telefónicas y una red de hilos telegráficos se extiende sobre todo el territorio. En el momento en que la comisión internacional de arbitraje para los litigios mineros, reunida en París, haya fijado las condiciones para la exportación de minerales, en la que están interesados capitales alemanes, españoles, franceses y holandeses, se empezará la exportación en gran escala de los ricos yacimientos de hierro existentes en el Rif, lo que hará sin duda aumentar el desarrollo económico de la zona de España en Marruecos.

EL PORVENIR.--*Tánger.*

La agricultura en el Rif.

Desde nuestra expansión en el Rif, comenzada al terminar la campaña de 1909, ha sido tema de preferente atención para cuantos se interesan directa o indirectamente por la agricultura, el problema agrícola en esta región.

Todavía subsiste este, todavía está en pie, pero se ha dado ya un paso gigante y es de esperar que corrientes de emigración favorezcan la colonización.

En los alrededores de Melilla, Prajana, Mazuza, Sebt, Nador, Selmán Zaio y otras comarcas, se ha plantado ya los primeros jalones por los que van a la vanguardia de este ejército ideal.

Compenetradas nuestras autoridades de la utilidad de favorecer a los agricultores, cedieron a cánones terrenos hasta entonces improductivos y hoy vemos cuajadas de huertas la zona inferior del Río de Oro.

Mucho supone esto, pero no basta y convencido de ello los agricultores, trataban de gestionar que los terrenos que hoy día usufructúan

pudiesen capitalizarse; sus anhelos parece van a verse coronados por el éxito.

En efecto, dando pruebas de una actividad y compañerismo dignos de ejemplo, nombraron una comisión que visitara a las primeras autoridades para solicitar lo que tan justamente deseaban y que según exponemos es asunto de vital interés para propios y extraños.

En su entrevista con el Comandante General y con el General Gobernador, oyó la comisión frases de encomio para su labor patriótica y pudieron entrever un resultado práctico de sus gestiones. Sorprendió en gran manera a la comisión la gran competencia del General Jordana en asuntos agrícolas y lo bien estudiado que tiene el problema agrario en el Rif, haciendo atinadas observaciones y dando sabios consejos que agradecieron en gran manera los comisionados.



EL LIBRO EN LA GUERRA

Hay siempre al margen de la historia un espacio sin límites, las más de las veces, harto poco conocido del vulgo, que es como fresco y riente oasis en llanura estepalia, agradable y consolador, cual la luz del faro que anuncia al perdido navegante en noche tormentosa la proximidad del codiciado puerto.

¡Qué pequeña, qué insignificamente poética resultaría la bella Historia que se nos enseña desde niños, tan atiborrada de espantosas carnicerías, de crueles hazañas, con sus feroces héroes tintos en mares de sangre, si se recogiesen estos al parecer menudos hechos y se ofrecieran a la curiosidad e imaginación infantiles como una segunda Historia, complemento de la oficial y conocida!

En las relaciones de España con el imperio marroquí, ya muy en lo remoto, existen algunos de los tales episodios, que si dicen mucho de nuestro fanatismo y muy poco en pro nuestro, engrandecen al moro en su amor á la cultura y en su celo religioso.

Uno de ellos, muy particularmente porque recuerda andanzas belicosas y prisión y cautividad de españoles, y se puede hermanar con el rescate de los prisioneros del *General Concha*, ofrece interés para el comentario.

En el episodio, sencillo y tierno por parte del moro, y adusto, cruel y fanático por la nuestra, hay mucho que aprender y no poco que olvidar avergonzados.

Si grande fué el amor sentido por algunos sultanes de Marruecos hacia Sevilla, Córdoba y Granada, después de quedar estos reinos á España, no con menor ahinco sintió el marroquí la pérdida de sus grandes y hermosas bibliotecas, aquellos millares de obras donde a la sazón se resumía la esencia de

las matemáticas, medicina, filosofía, historia, astrología, amén de las enseñanzas de su religión. Entre las nostalgias de aquellos reyes, la de sus libros tal vez fuesen las más constantes y acaso las mayores. Quizás lamentaban más la destrucción y pérdida de las obras que contenían el saber y la ciencia de su raza, que de las provincias que fueron florón del mahometismo. Razones hay cuando menos para suponerlo, al ver de qué suerte, el hincapié que hacen algunos sultanes para recuperar el tesoro de su literatura y recobrar del cristiano sus libros religiosos y científicos.

Por primera vez, en 1651, vemos el parecer del inquisidor general atinente a la devolución de obras arábicas que existían en El Escorial, negándose a las instancias del sultán de Marruecos.

El santo varón, con un criterio muy a lo fanático, oponiase al reintegro de los manuscritos que se referían a la religión mahometana, alegando pudieran ser provechosos para su afianzamiento.

De camino, para que no cupiese duda de su celo, se deshacía en una loa de la quema de más de 5.000 volúmenes hecha públicamente en Granada.

Su opinión, no obstante, no era contraria a que se devolviesen al moro, si así parecía bien al Consejo de Estado, las obras de matemáticas, historia, medicina, astrología, etcétera, etcétera.

El Consejo de Estado, empero, algo más tocado de piedad religiosa que el escrupuloso inquisidor general, votó por el fuego purificador y condenó á todos a las llamas. Intervino, afortunadamente para la cultura, el marqués de Velada, y propuso y alcanzó, fuesen todos guardados en sitio seguro y de reserva.

Vino el Rey en este parecer, y los pobres libros conservaron su existencia.

Pero la segunda parte del episodio, es la más bella, la más conmovedora y la que más de resalto pone el fanatismo de uno a par del amor a su ciencia de los otros.

¿Oyó alguien decir alguna vez que pudieran trocarse hombres por libros? ¿Tuvo alguno noticia de que un ser humano alcanzara equivalencia en tal o cual número de volúmenes? Pues he aquí que en este hecho hay de todo. En 1690 y en 1691 reanudáronse las fracasadas e interrumpidas negociaciones. El moro no olvidaba, no quería olvidar, no podía olvidar el amor de sus amores: sus obras, o por mejor decir, su ciencia, el esfuerzo intelectual de sus grandes hombres, la cultura de su raza.

Aquél su amor, sobreponíase al odio de la guerra, al feroz fanatismo de los guerreros marroquies. Larache había caído en poder del moro, con tan mala fortuna para capitanes y soldados extranjeros y españoles, que de la libertad al cautiverio pasaron buen golpe de unos y otros en muy poco espacio. Comenzadas las gestiones para ver de rescatar, si no a todos, a los cautivos de más cuenta, exigió el Sultán se les entregasen a trueque de cincuenta cristianos 5.000 volúmenes de los cogidos en Sevilla, Córdoba y Granada, y otros quinientos moros por el centenar restante. En una palabra, el Sultán ponía por precio a cada cautivo cien obras, en una mitad, y diez moros por cada prisionero, en la otra.

Con todo, ni se cumplió su deseo ni el español reformó su ya añejo juicio.

En 1691 se entregaron al Sultán mil moros por cien cristianos.

¿Enseñanzas? Están tan claras, se entran tan por los ojos, que no han menester que se las comente.

A un lado, surge la severa figura del Inquisidor general, que condena al fuego el saber, la inteligencia, la cultura de una raza, y al otro, la melancólica personalidad, con faz triste, del rey moro que anhela recuperar el tesoro intelectual de los suyos.

Más adelante, á la par de la matanza, de la guerra, de la ferocidad, del fanatismo, de la tristeza del cautiverio, aspirase el perfume de un deseo arragaidísimo de la cultura: el marroquí, que pudo pedir hermanos moros en trueque de cautivos cristianos, exige sus obras, las páginas donde se resume el saber de sus grandes hombres. No solicita dinero, no demanda compensaciones vulgares.

Pide no más los libros que se le tomasen, pedazos de sus bibliotecas, salvados por misericordia de la llama purificadora. ¡Y hay tanta grandeza en el rasgo!...

En nuestra época, donde todos andamos á la zaga de lo positivo, se nos antojaría un si es no es pueril que un rey, siquiera fuese moro, negociara tras un triunfo guerrero, la devolución de algunos millares de volúmenes.

¡Matarse los hombres, asaltar ciudades y pasar hambres y fatigas por un poco de literatura! ¡Ah, no! Hoy, cuando todo eso acontece, nadie piensa en libros, ni en tesoros artísticos o científicos.

Es más práctico y más de sustancia adueñarse de un territorio o exigir millones y millones de indemnización.

De ahí que al hallar en el margen de la Historia hechos como éste, se sienta la amargura de lo inadvertido, de los pe-

queños detalles, que no bien transcurren los años, aparecen más grandes, más hermosos y con más personalidad que los de relumbrón, consignados escrupulosamente por los historiadores.

¡Un rey victorioso que no exigía dineros ni territorios!
¡Un rey vencedor que pedía sus libros y los compraba con la libertad de sus enemigos en religión! Moro hubo de ser.

De nacer en Castilla y en aquella época, renuncia a los libros y quema a los prisioneros para mayor gloria de Dios.

Gustavo.



Escuelas Internacionales por Correspondencia.

"INSTITUCIÓN CERVERA"— (ESPAÑA)

ESCUELAS LIBRES DE

Ingenieros Electricistas, Ingenieros Mecánicos, Ingenieros Mecánico-Electricistas, Ingenieros Agrícolas, Electroterapéuticos, Arquitectos constructores, Telegrafistas Navales.

IDIOMAS con privilegio exclusivo por 20 años. ♦ **PATENTE NÚMERO 48.482**

Estas Escuelas se hallan establecidas al amparo de la Ley. El documento oficial que las autoriza se halla en el despacho del Director a disposición del público y se remite copia de dicho documento, legalizado ante notario, a todo el que se dirige a las Escuelas pidiendo datos y reglamentos.

Son las Escuelas más importantes de Europa en su clase.

Su nombre y fama son universales.

En estas Escuelas pueden cursarse todas las carreras arriba indicadas, por correspondencia, sin que el alumno tenga que salir del lugar de su residencia ni abandonar su hogar.

Tiene numerosos alumnos en España, los tiene en Alemania, en Inglaterra, en Francia, en Portugal, en Bélgica, en casi todas las repúblicas americanas: en México, en Perú, en Colombia, en la Argentina, en Uruguay, en Salvador, en Cuba, en Brasil, en Chile, en Ecuador.

Su crédito es debido a la seriedad y fama de su culto, inteligente y numeroso profesorado, y al nombre conocidísimo de su Director, Don Julio Cervera Baviera, fundador en el año 1903, en España, de las primeras Escuelas libres de Ingenieros y del sistema por Correspondencia.

EL DIRECTOR

DON JULIO CERVERA BAVIERA

Ingeniero militar retirado, Ex Comisario Regio Director de la Escuela Superior de Artes e Industrias de Madrid, Condecorado por el Estado, Miembro honorario de la Real Sociedad Geográfica Española, Ex Diputado a Cortes por Valencia, Member of the «American School of Correspondence», Miembro del Congreso Nacional de Viticultura, etc., etc.

Para más informes, detalles y matriculas, dirigirse siempre de la siguiente manera:

(ESPAÑA)

Sr. D. Julio Cervera Baviera.

VALENCIA

A VISO

Acabamos de montar nuestros talleres de imprenta, con las más modernas máquinas y ma-

terial completo para toda clase de trabajos tipográficos. Quien visita esta casa, se convence de la perfección, economía y prontitud conque cumplimos los encargos.

**: Especialidad en trabajos comerciales :
a precios sin competencia.**

:: Imp. de los Hijos de Layunta ::

MESÓN DE PAÑOS, 8. (Oficinas: Abada, 22.- Teléfono 231)

Africa Española

se reserva el derecho de admisión de anuncios y reclamos.

Todo aquel que no responda a una verdad absoluta, o a una diáfana moralidad, será desechado. Queremos que nuestra publicidad sea, no cebo de incautos, sino guía industrial y comercial irreprochable, de la cual pueda fiarse a cierra ojos toda persona de buena fe.

Lo que, con tal conducta, podamos padecer en nuestros intereses materiales, lo ganaremos en crédito y autoridad.

Porque nada más peligroso que el anuncio cuando es, no la propaganda honrada y legítima, sino espejuelo de incautos; y nada más dañino que convertirse, por descuido o granjería, en cómplice de empresas de dudosa índole.

Africa Española, respetando mucho el criterio ajeno, no publica, ni publicará nunca, anuncios ni reclamos de ese género.