



AFRICA ESPAÑOLA

31-MARZO-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. *Antolin 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. *Constancio 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 Montalvo*, médico higienista.
D. *Fermin Villalta*, cancellor 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 Belenguer*, doctor en Medicina, consejero de S. A. I. Muley el Mehdi.
D. *José García Benítez*, capitán de Ingenieros.
D. *José Martos O'Neale*, publicista, ex-consejero de Instrucción Pública.
D. *Julian Diaz Valdeparés*, presbítero.
D. *J. Telesforo Rodríguez*, publicista.
D. *Leon Martín Peinador*, teniente coronel de Artillería.
D. *Lucas Fernández Navarro*, catedrático de la Universidad Central.
D. *Luis de Armiñan*, 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 Burguete*, general de Infantería.
D. *Ricardo Donoso Cortés*, teniente coronel de Infantería.
D. *Ricardo Ruiz*, explorador, publicista.
D. *Salvador Corbella*, publicista.
D. *Santiago O'medo 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 Gillis*

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

SUMARIO

	<u>Pág.</u>
I <i>Estudio sobre los puertos marroquies.</i> —E. Lacroix.	257
II <i>El médico indígena.</i> —Dr. César Juarros.	271
III <i>Legislación y Jurisprudencia hispano-marroquies. (Renuncia al régimen de capitulaciones.—Ordenanza sobre construcciones en Larache.—Comisión arbitral minera.—Dahir sobre concesión de terrenos en Río Martín y sus contornos.—Reglamento provisional para la concesión de terrenos del Majzen en Río Martín).</i>	275
IV <i>Nuestra importación en Marruecos.</i> —Manuel Ferrer.	280
V <i>El comercio de España en Canarias y en sus posesiones de Africa.</i> —Federico Rahola.	284
VI <i>Boletín oficial de la Liga Africanista Española.</i>	289
VII <i>El mercado de Tetuán.</i>	305
VIII <i>La línea Tánger-Fez.</i>	307
IX <i>Notas financieras y comerciales.</i>	311
X <i>Noticias y comentarios.</i>	316
XI <i>La opinión de los demás. (Nuestra zona de influencia en Marruecos.—Un hecho sin precedentes).</i>	322
<i>El Corán (pliego encuadernable).</i>	59 a 66

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 recomienda 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

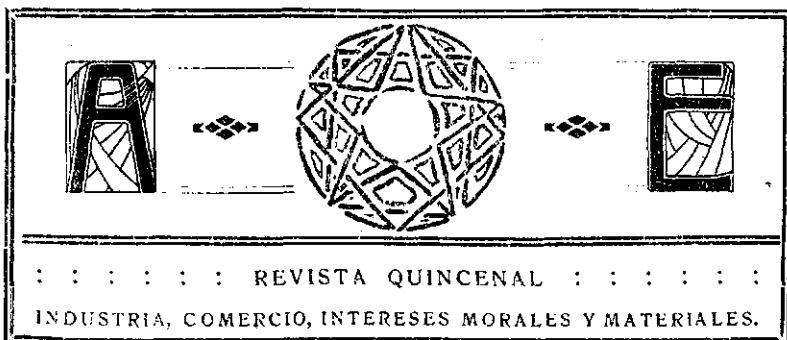
D. residente en

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.)



ESTUDIO SOBRE

LOS PUERTOS MARROQUÍES ⁽¹⁾

Radas exteriores.—Puertos interiores.—Barcos especiales y sus características.—Tánger, Larache, Mehedía, Quenitra, El Sebú, Rabat y Salé, Fedalah, Casablanca, Mazagán, Safí, Mogador y Agadir.

Los estudios publicados hasta ahora tocante a los puertos de la costa atlántica de Marruecos, pueden clasificarse en dos categorías: unos, que se extienden en ditirámicos elogios respecto a algunos sitios de la costa; otros, que abundan en exageradas críticas en orden a estos mismos lugares. En uno y otro casos, nos parece que la exactitud no ha constituido la primera preocupación de los autores. Como los franceses que se interesan por el asunto no saben a quién atender, escribo para ellos estas líneas, desnudas de pretensiones, pues quisiera mostrarles en qué difiere la costa marroquí de tantas otras, lo que tienen de particular sus puertos, cuánto puede esperarse de ellos, las obras que conviene emprender y cómo ha de procederse para comerciar de modo económico con cada uno de ellos.

Costa atlántica marroquí.—La costa atlántica de Marruecos, que se

(1) Informe oficial del teniente de navío francés M. r. Lacroix.

extiende desde Tánger al río Dráa, está del todo abierta al Oeste y expuesta en todo tiempo al oleaje del Atlántico, que bate sus playas. No tiene, hablando en puridad, un solo puerto; es decir, un solo refugio donde puedan los navíos efectuar con toda seguridad sus operaciones comerciales, emprender desembarcos y hacer visitas. No hay dársena de reparaciones ni arsenal.

Con todo, Marruecos se halla en situación privilegiada, desde el punto de vista meteorológico. Las tempestades atlánticas del Norte, que tantos siniestros producen en las costas septentrionales de España y en las de Francia e Inglaterra, sólo muy raramente la visitan. Estas depresiones pasan muy a lo lejos; tanto, que su influjo directo sólo se hace sentir muy de tarde en tarde. Nos interesan por sus efectos, porque producen esa marejada que, propagándose con mayor o menor rapidez, viene a estrellarse en la costa, carente de abrigo, haciendo inseguras las operaciones en rada. A veces, oleadas más violentas producen mareas cuyos efectos son harto conocidos y que a las veces originan la pérdida de navíos.

En tanto no tengamos verdaderos puertos—lo cual no será muy pronto—las embarcaciones estarán expuestas al oleaje en todo tiempo, y particularmente durante el invierno, lo cual es tanto más de temer cuanto que sobreviene de modo brusco, sin que ningún indicio meteorológico prevenga su arribo. Cuando están contruidos estos puertos, tan impacientemente esperados, quedará aún en Marruecos bastantes radas exteriores. Si nos da la meteorología la solución del problema que buscamos, esto es, si podemos avisar á tiempo a los puertos y buques del avance de la marejada, podrán prevenirse y quizá no haya de lamentarse desastres por el estilo de los registrados en Casablanca en Enero de 1913. Ello sería un gran paso. Mas es un estudio complejo, que sin duda no estará terminado para el próximo invierno, y al menos hogaño habrá de vigilarse aún muy cuidadosamente el material flotante.

En resumen: la costa atlántica de Marruecos es tan inhospitalaria que los capitanes de buque no deberán nunca, ni aun en verano, dormirse en una seguridad engañosa, pues el despertar podría ser desagradable. En invierno, deben considerarse las embarcaciones como en alta mar; la marejada puede sobrevenir bruscamente, y—repetámoslo—aún no sabemos prevenirnos de ellas.

Las radas.

Recorriendo de Norte á Sur esta costa, hallamos las siguientes radas abiertas al comercio:

En la zona internacional: Tanger.

En la española: Larache.

Y en la francesa: Mehedía, Rabat-Casablanca, Mazagán y Safí.

Mogador, Fedalah y, más al Sur, Agadir, no están abiertos aún al comercio.

Puede mencionarse, además, como puntos de posible desembarco: Arcila, Muley bu Selham, Ualidia, Suera Quedima, Arbalú y Aglú.

Como puertos marroquíes hallamos, pues:

- 1.º Radas exteriores.
- 2.º Desembocaduras de ríos con puertos interiores.

a) Radas exteriores.

No hay en Marruecos una sola rada abrigada. En ciertos sitios existen lugares de desembarco, puntos donde las comunicaciones costeras son más fáciles, porque la barra tiene menor rompiente. Allí se elevó ciudades, ante las cuales fondean las embarcaciones, como en alta mar, en radas abiertas a todos los vientos, radas exteriores.

Son, según dijimos: Tánger, Fedalah, Casablanca, Mazagán, Safi Mogador, Agadir, y, cuando las operaciones se hacen en rada exterior Larache, Mehedia y Rabat.

En estas radas pueden fondear los barcos a una distancia de tierra tal como la determinen su línea de flotación, la naturaleza del fondo, la fuerza de sus anclas, el estado del mar, las operaciones efectuables y también el cargamento. Los buques cargan y descargan en rada, cuando el tiempo es bueno, mediante barcazas que llevan de 4 a 15 toneladas, y que pueden transportar hasta 50. Estas operaciones, largas y costosas, exigen mucho material y personal numeroso, no siempre acquistable; y no pueden efectuarse, naturalmente, sino cuando el tiempo permite la comunicación con tierra. Pero las interrupciones son frecuentes en invierno y pueden ser muy duraderas. Entonces no trabajan las embarcaciones, y aun se ven obligadas a zarpar, capoteando el temporal en alta mar, en busca de seguridad. Sobre que hasta en los días de calma hay en rada una resaca que acarrea el deterioro rápido del material flotante.

Así, pues, la situación en que se encuentra el tráfico marítimo en estas radas se resume así: averías de material, pérdidas frecuentes de tiempo, y deterioro de los buques, obligados a estar con las calderas encendidas.

Tales inconvenientes desaparecerán por sí mismos cuando poseamos en Marruecos verdaderos puertos. Dentro de algunos años habrá tal vez algunos; tocante á los otros, mejor es no contar con ellos.

b) Puertos interiores (Rías).—Larache, Mehedia y Rabat.

En estos tres puertos son posibles, evidentemente, los desembarcos en rada exterior—después veremos si son prácticos siempre—, y así corresponden a la primera categoría.

Tenemos en Marruecos tres desembocaduras de rías donde es posi-

ble la entrada de ciertas embarcaciones. Son: el Lucus (Larache), Sebú (Mehedia-Kenitra) y Buregreg (Rabat-Saïé).

Ventajas de la descarga en las rías.

Supongamos que los buques entraron en estas rías y que se los condujo a fondeadero donde pueden efectuar sus operaciones con toda tranquilidad. Para ellos no existe ni barra impracticable, ni la mar de fondo que dificulta los movimientos y deteriora el material, fatigando los barcos. Las operaciones serán más rápidas y menos onerosas, exigiendo material de menor costo y fácil de entretener. Ya no hacen falta esos barqueros que tan caros se pagan y que trabajan cuando quieren basta con cargadores, fáciles de reclutar. Si están bien elegidos los fondeaderos, las embarcaciones no tendrán siquiera que ocuparse de las fuertes marejadas invernales, y, completamente en abrigo, apagados los fuegos y pudiendo aprovisionarse fácilmente, podrán proceder con toda seguridad a sus desembarcos y visitas.

Se necesitan barcos especiales.—Características de ellos.

¿Qué se necesita para poder disfrutar de semejantes ventajas? No tenemos la pretensión de hacer entrar en las rías del Magreb los buques de alta mar, de 10.000 toneladas por ejemplo. Más aún: juzgo que, sean cuales fueren las obras que se ejecuten y las sumas que se gasten, nunca podrán entrar en esas rías las grandes embarcaciones. Felizmente no necesitamos de tales tonelajes para comerciar; pero sí navíos especiales. Ya los hay; pero no todos poseen las características necesarias para el tráfico normal. Veamos, pues, cuáles deben ser las mencionadas características.

Nos marca un límite, primeramente, el calado, que deberá poder ser de tres metros. A más de esto, dichos buques han de poseer ciertas características (longitud y radio de vuelta) que les permitan, luego de franquear la barra, hacer los virajes bruscos que hallamos por doquiera.

Del calado.—Insistimos en lo relativo a lo del calado, que es, de cierto, lo que acarreará más molestias y mortificaciones.

Conviene sentar que los armadores y consignatarios deben atenerse a las prescripciones que vamos a formular, si quieren que los barcos por nosotros preconizados presten todos los servicios que de ellos debe esperarse. Muy a menudo, los armadores y capitanes llegan a creer que es dado, impunemente, añadir algunos centímetros al calado del precedente viaje. Muy a menudo han puesto en práctica sus ideas; es un método que puede llevar lejos. Hemos visto, en Junio de 1913, una Compañía francesa llevar a la rada de Mehedia, en marea baja, una embarcación que cala 3,60 ms. Tal buque podrá entrar en Uad Sebú unos cinco días por año. El capitán, que lo sabe, había avisado a sus armadores

que, no obstante, le ordenaron efectuar el viaje. Al llegar á Mehedía no le quedó otro recurso que volver á Tánger y transbordar el cargamento a un barco más apropiado a la entrada en el Sebú.

Calado máximo.—El calado máximo que pueden tener los buques para el paso de la barra, depende de muchas variantes, de las cuales son las dos principales:

1.^a La altura del agua sobre la barra, a cero. No es la misma en los tres puertos. En cada uno y durante la primavera, toma un valor que depende de la importancia de las crecidas; después varía, pero débilmente, en cada mes del período de buen tiempo, según la fuerza del oleaje que viene a batir la costa; su valor medio depende, en suma, como decimos, de la importancia de la crecida de cada río, y puede considerarse comprendido entre 0,80 ms. y 1,40 ms.

2.^a La subida del agua, que depende sobre todo del coeficiente de la marea y de la marea y de la dirección del viento. Varía entre 2 ms. y 3,50 ms.

Debemos, además, tener presente la longitud de la barra y, en determinado día, la altura del oleaje.

Así llegamos a encontrar como calado máximo en verano: 3,30 ms. en Mehedía y 3,50 ms. en Larache y Rabat. Durante el invierno, se tiene el de 3,10 ms. en los tres puertos. Sabemos que, con marea y barra tranquila, pueden entrar en Larache y Rabat buques cuyo calado sea de 3,70 metros; pero aconsejarse vivamente a los fletadores no pasen de 3,50 metros, si no quieren ver renovado el incidente de que antes se habla.

Calado al zarpar.—Luego de hallar el calado máximo, que nos da una de las características de nuestras embarcaciones, busquemos el calado que los fletadores deben dar a sus buques al partir con rumbo a las costas marroquíes. Se conoce la altura del agua sobre la barra, mas no conviene fiarse de su duración, principalmente en invierno, ya que no sabríamos prever las circunstancias atmosféricas. Haremos, pues, variar el calado para entrar en una ría, según el coeficiente de marea del día en que ello se efectúe.

Los fletadores, en los puertos de carga, hallarán esta fecha en verano,—cuando los períodos de impracticabilidad de la barra son muy cortos, uno o dos días—añadiendo uno más a la duración normal del viaje, y observando, además, si las mareas pierden o ganan. Un buque, que parte de Orán el 30 de Agosto, llega a Mehedía el 1.^o de Septiembre: los coeficientes son de 103 y 108; entrará, pues, el 1 o el 2 y puede llevar 3,35 ms. de calado. Por el contrario, si parte el 5 de Septiembre debe ir a 3 ms.; y llegando el 8, no podrá entrar sino en la marea del 13, con 3.50 metros. Cinco días perdidos, porque la descarga que se efectúe en la rada exterior para disminuir el calado, lo disminuirá menos, probablemente, que lo que pierdan las mareas. Si en verano añadimos sólo un día a la duración normal del viaje para tener la fecha limitada del día de entrada en la ría, no ocurre lo mismo en invierno, pues entonces el período de

impracticabilidad de la barra alcanza desde veinte días á un mes, como, por ejemplo, en Rabat. Es preciso que los barcos puedan entrar en la primera barra practicable que se produzca en cualquier marea. Conveniría para ello que no estén cargados a más de 3 ms.; y como máximo, a 3,10 ms.

Nos hemos permitido insistir en estas cosas tan sencillas y que todo el mundo conoce, pues en la práctica, nadie, ni armadores, ni fletadores, ni aun los capitanes, las tiene en cuenta lo bastante.

Característica de los buques.—Tenemos, pues, como calado máximo, 3,30 ms. en Mehedía, y 3,50 ms. en Larache y Rabat. En Mehedía, pueden ser más largas las embarcaciones y no necesitan tan buenas cualidades evolutivas.

El tipo siguiente convendrá muy bien para los tres puntos:

Longitud, 60 a 65 metros; calado máximo, 3,30 ms. (dos hélices pueden dar 10 a 11 nudos sobre la barra); carga, 500 a 900 toneladas.

En Mehedía puede llegar la longitud a 75 metros, y ser la carga de 1.200 toneladas.

Estos buques con 3,50 metros de calado máximo, existen ya, y conocemos bastantes tipos diferentes y que, en su mayoría, son barcos marineros, capaces de desafiar el mal tiempo y que podrían muy bien hacer viajes por el Norte de Europa. Si los armadores no los encuentran, no deben vacilar en construirlos, dada la importancia que tomarán dos, al menos, de los tres puertos, y las ventajas de esta clase de embarcaciones. Todo el tráfico de los tres puertos de Larache, Mehedía y Rabat debe efectuarse con ellas.

Utilización de estos barcos.

En verano estamos, dentro de la barra, absolutamente seguros del tiempo. Reuniremos en las rías el mayor número posibles de embarcaciones, que nos darán un trabajo regular y sin ninguna interrupción.

En invierno, los mayores períodos de impracticabilidad de la barra pueden, a juicio nuestro, fijarse en unos veinte días, y son muy raros: una barra que esté impracticable para barcazas o remolcadores puede ser franqueada a menudo, por un navío. Contamos, pues, con un período de veinte días, durante el cual nuestros barcos no podrán trabajar. A las personas que nos objetan con las estancias que imponen tales períodos a los armadores, hemos de preguntarles: ¿qué trabajo útil habrá proporcionado en estos veinte días el puerto de Casablanca, que es el mejor pertrechado, y cuál es el valor del material puesto fuera de servicio por tan corto trabajo?

Los navíos (que no han menester de ir al punto de destino para probar sus fuerzas) pueden abrigarse en Gibraltar o Tánger de las grandes marejadas de invierno. Se presentarán en cuanto el mar se encalme, y, a la primera barra practicable, los haremos entrar por series, tan nume-

rosas como lo permitan el número de pilotos y de sitios de fondeadero. No se hacinará los navíos, sino que ha de escalonárselos en las rías, tomando precauciones contra los golpes de mar y las crecidas.

Podemos, v. gr., adentrar tres navíos en Larache, ocho en Mehedía y cinco en Rabat, y descargarlos por completo en tanto que los grandes, que quedaron en la rada exterior, no habrán podido poner en tierra una sola tonelada de material.

Resumiendo: necesitamos navíos especiales, marineros, que entren en las rías por series cuando está la barra practicable, y que escalonaremos en los diferentes fondeaderos (tan numerosos cual sea posible) que se haya podido encontrar. En estos puertos no se emprenderá la descarga en rada exterior sino en verano, excepcionalmente; nunca en invierno.

Varias consideraciones sobre los diferentes puertos.

Tánger.—La rada de Tánger es una de las mejores existentes en la costa atlántica marroquí. Es, con la de Mazagán, la única donde se esté un tanto abrigado de la gran marejada de Oeste. Los vientos del Este, asaz frecuentes, y que encalman la barra y sosiegan el mar en los otros puertos, son los que en Tánger dificultan las operaciones comerciales. A las veces, en pleno verano, su violencia obliga á los buques á abandonar la rada.

La de Tánger, que es buena, está bien provista de material de desembarque, y posee para él una dársena muy bien abrigada. Pero el tráfico presente dista mucho de corresponder a la importancia de este material. La construcción de la línea Tánger-Fez proporcionará a Tánger, dentro de poco, una importancia nueva, que habrá de acrecentarse. Está resuelta la construcción de un puerto; mas aún no se ha construido!

Tánger proseguirá siendo puerto de escala para las líneas marroquíes, y debe ser el puerto de Fez. Pero no creo que resulte nunca lugar de escala para las grandes líneas navieras, ni gran puerto carbonero.

Larache.—Este puertecito, desembocadura de la zona española y de la parte Norte del Garb, muy fértil, no tendrá nunca otra importancia que la de un puertecito regional (1). La barra es muy dura, brusco el recodo de entrada; en la ría se puede encontrar fondeadero para dos y quizás tres navíos, mas ninguno de ellos estará al abrigo de los golpes de mar. Es el único puerto marroquí en que se intentó acondicionar la barra. Diputamos que la solución adoptada es la única conveniente; pero la mejoría alcanzada no corresponde a los sacrificios hechos.

Mehedia.—Es el fondeadero existente en la desembocadura del Sebú. La barra, aunque extensa, no tiene las vueltas bruscas de la de Larache

(1) Queremos creer que los juicios del autor de este trabajo obedecen no más á un estudio poco profundo y celeroso.

y Rabat, y, una vez franqueada, deben los navios recorrer obra de 500 á 600 metros antes de llegar al sitio de anclaje. En este trayecto reciben de costado una marejada que entorpecerá mucho los movimientos de los barcos con carga. Así, la dirección del puerto había suprimido el descargue en rada exterior, bastante menos fácil que en las otras dos radas y harto contrario a la utilización racional del puerto. Aun no se intentó el arreglo de la barra, y, dadas la longitud y posición de ésta, creemos que no debe acometerse ninguna obra en tal sentido.

En desquite, una draga que operase los días de muy buena barra, prestaría grandes servicios, y podría trabajar igualmente remontando el cauce. La rada inferior ofrece anclaje para cuatro embarcaciones pequeñas, o tres grandes. Los golpes de mar se hacen sentir con gran violencia, por lo cual es mala la estada; los barcos no están al abrigo en invierno, tanto por las crecidas como por los golpes de mar. Razones tales, y otras que sería prolijo desarrollar ahora (facilidad de construir todas las instalaciones de un puerto, muelles de atraque, de carga y descarga, almacenes, facilidad de comunicaciones con el territorio circunvecino, posición geográfica, etc.,) han obligado a llevar el puerto a 16 kilómetros de Mehedía, a la alcazaba de Quenitra.

Quenitra.—Cerca de la alcazaba de este nombre pueden anclar actualmente cinco grandes navios, que no tendrán que temer ni los golpes de mar, quebrados por cuatro recodos, ni las crecidas, por la buena estancia. Está construido ya un descargadero provisional, y dentro de un mes habrá otro, grande y muy sólido. Pueden las embarcaciones aproximarse al muelle para sus operaciones de carga y descarga, y los trenes vendrán á tomar las mercancías al mismo descargadero. El abastecimiento de agua es muy fácil, pues la del río es dulce en el reflujó. Es, en suma, un verdadero puerto al que solo falta un taller de reparaciones, ya que el dique sería completamente inútil. Dentro de poco poseerá el puerto un pontón maderero de 15 toneladas, que al fin reemplazará el material servible para manejar grandes pesos.

Todo navio que entre en Mehedía puede ser llevado directamente a Quenitra, salvo circunstancias excepcionales, que un trabajo inteligente de limpia podría suprimir con facilidad. Los 16 kilómetros que median entre ambos puntos, ofrecen excelentes fondeaderos para los navios; pero aun queda mucho por hacer respecto a la instalación del puerto propiamente dicho. No hay flete de retorno en Quenitra, ni menos en Mehedía, ya que la autoridad militar ha prohibido la destrucción del bosque de Mamora; mas lo habrá dentro de poco dada la gran fertilidad de toda la cuenca fluvial.

Navegabilidad del Sebú.—El Sebú, que nace en el Gran Atlas, recorre primeramente una región rocosa, donde reviste un carácter torrencial, con numerosos rápidos. Sale de las montañas en Mueliza el Bab, a 300 kilómetros de su desembocadura, y se dirige al mar en declive suave, extendiéndose por inmensa llanura en numerosos meandros. La marea se deja

sentir hasta el puerto de Sebú, a 80 kilómetros del mar. Pero dada la importancia de los vados en los 18 kilómetros que separan aquel punto de Mechera Tassa, la parte marítima del curso, propiamente dicha, no comienza hasta este último vado.

Hasta Muelin el Bab, no tiene para nosotros el río interés ninguno: no es utilizable ni inmediatamente ni en plazo breve. Siendo Quenitra el puerto marítimo actual, la cuestión de la navegabilidad del Sebú se plantea entre Quenitra y la entrada en la llanura; por ejemplo, Sidi Alí Sel-lami.

La parte comprendida entre Quenitra y Mechera Tassa se conoce por modo suficiente, pues durante dos años la marina nacional ha efectuado con regularidad el servicio de convoyes entre ambos puntos. En todo el año (salvo algunos días durante las grandes crecidas), es practicable el río hasta Mechera Tassa para los buques cuyo calado sea de 1,10 metros y que sepan aprovechar la marea. Más allá de Mechera Tassa no ocurre lo propio. Por carencia del necesario material, la Dirección del puerto de Mehedía no ha podido estudiar dicha parte de modo tan regular como la precedente y dejó el cuidado de hacerlo a contratistas de transportes fluviales, que no consiguieron nada.

Estudiemos la, para muchos, oscura cuestión de la navegabilidad del Sebú agua arriba de Mechera Tassa.

Comenzose a estudiarla en 1911 para el abastecimiento de las columnas que operan en la región de Fez, y no ha perdido nada de su importancia. Dadas la dificultad de las comunicaciones en Marruecos, y el costo y duración de la construcción de los caminos y vías férreas, conviene saber con exactitud qué partido puede lograrse de esta vía natural de penetración. Quenitra exigirá muy pronto flete de retorno y atraerá toda la exportación de la cuenca del Sebú. Y en visperas de ser construido el ferrocarril Tánger-Fez, que cortará fatalmente el río y su afluente el Uboja, nos interesa estar bien enterados de los servicios que esta vía fluvial puede prestarnos.

¿Es navegable el Sebú? ¿Constituye vía práctica de acceso al interior? Si no lo es, ¿en qué condiciones podría resultarlo?

Luego de su notable expedición hacia Fez, el oficial de Marina Le Dantec, que fué el primero en explorar esta parte del río, consignaba en su informe: «Desde Mehedía á Muelin el Bab, con sólo acondicionar cuatro vados puede hacerse navegar, durante todo el invierno (excepción hecha acaso de algunos días), un material cuyo calado con carga sea de 0,70 m. a lo más. Durante el verano, muchos vados sólo tienen 9,30 m. de agua. Sólo con trabajos más serios y entretenimiento constante se haría posible la navegación.» El comandante Lagorio, primer director del puerto de Mehedía, que ha estudiado mucho la cuestión, dice en otra parte: «Se necesita acondicionar el río en cada uno de los vados para dejar pasar embarcaciones que tengan 0,40 m. de calado.» Sean cuáles fueren los trabajos de habilitación efectuados, debe con-

tarse con pequeñas profundidades y elegir buques de calado más modesto: no pasar de 0,40 m. me parece tan necesario para los remolcadores como para las chalanas en carga, pues la profundidad de 0,40 m. es ya superior a la de los vados en el estiaje, y sería quizá exactamente la obtenida después de los trabajos de acondicionamiento.» He aquí, pues, lo dicho desde los comienzos por entrambos oficiales, y se convendrá en que ello no significa que la navegación sea posible siempre en 0,40. Cuantas observaciones se han hecho con posterioridad confirman tales asertos.

Resumiendo: En tanto no se habiliten los vados, la navegación á 0,40 metros no es posible, considerada como empresa comercial. En invierno (Diciembre a Mayo) podrán pasar navios de mayor calado, que sepan aprovecharlas crecidas. Deberán guarecerse a tiempo, cuando llegue el golpe de agua, y luego, dada la rapidez del descenso, en no quedar embotellados más allá de Mechera Tassa.

Para que el Sebú sea vía práctica de penetración al interior, debe comenzarse por acondicionar los vados, o buscar remolcadores con menos de 0,40 m. Tales remolcadores existen; pero tantas veces oímos decir a los sucesivos contratistas de transportes fluviales por el Sebú que contaban con el material deseado, que aguardamos verle llegar a Mehedia para creer que la navegación comercial por el río ha entrado al fin en el dominio de las realidades.

No debe juzgarse que ello sea imposible porque hasta ahora nadie haya triunfado en la empresa. Los contratistas se apresuraron a traer material, pero ninguno se preocupó de que tuviese las condiciones requeridas. Un día, tal vez muy próximo, veremos llegar al cabo verdaderas embarcaciones fluviales con calado mínimo, y que, tripuladas por personal serio, capaz de reparar las averías inevitables, abran definitivamente al comercio los 520 kilómetros de curso del Sebú.

Las condiciones en que ha de efectuarse la navegación, nos condujeron a elegir como buque tipo un remolcador de doble hélice: buen maniobrero y con 0,25 m. de calado, que desarrolle una velocidad de 16 kilómetros, lo que ha de permitirle remolcar contra corrientes de tres nudos, que son resultado de las crecidas medias. Es lamentable que no se haya hecho ningún ensayo en tal sentido con buques de hélice aérea, a los cuales se inclina toda nuestra preferencia.

Rabat-Salé.—Son los puertos de la desembocadura del Buregreg.

La barra, muy dura, con recodo excesivamente brusco, se asemeja mucho a la de Larache.

A pesar de la perspectiva de muy importantes servicios, no se intentó aún la habilitación de la barra. Las únicas obras que en Rabat deben hacerse, son: habilitación del río para que pueda recibir más buques; instalación de un desembarcadero para que pueda hacerse la descarga a cualquier hora de la marea y retirada más pronta de las mercancías pues-

tas en tierra. El conjunto de estos trabajos sería menos costoso y prestaría servicios más importantes que la proyectada construcción de un muelle entre la Aduana y los Udalas, cuya necesidad y utilidad no comprendemos bien.

En verano hay tres fondeaderos para pequeños navíos en las inmediaciones de la torre Hassán. Y entre ésta y el séptimo kilómetro pueden situarse otros cinco o seis. En invierno podemos alojar cinco entre el sexto y séptimo kilómetro, donde tendremos, en la invernada, puestos de descarga, y otros de espera en verano. Los buques tendrán la proa agua arriba, y nada han de temer de las violentas marejadas; provistos de sólida obra muerta, resistirán las grandes crecidas. Además, desde el punto de vista de vista marítimo, nada se opone á que se haga en las cercanías de Alcántara lo que se ha hecho en Kenitra, respecto al Sebú.

En cuanto se organicen en Rabat los servicios de pilotaje, podrán entrar en el río, el primer día en que la barra se muestre practicable, tres o cuatro navíos en invierno y siete u ocho en verano (veleros y vapores). Y la descarga podrá efectuarse tranquilamente, mientras los buques de alto bordo continuarán en la rada exterior contemplando la barra.

Fedalah.—La rada de Fedalah está abrigada del SO. al O., pero no protegida del oleaje del NO. Es más accesible, en invierno, que la de Casablanca; pero la hacen molesta los vientos del NE. La Compañía Herrent construye un puerto que prestará grandes servicios hasta que se termine el de Casablanca. Actualmente sólo se dispone de una rada exterior. Los desembarques son difíciles en la playa, y los muelles son inaccesibles a media marea. De desear es que el material de barcaje pueda disponer de abrigo y que el puerto llegue a término antes del invierno de 1914.

Casablanca.—Respecto a tráfico, Casablanca es el primer puerto marroquí. No es raro hallar anclados en él más de veinte grandes vapores, que cabecean y se balancean a más y mejor, esperando que los esfuerzos conjuntos de la dirección del puerto y del servicio de barcaje consigan descargarlos. El tráfico de importación aumenta a diario, y dados los medios de que se dispone, cabe tener a dicha que la recolección haya sido mediana en la Chauia durante 1913.

Está resuelta la construcción de un gran puerto en Casablanca, y los trabajos dieron comienzo; mas ¿cuándo se los verá concluidos? El puerto debe estar concluso dentro de siete años; pero Casablanca necesita, ante todo, para el material de barcaje, un abrigo donde éste no tenga que temer nada de los grandes golpes de mar invernales, y en ello debe emplearse, primeramente, la Compañía adjudicataria. Mucho habrá trabajado si lo construye en el poco tiempo que falta para el periodo de fuerte oleaje.

El próximo invierno será la rada de Casablanca lo que fué exacta-

mente en años anteriores, y verá reaparecer las largas jornadas de paro forzoso. Y ello seguirá hasta que al fin se logre construir el dique que ha de mantener en seguridad a los navios durante el invierno, ofreciéndoles toda clase de garantías para sus comunicaciones fáciles en invierno. Trátase, pues, de construir terraplenes y de preparar los atraques al muelle.

Ya que, desde el punto de vista de las operaciones en rada, no habrá hecho Casablanca progreso alguno durante el invierno próximo, conviene disminuir en lo posible el hacinamiento en la rada, o, empleando una expresión consagrada, descongestionar el puerto. Pero Casablanca no debía recibir cosa alguna de las destinadas a la región Norte de Marruecos: Quenitra y Rabat podrían tomar lo que les está destinado y lo que se destina a la región Mequinez-Fez. Si Rabat no está habilitado, Quenitra bastará ampliamente, y ello subraya la importancia de los navios especiales. Por otra parte, Fedalah y Mazagán mostraron ya que están pertrechados para trabajar seriamente, aun con mal tiempo. Basta, pues, para descongestionar Casablanca, conducir directamente a los puertos del Norte o del Sud el flete militar o comercial de estas regiones.

Quitémosle á Casablanca lo que no le corresponde, bien por el Norte, bien por el Sur, cosa á la cual no se opone nada. Pues bien: estamos persuadidos de que aún le quedará más suma de trabajo que el que puede desarrollar durante el período invernal.

Mazagán.—Es, con Tánger, la mejor rada natural de Marruecos. Desgraciadamente para ella, por haber intervenido otras consideraciones que las de mero carácter marítimo en la creación de un puerto, Casablanca se ha llevado la palma. Pero debe confesarse que no se comenzó a reconocer los méritos de Mazagán y a criticar con tanta viveza a Casablanca hasta que se decidió construir el puerto en este último punto. Con todo, Mazagán no debe descorazonarse. Es puerto llamado á adquirir gran importancia, su hinterland es ya suficiente—en extensión y riqueza—para asegurarle enorme tráfico, y así atraerá todo el del interior, convirtiéndose en el verdadero puerto de Marraqués en cuanto ambas poblaciones estén unidas ferroviariamente. Mazagán, á su vez, será dotada de puerto algún día.

Mientras, como se necesita bastante dinero para arreglar la rada, convendrá hacer más fáciles las comunicaciones con tierra. Es cuestión fácil de resolver y no muy costosa el permitir á las barcazas atracar al muelle á toda hora y descargar con rapidez, bien construyendo un espigón, ya abriendo la dársena.

Safi.—Es la rada exterior en toda su esplendor. Quizá sea Safi el punto costero más cercano á Marraqués y el que puede comunicar más fácilmente con la capital del Sud: respecto al tráfico era, sin duda, en 1912, el segundo puerto marroquí. Por desgracia, el puerto no tiene nada

comparable á los de Casablanca, Mazagán y Mogador: ni el menor abrigo para las barcazas, que han de quedar en seco todas las tardes, ni siquiera un remolcador pequeño que, por otra parte, correría gran peligro en las primeras marejadas, y, además, operaciones muy largas en la playa, las cuales interrumpen á menudo la resaca. El desembarcadero no es de ninguna utilidad en su presente estado, pues, sobre carecer de la necesaria longitud, no está siquiera unido á tierra. El porvenir de este puerto, obligado actualmente á cargar y descargar sus mercancías en plena costa, está en la habilitación rápida de un desembarcadero, y Safi debe apresurarse en ello si no quiere que Mazagán le destrone por completo.

Mogador.—La rada interior ofrece buen abrigo a las embarcaciones contra el oleaje del N. y NNO. Pero el restante entra con facilidad y obliga con frecuencia a los buques—incluso en verano— a abandonar la rada. No pudiendo sostenerse en la exterior, tienen que aguantar a la capa. Así, pues, los buques fondeados en la rada exterior deben ser muy prudentes.

El material de barcaje subviene con amplitud a todas las necesidades. Hay un abrigo excelente para las barcazas, pero ninguno para el remolcador. Algunas obras de poca importancia permitirán a las barcazas—como en Mazagán—llegar a la aduana en cualquier hora de la marea, y regularizar así el trabajo en la rada. Mogador, con los pertrechos suficientes, suministrará trabajo abundante, pero tiene en contra suya la dificultad de comunicaciones con el interior de Marruecos. Sólo el Sus se aprovisiona aún en este puerto y para abandonarlo no más espera que el de Agadir se abra al comercio.

Agadir.—La rada de Agadir no es aún muy conocida e ignoramos con qué fuerza entrará el oleaje de invierno. Tiene abrigo completo en verano y apenas se siente esa resaca que tanto estorba las operaciones comerciales en otros puertos. Es evidentemente el futuro puerto del Sus y del Sud de marruecos.

Las barcazas más convenientes son las de Safi, en tanto que la descarga se efectúe en la plaza.

Conviene estudiar, desde ahora, la construcción de dos desembarcaderos: uno para la descarga y otro—que se hará después—al que atraquen directamente los buques. Esta, a juicio nuestro, es la solución que debe adoptarse respecto a Agadir.

Tocante a los otros puntos de que hemos hablado—Mutley bu Selam, Ualidia y Suera Quedima—y que tantas alabanzas han merecido alternativamente a la Prensa, diremos que el primero es una laguna sin comunicación práctica con el mar; que el segundo, Ualidia, que se afirmó ser el Bizerta marroquí, ofrecerá anclaje a pequeñas embarcaciones sí, a fuerza de gastos, se consigue limpiar de rocas la entrada y habilitar la laguna; y que el tercero, Suera Quedima, es un pequeño refugio de ve-

rano, inutilizable en invierno. No vemos, pues, qué importancia pueden tener estos tres fondeaderos.

Resumiendo.—En la costa marroquí del Atlántico falta un puerto que es indispensable, y que debe construirse rápidamente. Se ha elegido a Casablanca en la parte de Marruecos sometida al Protectorado francés: no diseminemos el esfuerzo y ocupémonos en serio de Casablanca. Constrúyase primeramente la dársena, después un abrigo para los navíos. Más tarde podrá mejorarse las condiciones de desembarco, atracar los buques a los muelles, construir rompeolas e instalar diques bien protegidos, que al fin procuren a Casablanca la importancia a que le dan derecho su pasado y su posición geográfica.

Pequeñas sumas bastarán para los otros puertos, donde creemos necesarias las siguientes obras: en Mazagán, Mogador, Agadir y Rabat, habilitación para que la descarga pueda efectuarse en cualquier hora de la marea; en Rabat, para conseguir que los buques atraquen en el río, y hacer un malecón más extenso en la Aduana. Todo esto, repetimos, puede efectuarse con mucha rapidez y con escaso dispendio. A la obra, pues; ya se ha perdido demasiado tiempo.

E. Lacroix.

A bordo del *Du Chayla*, Agadir, 1913,



EL PROBLEMA SANITARIO EN MARRUECOS

VII

El médico indígena.

Seleccionado el soldado, seleccionado el colono, queda un tercer factor a determinar: el médico, como preliminar indispensable para llegar al análisis de la organización sanitario que debe tenderse a crear en Marruecos.

Los médicos han de cuidar en África tres clases de enfermos: soldados, colonos e indígenas.

Respecto a los primeros no existe la menor duda ni el menor motivo para emborronar cuartillas. Los soldados deben ser asistidos por los médicos militares.

En cuanto a los colonos tampoco existe razón que justifique grandes ampliaciones. Los colonos deben ser cuidados y visitados por médicos civiles.

Sin embargo, habría que hacer una excepción para los puestos avanzados, de peligro, donde aun se estuviera sosteniendo luchas lentas y abrumadoras, de esas que cuestan hoy una vida, mañana otra y que obligan al elemento civil a un vivir de constante inquietud y alarma.

Aquí los médicos serían también militares.

Respecto al moro, sería ofender al lector intentar demostrarle que debiera ser también moro el médico. Ventajas de idioma, de conocimiento de raza y costumbres, facilidades para el intercambio psicológico, identidad de creencias religiosas, etc., etc.

Pero aquí ya no es posible pasar tan como sobre ascuas. El tema es amplio y rico en matices. Además, bien a mi pesar, bastantes de mis puntos de vista son opuestos a lo que es corriente leer y oír.

En primer término, al empleo del médico indígena no debe recurrirse sino en las zonas totalmente pacificadas, lejos de

las líneas de avance, en aquellos territorios donde pueda tenerse la seguridad de que no ha de volverse a oír el cañón, ya que con el silencio de los fusiles no será posible contar nunca.

Frente al enemigo, en las avanzadas, no puede ni debe curar más médico que el militar, y, esto es de una claridad meridiana.

El uso del médico indígena quedaría relegado a las zonas pacificadas y, por paradójico que parezca, a aquellas a que no llegaron todavía nuestras armas.

Los moros de las zonas próximas a las de ocupación suelen pedir con gran frecuencia asistencia a los médicos europeos. Esta misión ha sido desempeñada siempre con un celo, una habilidad y un éxito imponderable por los médicos militares.

Pero por mucha que sea la abnegación, por grande que sea el valor de los médicos militares, y cuéntese que en derrochar abnegación y valor son maestros, su radio de acción no puede extenderse más allá de unas docenas de kilómetros.

El médico indígena se hallaría en mucho mejores condiciones, por indígena precisamente, para internarse predicando la buena nueva de la civilización.

Si el moro tiene un enorme respeto para el médico europeo por que sabe calmar dolores, curar llagas y ahuyentar fiebres, que nadie entre ellos logró calmar, curar, ni ahuyentar, figúrese el lector hasta qué punto no llegaría su admiración y cariño, su sumisión hacia el que reuniera las dos condiciones de médico y hermano en raza y religión,

Antes que la acción diplomática, antes que la acción de las armas, llegaría a los aduares y los zocos la influencia de la más admirable y consoladora de las creencias, llevada por hombres que hablarían el mismo idioma, sabrían de las mismas adoraciones y tendrían los mismos hábitos, la misma rai-gambre psicológica ancestral.

Y tan claro es esto y tan sugestivo es esto que ya ha sido defendida, escrita y propagada la idea del médico indígena.

Pero se ha cometido un grave error en la exposición del proyecto. Y bueno será hacer constar, antes de seguir adelante, que no me guía propósito alguno de controversia. Por eso callo nombres. Expongo mi modo de entender del problema sanitario marroquí y lo abandono a la consideración del lector.

He hecho un estudio personal, independiente, de la cuestión, sin pensar en lo que otros dijeron o pensaron, sin otra finalidad que ser leal a mi modo de pensar.

GUIA DEL VIAJERO

ESTABLECIMIENTOS ESPECIALMENTE RECOMENDADOS.

Hotel Cecil Gran lujo, servicio esplendido, 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.* Conde del Serrallo 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 succulenta, 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 irrepachable.
LARACHE

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

Cecil Hotel Habitaciones espaciosas, servicio irrepachable, 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

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO

-- DE --

Justo Martínez

Impresión de toda clase de obras
de lujo y económicas, trabajos co-
merciales, etc.

Precios sin competencia

Despacho:

Puerta del Sol, 1.

Talleres:

Aduana, 17.

MADRID

Todo esto viene a cuento de que por personas de indiscutible autoridad e indudable cultura se ha sostenido la conveniencia de fundar una Facultad de Medicina en Marruecos.

El error, a mi modo de ver, es considerable en el terreno científico y en el colonizador.

Técnicamente habrían de encontrarse enormes dificultades para la enseñanza. ¿Qué enfermos iban a utilizarse para la instrucción clínica? ¿Europeos? No es posible admitirlo ni en hipótesis. El europeo debe *aparentar* siempre una gran superioridad en todos los órdenes sobre el indígena. Por la misma razón que los oficios bajos no debieran ser permitidos al europeo, por lo mismo que debiera evitarse, *a toda costa*, la mendicidad europea, no sería lógico permitir que, estudiantes moros utilizasen para su aprendizaje enfermos europeos. A más de la casi segura resistencia de estos.

¿Enfermos indígenas? Sería un medio bastante seguro para alejarlos de nuestros hospitales. Cualquiera que conozca un poco la psicología del moro tendrá que reconocerlo así.

Y se plantea aquí otro enojoso problema. La enseñanza médica no puede alcanzar eficacia alguna sino tiene por base una abundante práctica en el cadáver. Cómo obtener estos. ¿Europeos? ¿Se atreverá nadie a aconsejar que se entreguen cadáveres europeos a estudiantes indígenas? ¿Indígenas? ¿Es posible ni pensar esto en un pueblo tan fanático como el marroquí?

Pero con ser importantes no son sin embargo estos los aspectos fundamentales del problema.

Lo fundamental es el riesgo que supondría una Facultad indígena en el sentido de servir de mucho para despertar y azuzar el ideal islámico.

Mandar a los zocos médicos indígenas ansiosos de sacudir los yugos europeos, sería de una imprudencia cuya calificación dejo al lector.

Es preciso que el médico indígena sea un apóstol de la civilización, un convencido de sus ventajas, un enamorado de ella. Un hombre que lleno de fe, vaya a pasear sus ideales de renovación por las cabilas.

Y esta europeización del indígena sólo se puede lograr haciéndole vivir su juventud en Madrid, en Barcelona, en Valencia, nuestros grandes centros universitarios, donde forzosamente ha de crearse afectos, amistades, donde forzosamente ha de rendir su naturaleza salvaje ante los altares de la civilización.

Aun así, al cabo de los años, el Islamismo, que tanto preocupa ya a los argelinos, habrá de imponerse. El final de todo

intento de colonización es siempre la independencia del país a que se llevó la civilización; pero cuanto más se retrase, mejor.

Una Facultad de Medicina en Tetuán, sería, al cabo de unos cuantos años, un temible foco de rebeldía, capitaneada por gente joven y culta. Sólo la estancia durante años en una gran capital española puede limar las garras del león.

Se plantea aquí un dilema:

¿Compensan las ventajas que reportaría el contar con un cuerpo de médicos indígenas, el riesgo que supondrían estos para la conservación de nuestro dominio?

Es una cuestión difícil de plantear y más aun de resolver.

Si se tiene en cuenta que, hágase lo que se haga—como demuestra la Historia—el final de toda colonia es siempre su independencia y que esta llega tanto más pronto cuanto más rápida es la adquisición de cultura por el elemento indígena, no cabe dudar que crear médicos indígenas, como crear abogados indígenas o ingenieros indígenas, etc., es acelerar su manumisión.

Pensando así, los franceses tienen depositada la asistencia de los campesinos argelinos en manos de los médicos militares

Pero este riesgo, imposible de evitar de todos modos, con y si médico indígena, porque es ley de Historia, se halla compensado por el ahorro de dinero, vidas y tiempo que el médico indígena supone.

De todos modos Marruecos ha de volver a ser independiente, a ser un país autónomo. Pues si esto es inevitable, que la fase de posesión se alargue lo más posible y que llegar a ella sea lo menos costoso posible.

Deben, pues, fomentarse que los indígenas vengan a estudiar a nuestras Universidades Medicina, lo mismo que cualquier otra carrera; pero a nuestras Universidades. Así, por lo menos, se acostumbrarán a amarnos y a reconocer las discutibles ventajas de la Civilización.

Queda ahora otras dos cuestiones por resolver.

¿Ha de permitirse ejercer la carrera en el Marruecos español a todo médico civil que lo desee?

¿Han de seguirse los procedimientos actuales de que los médicos militares destinados lo sean con arreglo a un turno?

Pero estas cuestiones transcendentales necesitan más amplio desarrollo que el que fuera lógico en este artículo, ya un poco largo, y por ello lo dejaremos para otro.

Creemos haber hecho ya bastante labor con el análisis de los diversos aspectos del tema: el médico indígena.

Dr. César Juarros.

LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA

HISPANO-MARROQUÍES

Renuncia al régimen de capitulaciones.

«Los infrascriptos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, hacen, de común acuerdo, la siguiente declaración:

Tomando en consideración las garantías de igualdad jurídica ofrecidas a los extranjeros por los Tribunales franceses del protectorado, el Gobierno de S. M. renuncia a reclamar para sus cónsules, sus súbditos y sus establecimientos en la zona francesa del Imperio Jerifiano todos los derechos y privilegios nacidos del régimen de capitulaciones. Los Tratados y Convenios de toda clase en vigor entre España y Francia se extienden de pleno derecho, salvo cláusula contraria, a la zona francesa del Imperio Jerifiano.

En cuanto le concierne, el Gobierno de la República francesa se compromete a renunciar igualmente a los derechos y privilegios existentes en favor de sus cónsules, sus súbditos y sus establecimientos en la zona española tan pronto como los Tribunales españoles sean establecidos en dicha zona.

La presente declaración producirá efectos a los diez días de su fecha.
Hecho por duplicado en Madrid el 7 de Marzo de 1914.
(Firmado) El marqués de Lema (firmado) Geoffray.»

Ordenanza sobre construcciones en Larache.

Sid Mohamed Fadel Ben Yaic, bajá de Larache, Presidente de la Junta de Servicios locales,

Por acuerdo de la misma,

Hago saber:

1.º Que desde la promulgación del presente bando queda termi-

nantemente prohibida toda construcción o reparación de finca urbana y cercado de finca rústica sin el previo permiso de esta Junta.

2.º Para obtener el permiso se solicitará en instancia acompañada de planos o croquis firmados por persona competente.

3.º La exhibición del permiso escrito, firmado por el Presidente, podrá ser exigida por cualquier miembro de la Junta o dependiente de la misma.

4.º Los contraventores de este bando incurrirán en las penalidades siguientes:

a) Suspensión inmediata de las obras o trabajos hasta la obtención del permiso y multa de diez duros hassani.

b) Los reincidentes en la contravención serán castigados con multa superior siempre a diez duros, y que podrá llegar hasta ciento.

Larache, 9 Hodchá de 1331 (9 Noviembre 1913).

(Firmado).—MOHAMED FADEL BEN YAICH.

Comisión arbitral minera.

Con arreglo a lo previsto en el reglamento relativo a la resolución de los litigios mineros en Marruecos, que reconocen una causa anterior a la publicación del *dahir* jilifiano sobre minas, se ha constituido la Comisión arbitral a que se refiere el segundo párrafo del artículo 1.º del mismo, habiendo sido designados árbitros de España y de S. A. I. el Jalifa de nuestra zona, respectivamente, los Sres. D. Joaquín Fernández Prida, catedrático de la Universidad Central, y D. Manuel González Hontoria, ex subsecretario de Estado.

Conforme al art. 3.º del citado reglamento arbitral para la zona española, el plazo para presentar las demandas terminará el 20 de Mayo; es decir, cuatro meses después de la publicación del *dahir* jilifiano antes mencionado.

Estos acuerdos han sido puestos en conocimiento de las Potencias signatarias del Acta de Algeciras, por los representantes de S. M. acreditados cerca de las mismas.

Dahir sobre concesión de terrenos en Río Martín y sus contornos.

Loor a Dios único.

Que la oración de Dios sea sobre nuestro Señor y Amo Mahoma y Su familia.

(Lugar del sello).

Se hace saber por este escrito elevado que Nos, por la fuerza del Alto y Poderoso y con su ayuda, no hemos cesado de cuidar del progreso y las necesidades de esta feliz zona, velando para adoptar todos los medios posibles de mejoramiento de la misma, esperando sea todo ello para el bien y provecho de todos los súbditos.

En su consecuencia ordenamos la concesión a todos los particulares para que puedan proceder a la construcción u otros fines lícitos en los terrenos públicos y del Majzen enclavados en Río Martín y sus contornos, hasta tanto la Junta de Reglamentación de los bienes Majzen y Habús no procede al estudio definitivo de aquéllos.

Por lo tanto, venimos en disponer que con el concurso de los empleados destinados al estudio de estos trabajos se redacte un Reglamento provisional que no empezará a ponerse en vigor sin nuestra aprobación y sobre la base del cual se podrán conceder las mencionadas tierras, previa sujeción a ciertas condiciones y ello hasta que se redacte o se dicte la solución definitiva en esta materia.

Dios haga marchar estos trabajos por el mejor y más provechoso de los caminos. Y la paz.

Escrita nuestra orden, glorificada por Dios, a 26 de Hoxa 1331 (26 de Noviembre de 1913).

Visto el dahir expedido en el día de la fecha por S. A. I. el Jalifa de la zona de influencia española en Marruecos, el Príncipe Muley el Mehdi Ben Ismail Ben Mohamed, disponiendo se redacte por los empleados dedicados a su estudio un Reglamento para la concesión provisional de los terrenos propiedad del Majzen, enclavados en Río Martín, en tanto que la Junta para la reglamentación definitiva de los bienes Majzen no última su labor.

En el ejercicio de las facultades que me han sido conferidas como Alto Comisario de la zona de influencia de España en Marruecos,

Decreto.

Artículo único. Que para el mejor cumplimiento de lo que en el referido dahir se dispone, la Delegación para los servicios de fomento de los intereses materiales procederá con la urgencia que el caso requiere al estudio de los trabajos que han de servir de base a la concesión de terrenos en Río Martín, objeto de la mencionada disposición, teniendo en cuenta el plano de urbanización ya aprobado.

Dado en Tetuán a 26 de Noviembre de 1913. --JOSÉ MARINA.

Reglamento provisional para la concesión de terrenos del Majzen en Río Martín.

Art. 1.º Los terrenos del Majzen en Río Martín comprendidos en el proyecto de urbanización se darán a censo por parcelas o manzanas, no concediéndose a ningún peticionario mayor extensión que la que demuestre serle necesaria a los fines que se propone.

Art. 2.º Toda petición debe hacerse señalando la parcela que se desea, a cuyo fin se podrán examinar el plano de urbanización y las valoraciones de los terrenos, que estarán a disposición del público en las oficinas de la Delegación para el fomento de los intereses materiales en Marruecos y en las del Majzen, durante las horas que a este efecto se fijen.

Art. 3.º A los que, con autorización provisional o sin ella se hayan instalado o se estén instalando, y a los que hayan presentado instancias hasta esta fecha y se conozca su domicilio, se les comunicarán las prescripciones de este Reglamento, a fin de que en el plazo que terminará el día 20 de Diciembre puedan reproducir la petición en la forma que a continuación se indica.

Art. 4.º Las instancias se dirigirán al Excmo. Sr. Alto Comisario y se presentarán en la Secretaría general. En ellas se especificará el objeto a que se pretende destinar el terreno, razonándose la extensión que para ello se requiere y se expresará la clase de edificación que se propone ejecutar, acompañando un croquis.

Art. 5.º Las instancias pasarán a la Delegación para el fomento de los intereses materiales para su informe y para la confrontación sobre el terreno, si lo considera necesario.

Art. 6.º Informadas las instancias por la Delegación, y con autorización del Excmo. Sr. Alto Comisario, que podrá poner su voto cuando lo estime oportuno, pasarán al Majzen a fin de que puedan ser otorgadas las concesiones por Decreto visorial e inscritas en el Registro provisional que llevará el Majzen.

Art. 7.º Hasta la aprobación del Reglamento definitivo, las concesiones tendrán carácter provisional y podrán ser otorgadas directamente al solicitante o mediante subasta.

a) Podrán otorgarse directamente:

1.º A los que, ocupando actualmente terrenos con autorización provisional o sin ella, hayan ejecutado obras que a juicio de la Delegación de fomento sean compatibles con el plan de urbanización y que ofreciendo aspecto exterior satisfactorio reúnan las condiciones adecuadas al objeto que se destinan;

2.º A los que solicitan una parcela que al expirar el plazo fijado para producir sus solicitudes los actuales peticionarios no resulte pedida a la vez por otro; y

3.º A los que manifiesten que se conforman con la parcela que se les dé para los fines que la solicitan.

b) Se subastarán las parcelas solicitadas por más de una persona o aquellas que por sus condiciones especiales lo estime conveniente la superioridad.

Art. 8.º Las subastas tendrán lugar en el Majzen y se anunciarán en pasquín público en el Majzen, en la Delegación de fomento y en la Secretaría general de la Alta Comisaría y en los periódicos de la localidad.

Formará la Mesa el Gran Visir, el Ministro de Hacienda, el Amin, el Mustafá, el Delegado de Fomento o quien lo represente, y un representante del Alto Comisario.

Art. 9.º La concesión, ya sea otorgada directamente o por subasta, se considerará válida para un año, pero con derecho a continuar durante el máximo plazo que el Reglamento definitivo señale cuando las obras que se ejecuten tengan carácter definitivo, y reduciéndose dicho plazo según la clase de construcción que se realice con carácter provisional.

Art. 10 Todo concesionario queda obligado:

1.º A someter a la aprobación el croquis de fachada del edificio que pretenda construir.

2.º A nivelar la mitad de la calle lindante con su parcela.

2.º A construir la acera que se determine.

4.º A construir pozos Mouras o sépticos, y cuando se ejecute la red de alcantarillado, a unir con ella sus tuberías de evacuación de aguas.

5.º A cerrar con valla, muro o verja, cuyo croquis deberá previamente aprobarse, la parte de parcela contigua a la calle que no se edifique.

6.º A someter sus edificaciones a una inspección, con objeto de ver si reúnen las condiciones higiénicas necesarias para su uso, no pudiendo ser utilizadas sin este requisito.

Art. 11 En toda concesión se fijarán los plazos para empezar y terminar las obras, dándose por caducada si no se cumplen, y quedando entonces obligado el concesionario a retirar lo ejecutado en el plazo de un mes, entendiéndose que lo que reste pasará a ser propiedad del Majzen.

Art. 12 Todo concesionario deberá pagar como canon al Majzen el 3 por 100 de la valoración de la parcela que se adjudique.

Tetuán, 29 de Noviembre de 1913.



Nuestra importación en Marruecos.

Son numerosos los trabajos que en los últimos años han venido publicándose en la prensa periódica, en revistas de carácter económico y hasta en Memorias de corporaciones como las Cámaras de Comercio, en las que al estudiar el interesante problema de los medios que puedan conducir a aumentar directa o indirectamente la importación en Marruecos y más concretamente en su parte, de productos de nuestra industria, fijan, como es natural, su atención más principalmente en aquellos productos que figuran con más importantes cifras en las estadísticas de importación del Imperio; y al hacer deducciones de las enseñanzas que ofrecen dichas cifras, procuran hacer resaltar el posible campo de acción que tendría nuestra industria en aquellos artículos en que esta se halla en más evidente progreso, (tejidos de algodón y lana) en los que por ser la primera materia productos del suelo peninsular (azúcar y harinas) pudiera ser más fácil la competencia en el mercado marroquí con sus similares extranjeros.

Aunque es justificadísimo el anhelo de que esas ramas de la producción española participen, y en la mayor proporción posible, de esa cifra de la importación marroquí cada día en progresión más evidente, es por otra parte de muy difícil realización ese patriótico empeño, por ser muy complejos los factores del problema que se enlaza con el régimen fiscal español, con intereses antitéticos de regiones de la Península y de las marítimas en el litoral de Marruecos.

Sin negar la importancia extraordinaria que reviste el facilitar la exportación de los artículos referidos en el mercado de Marruecos, es indudable que otros existen, que aunque figuren en lugar más secundario en las estadísticas de importación, sería problema mucho más sencillo el que aumentara la de otros productos de procedencia peninsular, y hasta que esta ocupara uno de los primeros puestos en dichas estadísticas.

Aunque en sucesivos trabajos iremos exponiendo todos los que son susceptibles de ser objeto de un sensible aumento

de su importación en el Imperio, concretaremos por hoy este asunto a aquellos que revisten carácter más perentorio y más importancia, por ser los que presentan más facilidades y ser más evidente el que nuestra industria pueda presentarse como rival y hasta competidora temible de la de otros países.

Ocupan el lugar más importante en el aspecto que nos ocupa ciertos artículos de la indumentaria de los marroquíes que como puede juzgarse por las consideraciones que exponemos a continuación, son los que de un modo más inmediato deben ser objeto de la atención de las entidades más directamente interesadas en el desarrollo de nuestra exportación en Marruecos, pues con un poco de esfuerzo, pudieran tocarse resultados inmediatos y positivos.

El calzado marroquí es sin disputa alguna lo que más inmediatamente debe fijar nuestra atención en el aspecto que nos ocupa.

Este asunto que pudiéramos denominar «crisis de la babucha», nos puede afectar más que a ningún otro país exportador a Marruecos, por que tal vez ningún otro se halle en condiciones tan favorables como el nuestros para presentar el producto con que ciertas clases sociales sustituyen evidentemente el calzado tradicional.

Es un hecho que pueden observar todos los que conocen de antiguo el Imperio, que el primer efecto, no ya de la penetración europea, sino del simple contacto de los indígenas con las posiciones y colonias francesas y españolas, ha sido el adoptar las clases trabajadoras la alpargata cerrada española, lo mismo los que vuelven de la Argelia después de haberse ocupado en las operaciones de la siega y vendimia que en trabajos públicos, que los que concurrían a ganarse el sustento en las obras particulares y del Estado en Ceuta y Melilla.

Este mismo hecho se ha repetido con mayor intensidad y aún más rápidamente en las ciudades y territorios de Ujda, Kalaia y Casablanca, y ya empieza a notarse en Larache y Tetuán, no obstante ser más recientes sus ocupaciones. Y es tan rápida la transformación, que en ciertas fracciones de la cabila de Kalaia va siendo raro el uso de la babucha entre los cabileños de la clase jornalera, siendo de notar que hasta los de más humilde condición social prefieren usar la alpargata alta y cerrada, de suela recia, no obstante que su precio es de 2,50 pesetas y no usan las abiertas que solo les costaría 1,25.

Las fuerzas indígenas de todas clases van adoptando la primera, que es la que prefieren los soldados.

La complejidad de los fenómenos económicos hace que sea aventurado hacer ciertas afirmaciones en términos absolutos y más aún el que se vaya demasiado lejos en sacar ciertas consecuencias de determinados hechos.

El mismo bienestar económico y otras causas, que directa e indirectamente han influido en la transformación indicada, han contribuido por otra parte a que no se haya acentuado y paralelamente con ella la depreciación de la babucha, pues otras clases sociales que no hace muchos años, no usaba más que la espardeña de esparto y muchos que ni siquiera podían costear calzado de ninguna clase, hoy usan babuchas y no de las clases inferiores.

Este hecho puede observarse más que en ninguna otra comarca de Marruecos, en el campo de Melilla.

Los fabricantes españoles de alpargatas deben tener en cuenta como uno de los factores más importantes del asunto no solo el aumento progresivo nel uso de ella, sino que el precio de la babucha es de 8, 9 y 10 pesetas (hassanis) las clases inferiores y 15 y 17,50 las mejores, está llamado a ser elevado no solo por el encarecimiento de la mano de obra atraída por trabajos y ocupaciones mejor remuneradas, el servicio militar por ejemplo, sino por la progresiva carestía de la primera materia, determinada por la disminución de ganado, a causa de la guerra, y por la creciente exportación de pieles a los Estados Unidos, de cabras más especialmente.

Menos importancia reviste y es asunto que apenas si tiene actualidad, el referente al calzado europeo, cuya adopción dificultan ciertas prescripciones sociales y religiosas, aunque ya empieza a iniciarse su uso entre los indígenas de Tetuán, Melilla y Larache, observándose la preferencia sobre el alto y de color claro, tal vez por ser su color el más parecido al de la babucha.

Como en esto se está aún y se estará algún tiempo, en período de iniciación, no es fácil predecir si el tipo que se generalizaría más, será el referido, o el zapato bajo, modelo de la Argelia y Túnez, cuyo precio es de 15 a 20 francos en Tetuán.

En lo que se refiere al calzado de la mujer, han de transcurrir muchos años antes de que siquiera inicien la adopción de otro que no sea la babucha.

En lo que hace relación al que usan las colonias europeas en Marruecos, cada día más numerosa y los israelitas, es indudable que la mayor importación es la de calzado de campo, siendo el más preferido por su bondad y baratura el de Mallorca, que compite ventajosamente con el de los Estados Unidos, que no ha podido arraigar por su precio mayor.

También merece una consideración especial la prenda de cabeza usada por los marroquíes, que con ligeras variantes de forma y color es la misma en todos los pueblos musulmanes de Africa y que denominan tarbux los indígenas, la cual, al contrario que lo que ocurre con el calzado, es menos fácil sea cambiada nunca por otra de origen europeo, como lo demuestra el hecho de que en todos los países musulmanes de Asia y Africa en que el contacto con pueblos cristianos ha influido más o menos sobre la indumentaria de la población indígena, nunca ha llegado esa influencia a afectar a la prenda de cabeza, que así ha venido a tomar, puede decirse, algo como de símbolo de islamismo.

Esta misma circunstancia dá más interés a que se intente su fabricación en España, puesto que se trata de un producto o manufactura que no es verosímil llegue a ser sustituido por otro más o menos similar, y cuyo uso va generalizándose mucho hasta entre los rifeños y yebalas, que antes usaban el pequeño turbante de cuerda de pelo de camelle o lana.

La importancia de su consumo puede calcularse teniendo en cuenta que la población de nuestra zona de protectorado no bajará de 800.000 almas, y que más de la tercera parte de ella usa el tarbux, predomina el llamado muzzras que es el que se usa sin turbante, no solo por ser el más barato, sino más bien porque los habitantes del campo no son aficionados a usar turbantes de mucho tamaño que exijan tarbux más grandes que los muzzras de media cabeza.

La fabricación indígena de esa prenda casi ha desaparecido y solo queda como resto de esa antigua industria la de las borlas de seda azul llamada chucha, más usada en las ciudades que en las cabilas donde prefieren las de seda negra torcida.

Hoy, todos los tarbux proceden de la Argelia, Túnez y Egipto, importándose pequeñas cantidades de Alemania y Austria, cuya importación parece en visible aumento, más sensible aún en las procedencias austriacas, debido no solo a la bondad y baratura de sus productos, sino más aún a las facilidades que prestan a la importación en Marruecos de ese y otros artículos fabricados en esos dos países, las líneas de vapores holandeses, alemanes e italianos que hacen frecuentes y periódicos viajes a los puerios del Imperio.

Aunque el precio a que se venden en las ciudades de la costa los tarbux es bastante económico, 28 francos la docena de tamaño y de 20 a 22 francos los muzzras, no por eso dejarían de hacer una regular ganancia los fabricantes de boinas de Tolosa y Olot, si se dedicaran a la manufactura referida.

Manuel Ferrer.

El comercio de España en Canarias

y en sus posesiones de África.

El segundo volumen de la *Enseñanza general del comercio exterior de España*, correspondiente a 1912, que acaba de ver la luz, publica los datos relativos al comercio exterior de las islas Canarias y de nuestras posesiones de África.

A causa de su carácter de territorios francos, el comercio del citado archipiélago y de nuestras posesiones africanas no viene englobado en el comercio exterior de la Península, siendo equiparados a los países extranjeros y figurando España, en el conjunto, como una de tantas naciones importadoras y exportadoras.

El total de dicho comercio es como sigue:

	Importación	Exportación
	<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>
Canarias.....	84.161.989	14.697.426
Ceuta.....	17.119.876	1.749.090
Melilla.....	54.417.752	6.323.633
	155.699.617	22.770.149

Saldo contrario a la exportación, 132.929.468 pesetas.

Véase ahora el lugar que ocupa España en este comercio:

	Importación de España.	Exportación a España
	<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>
Canarias.....	17.815.179	1.082.067
Ceuta.....	8.857.135	1.499.339
Melilla.....	19.971.880	2.058.925
	46.644.880	4.640.331

Comparando estas cifras con la totalidad del comercio, resulta que España participa en la importación con el 29 por 100, y en la exportación con el 21.

Las dos partidas más importantes en la exportación de Canarias son los tomates y los plátanos, cuyo valor, en 1912, fué, respectivamente, de 2.197.746 y de 8.778.647 pesetas, de los cuales correspondieron a Inglaterra 5.852.636 pesetas en plátanos, y 1.779.055 en tomates. España compró tan solo por valor de 183.000 pesetas de plátanos y 90.000 en tomates.

El número total de buques entrados y salidos de los puertos de Canarias, en 1912, suman 13.328, con 39.000.000 de toneladas de arqueo, habiendo descargado 243.000 toneladas y cargado 106.000, llevando a bordo 647.000 tripulantes.

Este enorme movimiento, en el cual la bandera nacional no alcanza siquiera el 10 por 100 en el número de buques y el 17 por 100 en el tráfico, se explica por ser las islas Canarias uno de los más señalados puntos de la escala de la navegación mundial.

Santa Cruz de Tenerife y las Palmas se disputan ese gran movimiento, llevando considerable ventaja este último puerto.

En 1912 entraron y salieron de Las Palmas 8.124 buques que cargaron y descargaron 169.000 toneladas, y en Santa Cruz 4.594 buques con un tráfico de 154.000 toneladas.

Examinando la importación, vemos las siguientes partidas:

	Pesetas.		Pesetas.
Carbón.....	1.726.362	España.....	78
		Inglaterra...	1.500.000
Abonos minerales.....	3.191.768	España.....	14.749
		Inglaterra...	2.549.924
Carburo de calcio.....	137.000	España.....	0
Compuestos insecticidas.....	460.000	España.....	74.768
Estearina labrada.....	1.490.264	España.....	66
Jabón común.....	1.097.375	España.....	30.803
Tejidos de algodón de todas clases (aproximadamente).....	8.000.000	España.....	5.000.000
Tejidos de lana pura.....	1.723.000	España.....	471.000
		Inglaterra...	850.000
Tejidos con mezcla de algodón..	1.420.000	España.....	330.000
		Inglaterra...	984.000
Papel para empaquetar y envolver frutas.....	990.000	España.....	22.000
		Noruega....	263.000
Arroz sin cáscara.....	389.000	España.....	50.000
		Inglaterra...	200.000
Trigo.....	1.339.370	España.....	1.341
		Alemania e	
		Inglaterra..	1.255.000

Harina de trigo.....	3.706.969	España.....	528
		Inglaterra...	3.706.969
Maíz.....	4.235.543	España.....	22.000
		Argentina...	2.501.040
Garbanzos.....	377.481	España.....	97.000
		Marruecos..	252.000
Las demás legumbres secas.....	1.184.326	España.....	163.404
		Marruecos..	728.427
Hortalizas.....	1.542.345	España.....	59.528
		Inglaterra...	1.362.155
Azúcar.....	672.067	España.....	0
		Alemania e	
		Inglaterra.	654.000
Alcoholes y aguardientes.....	779.976	España.....	177
		Cuba.....	676.449
Forrajes y pastos.....	1.977.627	España.....	419.914
		Francia.....	1.139.878
Dulces y galletas.....	2.682.056	España.....	82.859
		Inglaterra...	2.134.554
Conservas alimenticias.....	971.455	España.....	351.311
		Inglaterra...	511.961
Juegos y juguetes.....	445.778	España.....	65.263
		Alemania...	211.673
Cascos para sombreros.....	121.300	España.....	3.210
		Italia.....	82.102
Sombreros y gorras (con obra de de modista).....	729.951	España.....	4.005
		Italia.....	498.000
Sacos envases.....	901.567	España.....	13.100
		Inglaterra...	458.000
Tabaco (en rama).....	1.667.000		

Analizando el comercio de Ceuta, vemos que España ocupa el primer lugar en la importación, y el segundo Gibraltar, que vende casi la mitad de lo que vende España: 3.265.013 pesetas.

Fijándonos en algunas partidas, nos llaman la atención las siguientes

	<u>Pesetas.</u>		<u>Pesetas.</u>
Harina de trigo.....	1.370.566	España.....	95.921
		Francia.....	480.009
		Inglaterra.....	841.916
Cebada.....	458.051	España.....	4.602:
Azúcar.....	193.807	España.....	0
		Alemania.....	150.000
Café.....	157.000	España.....	2.943
		Gibraltar.....	102.086

Estudiando el comercio de Melilla, notamos que entre Francia, Gibraltar e Inglaterra suman, en su importación, casi tanto como España.

	Pesetas.
Gibraltar	9.837.054
Francia	9.416.331
Inglaterra	688.532
	19.941.917

Si a esta cifra añadimos los 5.369.151 que importa Argelia, nos venceremos de que Francia e Inglaterra sacan más provecho que nosotros de Melilla.

La relación de las partidas que continuamos resulta muy significativa.

	Pesetas.		Pesetas.
Estearina labrada	1.174.114	España	0
Jabón	470.469	»	0
Perfumería	163.511	»	0
Carnes de cerdo	874.184	»	81.000
Bacalao	270.109	»	2.000
Harina de trigo	4.824.059	»	491.000
Cebada	1.884.847	»	97.000
Garbanzos	497.240	»	12.000
Las demás legumbres	303.912	»	34.000
Hortalizas	1.246.969	»	687.000
Azúcar	2.132.198	»	1.000
Té	766.575	»	0
Licores y aguardientes compuestos	1.626.751	»	531.000
Forrajes	1.584.378	»	89.000
Cerillos	55.000	»	0
Vinos generosos en botellas	59.000	»	21.000
Quesos	165.000	»	7.000
Sombreros de todas clases	497.000	»	0

No figura en la estadística el consumo de tabaco, que debe ascender a alta cifra, procedente casi todo de Gibraltar y de Argel.

En resumen: comparando nuestro comercio con Canarias y las posesiones de Africa con el de América, se nos aparece el conjunto de aquel inferior, no ya al total del comercio hispano-americano, sino al de varias de aquellas naciones consideradas aisladamente.

La Argentina y Cuba, cada una de por si, representan más, para el comercio y la navegación de España, que el citado comercio, y sobre todo mucho más que el de nuestras posesiones africanas, al que supera también Méjico.

No sabemos lo que el porvenir puede depararnos en Africa, pero no es aventurado predecir que, si perseveramos en nuestra política comercial de miras estrechas, seguiremos trabajando en provecho exclusivo de los demás, pues al régimen de puerta abierta en Africa responde un régimen de puerta cerrada en la Península para nuestra exportación. Nos empeñamos en desdeñar los procedimientos adoptados por nuestros competidores, cuyo buen resultado es patente, y nos mantenemos tenazmente en una situación que, pese a los esfuerzos de los productores y los comerciantes, imposibilita en absoluto la concurrencia de nuestros productos en Africa.

En los puertos de Amberes y de Hamburgo, y en los *entrepôts* de Marsella y del Havre, así como en el sistema aduanero elástico para la exportación que practican los alemanes y franceses, salvando las dificultades que ofrece el sistema protector para competir en el mercado universal, se encuentra la explicación de por qué aquellos países penetran en los mercados que no se abren para nuestros artículos.

Y, sobre todo, tenemos en Gibraltar, no ya un pie oprobioso que pesa sobre nuestra nacionalidad, sino un baluarte formidable para sostener la lucha comercial en el Norte de Africa contra nosotros en condiciones imponderables. Tendríamos que pensar en la creación de un Gibraltar español en el Estrecho, un puerto franco que disputase a Gibraltar sus ilegales prerrogativas y sus franquicias agresivas y perjudiciales.

Federico Rahola.



BOLETÍN OFICIAL

de la

LIGA AFRICANISTA ESPAÑOLA

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central de la «Liga Africanista Española», el día 20 de Febrero de 1914.

En Madrid, a 20 de Febrero de 1914, reunidos en el domicilio social de la Liga Africanista Española los Excelentísimos Sres. Marqués de Pilares, D. Eduardo López Navarro, D. José Barraquer, D. Emilio Bonelli, D. José Martos O'Neale, D. Eduardo León, D. Juan Pérez Caballero, D. Ricardo Asensi, D. José Escuder, D. Juan Figuera, D. Enrique d'Almonte, D. Vicente Vera, Conde de Villamonte, D. Emilio Borrajo y D. Carlos García Alonso, tuvo lugar la reunión mensual de la Junta Central de la Liga Africanista Española, bajo la presidencia del primero de los citados Sres. y actuando de Secretario el último.

Abierta la sesión por el Sr. Presidente, dióse lectura del acta de la Junta anterior, sobre la que pidió la palabra el señor Martos O'Neale, solicitando se hiciese constar en ésta que al referirse en aquella Junta a los perjuicios que la libre concurrencia podía ocasionar a nuestra influencia en Marruecos,

lo hizo en relación a la pesca por medio de artes fijas, (almadrabas) desde las costas de nuestra zona de protectorado, y muy especialmente en las comprendidas entre el Kert y el Muluya. Se acordó consignarlo así, siendo después aprobada el acta por unanimidad, como igualmente el Balance de las cuentas correspondientes al mes de Enero último.

La Junta quedó enterada del donativo hecho para la biblioteca de la Liga, por D. Francisco del Río Joan, de un ejemplar de su obra titulada *El Ferrocarril de Fernando Póo* y de que por la Presidencia se habían dado ya las gracias al donante.

Terminado el despacho ordinario, comenzó el examen de los asuntos incluidos en la orden del día, poniéndose a discusión la ponencia de la Sección 2.^a, sobre el informe respecto a la colonización de la Guinea continental española, islas de Annobón y Corisco y demás islas e islotes adyacentes, solicitado por el Ministerio de Estado, siendo leídas de nuevo las conclusiones de la misma.

El Sr. Pérez Caballero dijo que, aun cuando en la sesión anterior sólo se refirió en sus objeciones a la conclusión 6.^a, todas las demás podían ser susceptibles de crítica análoga; hizo historia del asunto y expuso reservadamente algunas patrióticas consideraciones sobre su estado internacional. Añadió que la Junta Central, antes de informar al Ministerio de Estado, debía estudiar muy bien la determinación del tanto por ciento para la contrata de trabajadores, atendiendo a que la situación de los propietarios de Fernando Póo era tan interesante, que no convenía limitar las facilidades que pudieran tener para disponer de braceros.

El Sr. Presidente hizo la indicación de que el Sr. Pérez Caballero podría formular con carácter reservado un voto particular, que se uniría a las conclusiones que fuesen aprobadas por la Junta.

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. d'Almonter Secretario de la Sección 2.^a y autor de la ponencia, y dijo que ésta estaba relacionada de un modo particular con las concesiones de terrenos, y que aunque en razón de sus estudios estaba enterado de lo que anteriormente había expuesto el Sr. Pérez Caballero, insistía en creer que la ponencia ha debido prescindir de la parte política del asunto, la cual podría ser objeto de un estudio especial que el Sr. Pérez Caballero, por sus antecedentes personales, era el llamado a re-

dactar, y que el informe de la Liga debía limitarse a lo referente a las concesiones de terrenos y colonización.

El Sr. Pérez Caballero se mostró conforme con que fuesen aprobadas las conclusiones propuestas por la Sección 2.^a, modificando la 6.^a en forma de que desapareciese la determinación del número de braceros en razón del tanto por ciento allí fijado.

El Sr. Bonelli defendió la conclusión 6.^a diciendo que se había redactado para armonizar los intereses de Fernando Póo con los de las empresas que se establezcan en la Guinea Continental, puesto que unos y otros tienen necesidad de braceros, y que en Fernando Póo no se encuentran, entre otras causas, por que la colonización de esta isla se había hecho con escaso dinero; añadiendo que no sería difícil conocer la población para determinar el tanto por ciento.

El Sr. Pérez Caballero, considerando muy atinadas las observaciones del Sr. Bonelli, dijo que no se oponía a que se cursaran al Gobierno las conclusiones tal como están redactadas, pero que, sin embargo, le parecía mejor que en lugar de consignarse el tanto por ciento, debía dejarse la determinación del número de braceros a la consideración de las autoridades, tanto más, cuanto que al final de la conclusión se consigna que por ningún motivo se coartará la libertad del trabajo. Expuso después varias consideraciones particulares sobre las dificultades de reclutar personal para Fernando Póo, deducidas de la experiencia adquirida mientras fué Subsecretario de Estado, y dijo que aquello era pequeño para Colonia y grande para propiedad, y que no existiendo Cuerpos coloniales, nadie se mostraba propicio a ir allí, insistiendo en la opinión que ya había expuesto de que la situación de las islas de la Guinea es distinta a la del continente.

El Sr. Bonelli manifestó a continuación que a pesar de que en la conclusión 6.^a se consigna la libertad del trabajo, hubo al redactarla la intención de no perjudicar a Fernando Póo, dada la dificultad de hallar braceros para esta Isla.

El Sr. Borrajo pidió una aclaración sobre el tanto por ciento expresado en la conclusión 6.^a, preguntando con respecto a qué número se ha de tomar el referido tanto por ciento. En su opinión debe dejarse libertad completa a Fernando Póo mientras no haya empresas establecidas en el continente, por lo que, como anteriormente había manifestado

el Sr. Pérez Caballero, opinaba que la determinación del número de trabajadores debía quedar al arbitrio de las autoridades.

El Sr. Bonelli volvió a hacer uso de la palabra para manifestar que la dificultad radica en que no van trabajadores a Fernando Póo, y el Sr. d'Almonte, después de asentir a esa afirmación, dijo que podía modificarse un poco el texto de la conclusión 6.^a, dándole un carácter general y consignándose un tanto por ciento sobre el número de los alistados para el trabajo.

El Sr. Martos O'Neale, recogiendo una noticia dada por el Sr. d'Almonte respecto a la existencia de varias casas alemanas en la Guinea española, se adhirió a las manifestaciones de carácter internacional hechas al principio por el señor Pérez Caballero y al voto particular que este formule, con el cual también se manifestó conforme el Sr. Figuera.

El Sr. Presidente en vista de lo expuesto por todos los señores que han intervenido en la discusión, y en vista también de que las cinco conclusiones anteriores de la ponencia estaban ya aprobadas, propuso que la conclusión 6.^a fuese redactada definitivamente por los Sres. Pérez Caballero, Bonelli y d'Almonte, dándola la Junta por aprobada de antemano: así se acordó por unanimidad.

El Sr. d'Almonte hizo después algunas consideraciones respecto a la protección que el Gobierno debía otorgar a los españoles que se estableciesen en las colonias españolas del Africa Occidental y refiriéndose el Sr. Pérez Caballero al voto particular indicado por el Sr. Presidente, al que se habían adherido los Sres. Martos O'Neale y Figuera, manifestó redactaría en su lugar una nota comprensiva de las consideraciones expuestas y en esa forma se podría cursar, en su día, al Ministerio de Estado.

A continuación pasó la Junta a ocuparse de la ponencia de la Sección 5.^a relativa a la organización del mejor régimen posible de la propiedad en los territorios donde España ejerce dominio o acción política, siendo leídas las conclusiones respectivas.

En cuanto a la conclusión 1.^a, referente a que se fije con claridad cuáles son las posesiones Españolas en Africa, qué territorios conquistados pueden serles asimilados y cuáles constituyen solamente zonas de influencia, el Sr. Pérez Caballero manifestó se hallaban ya perfectamente reconocidas las

colonias españolas y determinados con claridad en el convenio franco-español los territorios afectos a nuestro protectorado; y después de expresar el Sr. d'Almonte que se trataba del Africa septentrional, y de pedir el Sr. Pérez Caballero que se suprimiese la conclusión 1.^a, fué ésta desechada por unanimidad.

Igualmente y en la misma forma, fueron desechadas las conclusiones 2.^a, 3.^a y 4.^a, que tratan, respectivamente, de la necesidad de hacer un inventario de los derechos de España, de la organización del territorio adoptando el código español en las posesiones y el musulmán en la zona del protectorado, y de la necesidad de traducir y vulgarizar el código musulmán.

Respecto a la conclusión 5.^a, referente a la supresión de los obstáculos militares y burocráticos que se oponen a la plena propiedad de terrenos concedidos en Africa por el Estado, el Sr. Pérez Caballero dijo que creía no existían tales obstáculos; y el Sr. Bonelli expuso que si bien en algunos sitios se tropezaba aun con dificultades, esta ponencia, por el tiempo que hace está presentada a la Junta debía modificarse, en razón a que han desaparecido ya circunstancias que al redactarla tuvieron oportunidad.

La Junta acordó que toda esta ponencia volviese a la Sección 5.^a para que fuese estudiada nuevamente, y el Sr. López Navarro hizo la indicación de que cuando la Sección Agrícola se ocupe de la reforma, sería conveniente detallase los obstáculos y procedimientos, para que la Liga, que debe ser un auxiliar del Gobierno, pueda dar a éste opiniones concretas y para que el trabajo de todos resulte útil y provechoso.

A continuación fué leída la ponencia y conclusiones de la misma Sección 5.^a, relativa a la transmisión de bienes *mortis causa* en Fernando Póo, y pidiendo que se habiliten para recibir testamentos al Sr. Delegado en S. Carlos y a los Subgobernadores en Elobey y Bata, en el radio de sus respectivas poblaciones, y fuera de él a los padres misioneros y a los jefes de los puestos militares.

El Sr. Pérez Caballero, dijo que consideraba muy delicada esta cuestión por su alcance jurídico, y que creía no era procedente solicitar las autorizaciones referidas, proponiendo que la ponencia se elevase al Gobierno, sin informe alguno de la Junta Central, para que este la tomase o no en consideración; y el Sr. Martos O'Neale manifestó que siendo el régimen legal en Fernando Póo, el ordinario, no podía alterarse, añadiendo

que el procedimiento para el ejercicio de la testamentificación debía sujetarse a las disposiciones del Código Civil.

El Sr. Escuder manifestó la duda de que rijan en dicha Isla íntegramente las instituciones de nuestro derecho civil puesto que entre los negros existe la poligamia; y después de exponer el Sr. García Alonso la opinión de que siendo un trabajo discutido ya por la Sección, no podía cursarse al Ministerio de Estado sin que la Junta Central lo discutiese, y previas, por último, algunas manifestaciones del Sr. d'Almonte proponiendo que una vez conocidas las deficiencias existentes en orden a la transmisión de bienes en los casos de muerte en Fernando Póo, se diese cuenta de ellas al Gobierno para que este resolviese, la Junta acordó no hacer suyas las conclusiones propuestas y que la ponencia volviese a la Sección para su estudio.

Se acordó a continuación publicar la ponencia de la Sección 8.^a sobre obras públicas y urbanizaciones en la zona española, que había sido presentada de nuevo ante la Junta Central, para que fuese conocida previamente al día en que se discuta, y no habiendo más asuntos de que tratar se levantó la sesión.—Carlos García Alonso.—V.^o B.^o *El Presidente*, Marqués de Pilares.

Ponencia y conclusiones de la Sección octava de la «Liga Africanista Española».

Reunida la Sección de Comunicaciones, Obras públicas y Urbanizaciones el día 20 de Enero del corriente año, se estudiaron y pusieron a discusión los asuntos siguientes:

- 1.^o Situación de los ferrocarriles en construcción, Ceuta-Tetuán y Larache-Alcázar.
- 2.^o Estudio financiero del Sr. López Navarro sobre el puerto de Tánger.
- 3.^o Urgente resolución acerca de las obras del puerto de Larache.
- 4.^o Construcción de nuevos recintos urbanos.
- 5.^o Tranvía de Río Martín a Tetuán.

Discutidos ampliamente los cuatro primeros puntos, se

resolvió someter a la Junta Central de la Liga y, si ella lo estimaba conveniente, la elevación a la Superioridad de los acuerdos que en forma de conclusiones se convino en redactar por la Sección.

Ferrocarriles.—No ha de encarecerse bastante la urgentísima necesidad de resolver en forma adecuada los transportes de nuestra zona.

En la actualidad son éstos de tal condición por las dificultades de todo género, lentitud y carestía que imposibilita el planteamiento de toda clase de empresas, que el desenvolvimiento y creación de riqueza en el país se requiera. De los dos caminos para llegar a Tetuán, el más corto, el más indicado, el de Río Martín, no puede utilizarse en transportes de alguna importancia, materiales de construcción y maquinaria de todas clases. El desembarque es imposible por no existir un refugio por pequeño que sea; conseguido esto el transporte por tierra es aún más difícil por la situación de la carretera, que sólo tiene de tal el nombre.

Confirmación y resumen de ello, es que el transporte de la tonelada desde Río Martín a Tetuán, que con un recorrido de 12 kilómetros, todo ello por terreno llano, salvo los últimos 500 metros, cuesta de 25 a 35 pesetas.

El otro camino para llegar a Tetuán desde Ceuta, si bien tiene resuelta la cuestión del desembarco, aunque de modo muy deficiente, tiene el recargo de un recorrido de 43 kilómetros por carretera mala, que eleva el costo del transporte de la tonelada de 50 a 70 pesetas, según las condiciones del camino y el momento de mayor o menor trabajo.

Siendo el costo medio de los fletes desde España a Ceuta de 15 pesetas por tonelada y el de Hamburgo de 18 a 22 francos por tonelada, salta a la vista el gran recargo que sufre la mercancía desde el puerto de llegada hasta Tetuán.

En esta situación el construir eleva el costo a más del doble que en España y en relación con esto los alquileres, y en general para no extenderlo demasiado, con las anteriores cifras se demuestra la urgencia de resolver sobre las comunicaciones entre Tetuán y sus puertos Río Martín y Ceuta.

Análogas consideraciones se aplican a la zona del Lucas.

Existiendo acuerdo entre el Gobierno y la entidad española concesionaria del puerto que a España corresponde en

el ferrocarril Tánger-Fez, puede considerarse como un hecho el comienzo de estas obras y por tanto ya cumplido o en vías de cumplimiento el pacto del convenio franco-alemán y del protocolo anejo al tratado franco-español relativo a la prelación de tiempo en la construcción del ferrocarril Tánger-Fez, sobre todos los demás que puedan construirse en las respectivas zonas de influencia.

Por tanto es llegado el momento de resolver sobre la construcción de los ferrocarriles de *carácter general* en nuestra zona de influencia.

Existen en la actualidad dos ferrocarriles en construcción y otro construído; ninguno de los tres cumple con los requisitos que sobre esta materia establece el Acta de Algeciras. Tienen hasta ahora todos ellos carácter militar.

Ferrocarril Ceuta-Tetuán.—Está proyectado en su totalidad, salvo algún pequeño trozo, y hechas las obras de tierra en una parte de su recorrido.

Este recorrido comprende dos trozos, el primero de Ceuta a los Castillejos, en terreno de soberanía. El segundo desde los Castillejos hasta Tetuán, en terreno de protectorado.

Para la puesta en explotación del primer trozo no existe dificultad alguna, asimilándose en un todo a sus similares de la Península.

Para la posible explotación del segundo trozo hay que buscar su posibilidad dentro de los pactos que rijen en la zona de protectorado.

Por lo tanto, los que suscriben entienden que sería una fórmula que se colocara la construcción de dicho ferrocarril dentro de las estipulaciones que sobre este particular fije el Acta de Algeciras, que se sacaran a concurso en la forma que en la misma se establece, la terminación de todas las obras y el suministro de material fijo y móvil en la zona de protectorado.

Podría además buscarse una fórmula financiera que supliera a los desembolsos inmediatos que el mismo tenga que hacer para el pago de dichas obras, bien por pago de anualidades a larga fecha, bien por una garantía de interés, etc.

Ferrocarril Larache-Alcázar.—Como este ferrocarril se halla en construcción con el ancho de vía reglamentario y las demás condiciones necesarias para que en su día pueda ser

objeto de explotación general, convendría solicitar del Gobierno se dignara manifestar qué propósitos tiene respecto a este ferrocarril y al modo de procederse a su explotación en lo futuro.

La misma pregunta debiera hacerse al Gobierno respecto a la explotación futura del ferrocarril ó tranvía ya construido de Río Martín a Tetuán.

Puerto de Tánger.—Aun cuando la Sección entiende que el proyecto de construcción del puerto de Tánger es un negocio ruinoso, comprende, asimismo, que España no puede ni debe rehusar la participación que se le ha asignado en esta empresa internacional, o sea la aportación del 20 por 100 del capital necesario. Esta aportación es precisa para mantener el coeficiente de representación nacional que España debe tener en la zona internacionalizada de Tánger.

Por lo tanto, conviene que el Gobierno se decida sobre este asunto a resolver con urgencia, pues esto se halla ya sólo pendiente de la participación española.

Puerto de Larache.—Teniendo en cuenta la urgencia de que este puerto quede habilitado antes que el de Casablanca y el de Tánger, y habiendo quedado demostrado en la Sección que, para lograrlo, no habría impedimentos legales y técnicos, la Sección opina debe igualmente encarecerse al Gobierno la pronta redacción del proyecto definitivo y el plan económico para poder atender a los gastos que la obra ocasione.

Construcción de nuevos recintos urbanos.

Patente está el conflicto planteado en las distintas ciudades de la zona de influencia española, por la carencia casi absoluta de habitaciones para el elemento nuevo que con el planteamiento del Protectorado acude y acudirá a estas distintas ciudades, elemento oficial con todos sus organismos y elemento particular que, atraído por los desarrollos y planteamiento de diversas empresas, acude a estas ciudades.

Esta dificultad de viviendas aumenta con las dificultades casi invencibles de reformar las ciudades moras, higienizándolas y poniéndolas en condiciones adecuadas a la vida euro-

pea, y por que, aún siendo posibles, estas reformas no deben hacerse por lo antipolítico que resulta modificar súbitamente hábitos y modo de vivir inveterados en las poblaciones moras que ocupan estas ciudades.

Es, pues, el caso presente, de dotar estas ciudades de condiciones adecuadas de vida urbana, un caso típico de construcción de nuevos recintos urbanos, completos, dotados de todos sus servicios a la europea, tal y como la ciencia moderna establece en las nuevas aglomeraciones urbanas con todos sus edificios oficiales y administrativos, de instrucción, de información mercantil, banca, comercio, etc., claro que todo ello con la modestia y gran sencillez que corresponde, dada la modestia de los elementos principales que por ahora integran la vida de estas ciudades.

La primera condición para poder realizar esta obra, teniendo presente por un lado la necesidad de reducir la densidad de población y por otro lado los límites modestos en que ha de desarrollarse el plan, es la baratura de la primera materia o sea el terreno.

Otra condición esencial, si ha de haber conjunto y rapidez en la ejecución, es que esta se realice por una empresa concesionaria encargada a un tiempo de realizar todas las obras de urbanización, dotar de todos los servicios urbanos y construir un número determinado de viviendas dentro de un plazo también determinado, con planos y toda clase de detalles previamente aprobados por la Superioridad y con la obligación de que un número determinado de estas viviendas tengan alquileres también determinados, a fin de poder garantizar desde el primer momento, vivienda apropiada y abordable alquilar a los militares y empleados del Estado, para los cuales la situación actual es totalmente insostenible.

Es, además, esto muy interesante desde el punto de vista del buen espíritu en que deben mantenerse esos militares y dependientes del Estado, que por las dificultades anteriormente apuntadas se ven en la obligación de dejar a sus familias en la Península, por no poder darles alojamiento adecuado en los puntos de su destino en nuestra zona de protectorado.

Teniendo presente todo esto, nos permitimos indicar que tal vez serían bases adecuadas para la celebración de un curso, las que a continuación se enumeran:

Base 1.^a La Superioridad (previa determinación de los terrenos de dominio público o Majzen, en las proximida-

des de las ciudades de Larache, Alcázar, Arcila o Tetuán y los de dominio del Gobierno español en las proximidades de Ceuta) destina al emplazamiento de los nuevos recintos urbanos las zonas que en los adjuntos planos el Gobierno fija para este fin. Cederá estos terrenos gratuitamente a cambio de que la entidad concesionaria se comprometa a realizar, de acuerdo con los proyectos que se aprueben, y revertiendo a la Superioridad los mismos con la riqueza creada al cumplirse el plazo que se estipule, los trabajos siguientes:

1.º Todas las obras de explanación, afirmado y aceras, ajustándose a los trazados de vías que los planos fijan y los pliegos de condiciones detallen.

2.º Todos los servicios de saneamiento, de acuerdo con lo que especifiquen planos y pliegos de condiciones.

3.º Construcción de un número de viviendas determinado con arreglo a los planos y condiciones que presentará el concursante.

De estas viviendas establecerá el concursante un número mínimo en las que, además de las condiciones anteriores, fijará los límites de alquiler, estableciendo cuatro tipos para los cuales tomará como base aproximada de alquiler mensual las cifras de 40, 60, 95 y 125 pesetas.

Base 2.ª El concesionario se obliga a establecer los servicios de carácter municipal de agua y alumbrado, mediante las tarifas y condiciones de servicio que el mismo proponga, dándole el Gobierno las facilidades necesarias para poder cumplir este compromiso.

Base 3.ª Se entiende que los proyectos de trazado y distribución de vías, construcción y agrupación de viviendas, así como memoria y pliegos de condiciones en que se detallen la forma y medios de construcción serán de libre elección del concursante, sin más limitación que el atenerse a desarrollar su proyecto dentro de la zona que para cada caso fije el Gobierno y de las buenas y fáciles comunicaciones que con los recintos antiguos, muelles, ferrocarriles, etc., han de tener las nuevas barriadas.

Como resumen y justificación de lo anteriormente expuesto creemos útil manifestar:

Que si el Gobierno entiende aceptables la forma y bases expuestas, podrá disponer en brevísimo plazo de comple-

tos estudios de urbanización y construcciones, con sus estudios anejos económicos y financieros, sin que estos trabajos hayan costado al Gobierno ningún desembolso, y una vez obtenidos, puede el Gobierno tener el debido conocimiento para resolver acerca del importante problema del ensanche de las ciudades antes indicadas.

Desde luego el Gobierno ha de prestar gran atención en la determinación de garantías para el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el adjudicatario, tales como elevado depósito de garantía definitiva en valores del Estado o metálico, etc.

Finalmente, si tal vez se entiende que las bases precitadas tienen un carácter demasiado general, es de advertir que sólo en esta forma pueden acudir a los concursos entidades respetables, capaces de llevar a cabo sus ofrecimientos.

Luis de Oriol.= José García Benítez.= Eduardo López Navarro.= Vicente Vera, secretario.

Actas, informes y trabajos de la LIGA AFRICANISTA ESPAÑOLA, desde su fundación.

Comunicación dirigida al Ministerio de Estado, proponiendo al Excmo. Sr. D. Manuel Antón y Ferrándiz para Delegado de la Liga Africanista Española en la Junta de Enseñanza en Marruecos.

En vista del R. D. de fecha 17 del mes próximo pasado, por el que accediendo a lo solicitado por esta Liga, el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer, de acuerdo con lo propuesto por V. E. que se amplie el número de los Vocales de la Junta de Enseñanza en Marruecos con un Delegado de esta

Asociación, tengo el honor de proponer a V. E. para dicho cargo, cumpliendo el acuerdo de la Junta Central, al Exce-lentísimo Sr. D. Manuel Antón y Ferrándiz, Presidente de la Sección de Cultura y Científica de la misma; y de comunicar a la vez a V. E. el agradecimiento de esta Liga por la distinción de que la ha hecho objeto. Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 3 de Mayo de 1913.—*El Presidente, P. A. Marqués de Pilares.*—Excmo. Sr. Ministro de Estado.

Comunicación dirigida al Sr. Antón y Ferrándiz parti-cipándole su propuesta para el cargo de Delegado de la Liga Africanista Española en la Junta de Enseñanza en Marruecos.

Tengo el honor de comunicar a V. I. que en la sesión celebrada por la Junta Central de esta Liga el día 29 de Abril próximo pasado, fué designado, y así se ha propuesto al Excmo. Sr. Ministro de Estado, para el cargo de Delegado representante de esta Asociación en la Junta de Enseñanza en Marruecos, creada por R. D. de 3 de dicho mes de Abril, y en cumplimiento del de 17 del mismo mes. Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 3 de Mayo de 1913. Ilmo. señor D. Manuel Antón y Ferrándiz, Presidente de la Sección de Cultura y Científica de esta Asociación.

Comunicación dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Estado en 13 de Mayo de 1913, sobre colonización en la Guinea Continental española, a que hace referencia el acta de la Junta celebrada el día 29 de Abril.

EXCMO. SEÑOR:

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que a consecuencia del estudio hecho por esta Liga sobre la situación en que se hallan los territorios de la Guinea Continental española, cuyo régimen de propiedad quedó estableci-

do por el R. D. de 11 de Julio de 1904, esta asociación, afirmando en el criterio que expuso a V. E. en el escrito que con fecha 28 de Enero próximo pasado le hizo entrega, considera de necesidad y urgencia sean resueltas todas las peticiones pendientes de adjudicación de terrenos en dicha comarca que, siendo convenientes al bien público, reúnan las condiciones legales.

Resulta sensible para los intereses nacionales que después de doce años de ocupación de dicha comarca y de haberse determinado por la Real disposición citada el modo y forma de su colonización, se invoque en las contestaciones oficiales de que esta Liga tiene noticia dadas por ese Ministerio de su digno cargo a los peticionarios particulares de aquellos terrenos, la necesidad de aplazar sus tentativas colonizadoras engendradas por dicha legislación vigente, interin se realizan previamente proyectados estudios sobre esas colonias.

Plausible es el propósito del Ministerio de Estado, de estudiar detenidamente la cuestión de las concesiones de terrenos en el Africa española, pero ese buen propósito pudiera resultar en perjuicio del Estado mismo en las circunstancias actuales, pues una explotación clandestina destruye en progresión creciente, la riqueza extractiva forestal de la Guinea Continental española, a la par que provee de armamento y municiones a los negros insumisos de la misma. La instauración de grandes predios españoles en el interior, cortaría de raíz ese merodeo de los bosques que nada tributa al erario y hace mofa de la soberanía española, y cuanto más se tarde en ocupar el interior de la colonia, tanto más disminuirá el valor de ésta. Por otra parte conviene no olvidar que apenas ocupadas las vastísimas posesiones africanas de las grandes potencias y hasta de la pequeña Bélgica, fueron otorgadas prontamente extensas porciones de terrenos y concesiones de explotación de vías férreas y otras obras públicas, merced a las que ha surgido el rápido progreso actual de las posesiones francesas, belgas, inglesas y alemanas en el continente negro. Y además, demuestran que no hay obstáculo para que los españoles organizados debidamente se establezcan en el interior de la colonia, la presencia constante de factores alemanes que franquean con sus caravanas mercantiles las fronteras para merodear el caucho y el marfil, y el haber estado funcionando en la misma zona dos estaciones meteorológicas durante un par de años, según consta en la prensa colonial alemana; y favorece el que se puedan escoger y conceder porciones de terreno sobre el papel, el que el Ministerio de Es-

tado dispone de un mapa de la Guinea Continental española mucho más detallado y en mayor escala que los que sirvieron de base para las grandes concesiones del Congo belga y para la parcelación del Congo francés en treinta y nueve porciones adjudicadas a otras tantas sociedades.

Respecto al anuncio de un concurso para otorgar la explotación de la Guinea Continental española, consignado en las RR. OO. comunicadas por las que se ha contestado, según queda indicado, a las peticiones de terrenos, como otra razón justificativa del aplazamiento de sus solicitudes, considera oportuno esta Liga recordar lo ocurrido análogamente en el Congo francés, donde el arrendamiento de la total superficie de la Colonia con olvido de los intereses creados, obligó al Gobierno de la vecina república a indemnizar con millón y medio de francos al comercio extranjero, y que en el litoral de dicha posesión española hay bastantes ingleses y alemanes que realizan legalmente la exportación de maderas, marfil y caucho, a cuyo comercio habría que dejar una amplia porción de la zona costera.

Los ensayos de colonización realizados por los dignos predecesores de V. E. y por el antiguo Ministerio de Ultramar, demuestran, por otra parte, el fracaso de los pequeños cultivadores europeos en los países intertropicales y la inutilidad consiguiente de las previas parcelaciones de reducidos predios a la manera del acta de Torrens. Queda por aplicar, por consiguiente, como medio eficaz de colonización, la adjudicación de gran parte de la Colonia en vastas porciones a concesionarios capaces de emprender importantes explotaciones con capital, dirección facultativa, maquinaria y crédito en los mercados suficientes y en situación de contribuir con su personal de guardería (que puede proporcionar buenos guías y fuerza armada auxiliar), con las vías que abran, con los puertos y edificios que erijan y con los almacenes y factorías que establezcan, y, en general, con la riqueza imponible que fomenten, a la más pronta ocupación y más eficaz administración de la Colonia.

El R. D. de 11 de Julio de 1904, deja amplio campo en su estudiada parquedad para que cada solicitante pida y proponga con arreglo a los capitales de que pueda disponer y evita los inconvenientes que se originarían de que la administración pública escogiese parcelas en el mapa para ir las sacando a concurso, por no ser posible supiese hasta donde alcanzaban los recursos de los escasos postores probables. Hay en ese importante documento un artículo digno de figu-

rar en letras de oro por el que se acuerda la concesión de terrenos en pago de obras útiles y con cuya aplicación se evita que los recursos que se obtengan de la colonia se prodiguen en gastos de personal.

La Liga Africanista opina conviene dejar en general a las iniciativas de las propuestas de los particulares dicha combinación del pago de obras con terrenos, sin perjuicio de las que el Estado proyecte y que se paguen también con terrenos, las cuales aun concediendo al postor la libre elección entre los terrenos disponibles, serán siempre de resultados muy aleatorios, y ruega a V. E. que en razón a todo lo expuesto sean atendidas las peticiones de colonización del territorio de la Guinea Continental española, pendientes, y que en lo sucesivo se produzcan al amparo del citado R. D. de cuya vigencia no se puede dudar, sin perjuicio de las disposiciones aclaratorias oportunas, si ocurriese el caso de no encajar en la legislación vigente alguna proposición o iniciativa de innegable utilidad pública.

Conocida es de la excepcional ilustración de V. E. la creciente emigración del capital español hacia América y otros países y la urgencia de orientar ese río de sangre y oro hacia el patrio solar y hacia las posesiones españolas, para lo cual es de interés no queden aplazadas por más tiempo peticiones del género de las indicadas y que obtengan las resoluciones mas favorables a la reconstitución de una España mayor y más próspera, conforme a los deseos de V. E. y de esta Liga nacional. Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 13 de Mayo de 1913.—*El Presidente*, P. A. Marqués de Pilares. Excmo. Sr. Ministro de Estado.



EL MERCADO DE TETUAN

El paréntesis que los actuales sucesos han establecido en la progresiva prosperidad de la vida mercantil de esta ciudad, no debe ser obtáculo para que hagamos una consideración especial de aquella, por las enseñanzas que de ella se deducen demostrativas de lo mucho que el comercio y la industria españoles pueden esperar del mercado de esta plaza, y por tanto, de los restantes de nuestra zona.

La simple inspección de las estadísticas comerciales de los últimos años demuestra el evidente progreso de las importaciones en general y del movimiento de buques de la Rada de Río Martín, en cuyo aumento figura en mayor progresión que otros países la importancia española y el movimiento de buques con bandera nacional.

Esa prosperidad económica, no fué debida sólo al aumento que ha experimentado la población mora, con motivo de haberse establecido en Tetuán numerosas familias de Yebala, el Rif, y especialmente en la ciudad de Chechauen, ni al estado de cosas creado por los acuerdos de la Conferencia de Algeciras, con la creación de la Policía, intervención de Aduanas y ejecución de algunas obras públicas, sino que ha sido debida de un modo muy especial, al menos la correspondiente a los meses transcurridos del presente año, al anuncio primero y a la realidad después de la ocupación española, no sólo por la influencia moral y política de este nuevo estado de cosas, tan deseado en general por la población tetuaní, y muy especialmente por las clases mercantiles, sino de un modo muy principal los nuevos elementos de prosperidad que se aportaban a Tetuán con la presencia de una numerosa guarnición y la ejecución de obras públicas de importancia, lo que trascendió no sólo al comercio de productos europeos, sino también, y casi en la misma proporción al indígena, dado que gran parte de las tropas de ocupación y casi la totalidad de los obreros que trabajan en aquella son moros.

Este año ha venido a aumentar las causas de paralización

periódicas en estos meses del año (emigración a la Argelia y ocupación de los cabileños en las operaciones agrícolas) los sucesos actuales que como es natural, influyen aún más en aquélla que las causas normales periódicas señaladas.

No obstante el haber disminuído el consumo de productos europeos e indígenas, en lo que se relaciona con las adquisiciones que realizaban los cabileños, y también por el menor que supone la relativa crisis del trabajo de ciertos gremios de operarios de algunas industrias indígenas, que tienen hoy menor salida a sus productos, así como por la emigración de las familias acomodadas, hebreas y moras, que todos los años suelen abandonar la ciudad en esta época del año, es indudable que en gran parte, se ha compensado esa baja con el aumento de consumo de productos europeos por parte del Ejército de operaciones.

Entre las necesidades que no sólo la presencia de este, sino por las normales de la población civil, europea e indígena: figura la industria de transportes entre Tetuán y Ceuta o Río Martín, por lo que sería seguro el negocio de los que se dedicaran a ellos.

La carestía de todos los artículos de alimentación del ganado, también constituiría un lucrativo comercio para nuestros compatriotas.

El aceite, las conservas de carnes y pescado (de estas últimas especialmente), el arroz, las harinas (aunque lucharía en condiciones desventajosas con las procedencias de Marsella), el vino común, los licores, el calzado de campo y las alpargatas, los géneros de punto, especialmente calcetines, las camisas hechas, el papel de escribir, el jabón ordinario y otros artículos que desde hace muchos años vienen importándose de España en progresión creciente, y algunas como el aceite, el vino común y los licores, calzado, arroz y otros, casi eliminando a otras procedencias, pueden ser objeto de importante comercio para la producción española.

Convendría fijaran su atención los comerciantes e industriales españoles en el hecho de que el visible adelanto de las obras del puerto de Ceuta y la próxima conclusión de la carretera de dicha ciudad a Tetuán, tal vez haga más ventajoso el utilizar dicho puerto que la rada del Río Martín.



La línea Tánger-Fez.

LA COMPAÑÍA Y EL FERROCARRIL

Concluso ya el Convenio franco-español atinente a la línea ferroviaria Tánger-Fez y a punto de recaer sobre él la aprobación parlamentaria de los dos países interesados, resulta oportuno exponer algunos pormenores relativos al arreglo y al ferrocarril.

La Compañía.—Los estudios definitivos, la construcción y la explotación se conceden a dos sociedades financieras; una la anónima domiciliada en París bajo la denominación «Compañía General de Marruecos» y cuyo Presidente del Consejo de Administración es Mr. Griolef y la otra una Sociedad anónima establecida en Madrid y denominada «Compañía General Española de Marruecos». Ambas empresas serán también concesionarias de las vías del muelle del puerto de Tánger.

Dichas sociedades constituirán con arreglo a la ley francesa, en un plazo de tres meses, una Anónima, de nacionalidad marroquí, con la denominación de «Compañía franco-española del Camino de hierro de Tánger a Fez», la cual tendrá su domicilio en Mequinez; una Administración central en París y un Representante acreditado en Madrid.

Los cuatro quintos por lo menos del capital en acciones se emplearán en las obras necesarias y el resto podrá reservarse para ofrecerlo en garantía de empréstitos ulteriores. En la formación del capital, tanto de acciones como de obligaciones, se reserva un derecho de suscripción del 60 por 100 a la Sociedad francesa, y un 40 por 100 a la española; pero si una de ellas no quisiera realizar toda su parte del capital reservado, la otra lo hará. Los capitalistas franceses y españoles tienen la facultad de ceder hasta un 8 por 100 a los capitalistas extranjeros.

El Consejo de Administración de la entidad concesiona-

ría se compondrá de 15 miembros; de ellos 9 franceses y 6 españoles, determinándose que las asambleas generales de accionistas se celebren alternativamente en Francia y en España.

Los Gobiernos se reservan el derecho de construir y explotar directamente o de conceder a otras Compañías líneas de enlace con la de Tánger-Fez.

Antes de la promulgación de la ley francesa o de la ley española ratificando la concesión, el adjudicatario depositará en el Banco de Estado de Marruecos en Tánger una suma de dos millones, que constituirá la fianza en esta forma: 1.300.000 pesetas para la sección francesa; 600.000 para la sección española y 100.000 para la tangerina.

Los estatutos de la Compañía serán aprobados por el Gobierno francés después del acuerdo con el español.

En los anuncios notificando las tarifas y horarios y en los títulos de las acciones y obligaciones la Compañía hará figurar su denominación social en francés y en español, diciendo: «Compagnie franco-espagnole du chemin de Fer de Tánger a Fez» y «Compañía franco-española del ferrocarril Tánger-Fez».

Los estudios de la línea, dividida en trozos de 20 a 30 kilómetros, han de emprenderse a la vez y con la misma actividad por Tánger y Fez, y los proyectos serán aprobados por las autoridades españolas, francesas y tangerinas, según la zona a que correspondan. Lo propio ha de hacerse con los proyectos relativos a las estaciones marítimas y terrestres de Tánger, fabricación del material móvil y edificación de talleres, así como con los proyectos especiales de que será objeto en cada zona el material fijo. Las tres autoridades de las zonas atravesadas determinarán el máximo y mínimo de velocidad de los convoyes de viajeros y de mercancías y garantizarán a la Compañía, cada una en su sección, contra todo daño ocasionado por rebelión o guerra.

Deberán comenzar las obras en el plazo de dos meses, a contar desde que se notifique la adjudicación y terminar en el tiempo que para cada trozo se fije; dos años después de terminada la línea, la Compañía habrá de enajenar todas las propiedades inmuebles por ella adquiridas y que no estén afectas al servicio del ferrocarril.

Tendrá la concesión una duración de 75 años y al expirar este plazo las autoridades francesas, españolas y tangerinas se subrogarán en los derechos de la Compañía.

Todas las cuentas y tarifas se establecerán en francos, pesetas o quintos de real hassani oro, estando obligada, no obs-

tante, la Compañía, a aceptar la moneda que tenga curso en el país, al tipo que para cada quincena se fije previamente y haga público en las estaciones.

En caso de que la Compañía concesionaria, ya en el período de construcción, ya durante la explotación de la línea, dejase de cumplir alguna de las obligaciones esenciales de su contrato, será obligada a tomar las medidas convenientes, bajo pena de rescisión.

Cada uno de los Gobiernos francés y español se reserva el derecho de adquirir una sección de la línea tendida en su territorio, explotándola por sí o cediéndola a una Compañía que sea de su misma nacionalidad.

El Ferrocarril.— Al salir de Tánger, la línea se dirigirá hacia el Sur, a diez kilómetros del mar, franqueando la zona española en su límite Norte por las cercanías de Dchar Chuantue, y acercándose al Atlántico, frente a Arcila, hasta el séptimo kilómetro. Después se inclinará al SE. pasando por Alcázar y saldrá de nuestra zona a veinte kilómetros del mar. Franqueará el Sebú por Mechera del Kairi, mediante un puente de 120 metros, a partir de Sidi Cassen remontará el valle del Deram, atravesando tres de sus afluentes para llegar a Mequinez, de donde marchará en derechura a Fez sirviéndose de tres viaductos, hasta llegar a la estación terminal, situada al S. de la población.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los carriles, será de un metro cuarenta y cuatro a un metro cuarenta y cinco. La vía será única, salvo algunos ramales de apartaderos, debiendo en estos casos tener la contravía una anchura de dos metros, contados entre los bordes exteriores de los carriles. La anchura de los costados será por lo menos de un metro, con una banqueta de cincuenta centímetros. Las locomotoras se construirán con sujeción a los mejores modelos, así como los coches de viajeros.

La tarifa para el transporte de viajeros será de 0'17 pesetas por cabeza y kilómetro en primera clase; 0'13 en segunda y 0,8 en tercera. Los militares y marinos que viajen aisladamente con permiso, etc., pagarán la cuarta parte.

Los bueyes, camellos, mulos y asnos, pagarán en pequeña velocidad 0'15 pesetas, por cabeza y kilómetro; en gran velocidad los precios serán dobles. Las mercancías transportadas en pequeña velocidad se dividen en seis clases. Su precio de transporte por tonelada y kilómetro varía de 0'36 pesetas a 0'13. En esta última clase figuran la hulla, los fosfatos, los minerales de hierro, arenas, piedras, etc.

Si los Gobiernos francés, español o la autoridad de Tánger tienen necesidad de enviar tropas o material militar o naval, la Compañía estará obligada a poner inmediatamente a su disposición todos sus medios de transporte, sin poder cobrar mayor tasa. El servicio de correspondencia se hará en todos los trenes.

Líneas complementarias.—Para terminar diremos que los franceses se proponen tender dos líneas de enlace, desde Kenitra la una, con término en Sidi Cassem, para ir a Fez, y la otra en Zoco el Arbáa del Garb para ir a Tánger. Kenitra se unirá a Casablanca por una línea costera que pasará por Rabat, y se piensa en construir el ramal Casablanca-Marraqués, con 160 kilómetros, para la región del Sur. También se afirma que tan pronto como las tropas francesas hayan ido de Argelia a Tazza y de Fez a esta ciudad, se construirá una línea que las una a entrambas.

En nuestra zona habrá un ferrocarril complementario de Larache a Alcázar y otro que una a Arcila con entrambas.



NOTAS FINANCIERAS Y COMERCIALES

El mercado de Mogador.

Mejora el mercado de Mogador, aunque hay sobreexceso de mercancías, sobre todo de azúcar, té, arroz y sémola, porque no obstante lo que se dice sobre la pacificación francesa, continúan sin poder ir caravanas al Sus.

Los últimos precios, en pesetas hassani, son, por unidad de 100 kilogramos:

Exportaciones.

Almendras dulces (10 por 100 de amargas).....	375,00
Almendras mezcladas (30 a 40 por 100 de amargas)	230,00
Cera de abejas, pura.....	520,00
Goma sandaraca.....	245,00
Goma desmenuzada.....	77,50
Aceite de oliva.....	175,00
Huevos (el ciento).....	12,60
Pieles de cabra, curadas..	190,00
Id. de cordero.....	135,00
Id. de vaca.....	295,00
Id. de buey.....	250,00
Nueces (millar).....	12,50
Aceitunas negras, en salmuera.....	41,00
Id. verdes, id.....	31,00

Importaciones.

Bujías de parafina inglesa (100 paquetes).....	51,00
Tejidos de algodón de Manchester (36 yardas)	19,25
Hierro (81 kgs.).....	42,25
Cebada.....	34,00
Arroz (54 kgs.).....	26,25
Sémolas superiores.....	52,25
Azúcar (54 kgs.).....	37,50
Té verde (540 grs.).....	1,75
Té negro (540 grs.).....	3,25
Café.....	225,00

Tarifa de arbitrios del puerto de Ceuta.

Habichuelas.....	0,08
Ginebra, Rom, Cognac, Licores, Aguardientes y espíritu hasta 20 grados.....	0,30
Garbanzos.....	0,08
Fideos y pastas para sopa y sémolas.....	0,05
Dulces.....	0,50
Chocolate y chocolatina...	0,25
Champagne.....	1,00
Chacina y tocino extranjero.	0,30
Chacina y tocino nacional..	0,20
Costillas y huesos de cualquier procedencia.....	0,10

Conservas de sardinas	0,10
Conservas de carnes, aves y pescado, excluyendo las sardinas	0,20
Conservas de legumbres y frutas, incluyendo la piña .	0,10
Café	0,10
Cebada y avena	0,03
Cerveza	0,15
Aceite extranjero	0,40
Aceite de oliva	0,12
Arroz	0,06
Achicoria	0,50
Azúcar	0,15
Vinagre	0,08
Velas de esperma y cera . . .	0,10
Vino extranjero	0,25
Vino tinto sin embotellar . . .	0,13
Vinos blancos de todas y tintos embotellados	0,20
Té	0,20
Sal	0,05
Rom, Aguardientes y espíri- tus de más de 20 grados . .	0,60
Queso extranjero	0,20
Puequis o galletas dulces . .	0,25
Pimentón o pimiento molido .	0,20
Patatas	0,01
Petróleo y parafina	0,12
Paja	0,01
Margarina	0,75
Manteca de vaca y queso de cabra u ovejas nacionales .	0,05
Maíz	0,03
Lentejas	0,10
Leña no procedente de este término	0,06
Jabón	0,06
Habas	0,03

Concursos y subastas.

La Comisión general de Adjudicaciones y Mercados del Gobierno jerifiano anuncia que el día 7 de

Mayo próximo, a las once de la mañana, se procederá en Dar-En-Niaba, Tánger, a la adjudicación en pública subasta de los trabajos de apisonado de las siguientes secciones de carreteras:

1.^a Carretera de Casablanca a Marraqués, por una longitud de 45 kilómetros. Tipo de subasta: 125.300 francos.

2.^a Carretera de Casablanca a Mazagán, en una extensión de 46 kilómetros. Tipo de subasta: 122.800 francos.

3.^a Carretera de Casablanca a Rabat (22.172 kilómetros). Tipo de subasta 46.908,50 francos.

El 16 de Mayo se efectuará en el mismo sitio la adjudicación de los trabajos para la construcción de la carretera de Casablanca a Mazagán, entre Bir-Yedid y Sidi-Ali, en una longitud de 33 kilómetros y 200 metros, cuyo coste aproximado se eleva a la suma de un millón de francos, comprendiendo una suma de 275.448 francos para diversos gastos.

La adjudicación se hará en las condiciones fijadas por los Reglamentos de la Caja Especial de Obras públicas.

—La administración de los Trabajos Públicos en Rabat saca a concurso el abastecimiento de los materiales siguientes:

Cuarenta y cinco mil metros cuadrados de adoquines.

Ocho mil metros lineales de filete.

A entregar en el depósito de la administración de Casablanca.

Los adoquines y filetes deben ser de roca dura (granito, pórfido, cuarzo, etc.)

Los adoquines tendrán como dimensiones 0,14 por 0,20 por 0,16. Los abastecedores pueden proponer adoquines de muestras diferentes.

Las personas que deseen tomar parte en este concurso dirigirán su petición, bajo pliego certificado, al Sr. Presidente de la Comisión General de Adjudicaciones de Tánger, antes del 18 Jumda-el-ual 1332 (14 Abril 1914) último plazo. Unirán a la demanda:

1.º Certificados de capacidad, sin más de tres años de fecha, o referente a suministros o trabajos de igual índole ejecutados en los diez últimos años, librados por las administraciones e Instituciones Públicas competentes.

La importancia de los suministros en cuestión será precisada, así como la forma en que los interesados han cumplido sus compromisos.

Estos certificados se presentarán en originales o en copias certificadas conformes y serán acompañados de una nota indicando los trabajos hechos por los interesados desde que le fueron expedidos.

2.º Todas las referencias técnicas útiles sobre la situación de las canteras propuestas, medios de explotación, número de producción, naturaleza y calidad de la roca, resultado de los ensayos de laboratorio hechos en dichas rocas. (en originales o copias certificadas conformes, como para los certificados), certificados de esos materiales, etc.

Los candidatos cuya demanda sea admitida, recibirán del Presi-

dente de la Comisión el cuaderno programa del concurso, en el cual se precisará la fecha y las condiciones del mismo.

—El 9 de Abril se efectuarán en Tánger, una subasta amistosa y después un concurso para la provisión del material siguiente necesario al servicio de descarga del Gobierno del protectorado francés:

1.º Carbón, repartido en la forma siguiente:

1.º lote:	450 toneladas	entregadas en Casablanca.
2.º »	300 id.	en Rabat.
3.º »	250 id.	en Mehedja.
4.º »	250 id.	en Mazagán.
5.º »	250 id.	en Mogador.

Total 1.500 toneladas.

2.º (1.º lote) 200 piezas de cables anillados en cobre, de 200 metros de largo cada uno.

40 piezas de cables alquitranados.

1.000 kilos de cuerdas de cañamo.

200 kilos de algodón en cuerdas.

250 kilos de merlín alquitranado.

250 kilos de depiolas alquitranadas.

250 kilos de meollar.

750 kilos de cabos de amarre alquitranado.

3.000 metros de lona para velas.

2.000 metros de lona encerada.

4.000 kilos de estopa alquitranada.

4.000 metros de cables de acero galvanizado.

3.000 metros de hilo de acero para amarre.

200 kilos de hilo para velas.

250 toldos de lona alquitranada de diversas dimensiones.

Este último lote será repartido para el servicio de los puertos de Mehedía, Rabat, Casablanca, Mazagán, Safi y Mogador.

Las personas que deseen tomar parte en este concurso, deberán dirigirse al Presidente de la Comisión general de adjudicaciones en Dar-En-Niaba, en Tánger, antes del 13 de Yumad-el-Ual 1332 (9 de Abril 1914).

Los reglamentos sobre las adjudicaciones pueden ser consultados en Dar-En-Niaba, en Tánger, todos los días, de diez a doce de la mañana, salvo los viernes y días feriados, y en el servicio central del puerto de Casablanca, todos los días, a las mismas horas, excepto los domingos y días feriados.

El algodón en Marruecos.

Ensayado en Marruecos desde algún tiempo a esta parte el cultivo del algodón, creemos interesante dar a conocer a nuestros lectores los resultados obtenidos en la zona francesa en sitios que guardan grandes analogías de calidades, de tierras y medio climatológico con la parte oriental de nuestra zona.

En Febrero de 1911 fué sembrada una cantidad de semillas de algodón en el vivero fundado en Casablanca por la ciudad y el puerto de desembarque. Las semillas empleadas eran de dos procedencias distintas: unas indicadas como de una variedad de algodón cultivado en Puerto Rico, y otras, recogidas al azar en los campos de Azemur. He aquí los resultados de una y otra clase:

De algodón de Puerto Rico se dejaron veintidós plantas exclusivamente espesas en una superficie de terreno de tres metros cuadrados.

Durante el año 1911 produjeron 350 gramos de algodón, absolutamente limpio de granos y de otras materias extrañas, equivalentes a un rendimiento de 1.166 kilogramos por hectárea. El algodón era fino, esponjoso y sedoso, pareciendo de buena calidad.

Las veintidós plantas, conservadas durante el año 1912, fueron cultivadas e irrigadas del mismo modo que el año anterior. La producción obtenida en esta segunda cosecha alcanzó la cifra de un kilogramo 350 granos de algodón limpio, o sea un rendimiento de 450 kilogramos por hectárea.

De algodón de Azemur, en una superficie de cuatro metros cuadrados y en el sitio de colocación de las semillas, se conservaron 19 piés, plantación que asimismo resultaba indudablemente densa.

En 1911 se obtuvo una producción de 300 gramos de algodón limpio, que representan un rendimiento de 750 por hectárea. El algodón cosechado resultó menos sedoso que el de Puerto Rico.

Cultivados e irrigados los piés igual que en el año precedente, dieron al término de esta campaña un kilogramo 300 gramos de algodón limpio, que equivalen a una producción de 3.200 kilogramos por hectárea.

El puerto de Mazagán.

El Comité especial de trabajos

públicos de Tánger, en su sesión de 18 de Diciembre último, tomó los siguientes acuerdos.

En lo que se refiere al puerto de Mazagán, el proyecto exige un gasto de 2.200.000 francos, que dará entera satisfacción a los deseos expresados por el comercio y las colonias europeas de la ciudad. Este dinero se empleará en la construcción de un embalse protegido por dos malecones; se establecerán también muelles en los que puedan atracar las barcas en todas las mareas; se abrirá entre las rocas un canal de acceso.

La ejecución de este programa modificará ventajosamente la situación del puerto de Mazagán.

Nueva sucursal.

Créese que en breve se instalará en Tánger una Sucursal del Banco del Estado Marroquí. Las oficinas se instalarán en la casa que ocupa actualmente el Correo español, trasladándose éste a una casa de nueva planta.

Nueva Sociedad.

Bajo la razón social *Société internationale pour le Développement de Tanger*, se ha constituido en

París una Sociedad anónima, cuyo objeto es el estudio de todos los medios conducentes a facilitar el desarrollo de Tánger y de su comarca, organización de sus servicios interiores y mejoramiento de sus comunicaciones y tráfico con el exterior. El capital es de 2 millones de francos, dividido en 4.000 acciones de 500 francos, habiéndose creado 8.000 partes beneficiarias, de las cuales, 4.000 se entregarán a la «Société Marocaine de Travaux Publics», en remuneración de sus aportaciones.

Nueva moneda de cobre.

El Banco de Estado de Marruecos ha acordado poner en circulación la moneda de cobre, que antes no existía, por lo cual se dificultaban las transacciones comerciales. Habrá monedas de 5 y 10 céntimos, acuñándose por valor de tres millones de pesetas, que se pondrán en circulación al mismo tiempo en todas las ciudades del Imperio, dándose órdenes al Banco para que las canjee por plata a los tenedores que se presenten a la ventanilla. El anverso dice: «diezmuzuna», diez céntimos, y el reverso, «año 1330», y lleva por adorno el anillo de Salomón.



NOTICIAS Y COMENTARIOS

Melilla.

Estadística de población.—Otros años, hasta los meses de Marzo o de Abril, no era posible conocer el resultado del padrón que anualmente hace la Junta de Arbitrios; pero ahora se han llevado a cabo los trabajos con tal actividad, que *El Telegrama del Rif*, ha podido ofrecer a sus lectores las primicias de la estadística de población, con todo género de detalles. Es una de las que figurarán en la Memoria que sobre su gestión escribe el entusiasta presidente de dicha Corporación D. José Villaiba.

He aquí el detalle, por barrios:

BARRIOS	Varones.	Hembras.	Total
Pueblo.....	702	853	1.555
Alcazaba.....	287	310	597
Mantelete.....	284	282	566
Reina Victoria..	1.695	1.211	2.306
Carmen y su Ensanche.....	2.362	2.616	4.978
Polígono.....	1.697	1.726	3.423
Hebreo.....	201	187	388
Santiago.....	114	142	256
Cabrerizas.....	131	148	279
Buen Acuerdo..	83	107	190
Alfonso XII....	536	506	1.042
Obrero y su Ensanche.....	645	669	1.314
Príncipe de Asturias.....	258	271	529
Batería Jota de Tejares y Huertos.....	428	443	871

Estos barrios constituyen el primer Distrito y suma su vecindario 8.823 varones y 9.471 hembras: total, 18.294.

Segundo distrito.

BARRIOS	Varones.	Hembras.	Total.
Tesorillo.....	1.471	1.445	2.916
Triana.....	114	114	228
Industrial.....	893	741	1.734
Hipódromo.....	881	923	1.804
Real.....	2.000	1.346	3.846
Tejares, Huertos etcétera.....	397	444	841

Total del segundo distrito, 5.756 varones y 5.613 hembras.

Resumen.

DISTRITOS	Varones	Hembras	Total.
Distrito 1.º..	8.823	9.461	18.294
Distrito 2.º..	5.758	5.613	11.369
Total..	14.579	15.084	29.663

La población total, incluyendo la tropa de guarnición permanente que había en 31 de Diciembre (27.891 hombres), asciende a la importante cifra de **57.554** almas. Esta es la que debe contarse para todos los efectos legales.

Del anterior cuadro se desprende que el barrio más poblado y que en proporción ocupa menos superficie, es el Carmen y su ensan-

che, siguiéndole el Real, Polígono y Reina Victoria.

En los tres primeros, vive la gente hacinada en pequeñas habitaciones de nueve metros cuadrados, que es a la vez cocina, comedor y dormitorio. No obstante, el alquiler medio es de 20 pesetas mensuales.

El número de hembras de la población civil supera al de varones en 505 existiendo la mayor desproporción en el del Carmen (254). Merece citarse que en Triana hay tantos de una clase como de otra.

Con arreglo a la población total, hay 27.384 varones más que hembras, debido a la tropa de la guarnición.

El número de extranjeros se detalla en el siguiente cuadro.

NACIONES	Varones.	Hembras.	Total.
Franceses.....	53	36	89
Ingleses.....	20	7	27
Italianos.....	1	1	2
Alemanes.....	8	2	10
Noruegos.....	1	»	1
Belgas.....	2	1	3
Austriacos.....	1	»	1
Turcos.....	3	2	5
Griegos.....	3	3	6
Suizos.....	1	2	3
Argentinos.....	1	1	2
Cubanos.....	1	»	1
Brasileños.....	4	2	6
Hebreos.....	344	336	680
Moros.....	892	757	1.559
Total.	1.247	1.148	2.395

Para todos era cosa descontada que el número de almas de nuestra plaza había decrecido por la mar-

cha a Tetuán, a Larache y a la Península de no pocos vecinos, que creían encontrar en aquellas plazas africanas días como los de Melilla de 1909 y 1811; pues bien: nada de eso ocurre.

En 1912 la población civil ascendía a 28.945 almas, y en 1913 ascendía a 29.663. El aumento ha sido, por consiguiente, de 7188 almas

Las estadísticas comerciales que iremos publicando, proporcionan análogas sorpresas.

La carestía de la vida y el excesivo precio de los alquileres, constituyen dos causas de malestar.

Movimiento de buques.—He aquí la estadística oficial de la estación sanitaria del puerto de Melilla, que dirige D. Ramón María Pérez, sobre el movimiento de buques en 1913;

Buques de guerra españoles.....	8
Buques de guerra extranjeros.....	0
Mercantes españoles.....	1.126
Mercantes extranjeros.....	274
Total.....	1.400

De los barcos españoles eran:

De vapor.....	1.022
De vela.....	112

Por la navegación, se clasifican los españoles:

De cabotaje.....	950
Directos.....	121
Con escala en puerto español.....	66

El número de pasajeros que condujeron, fué de 56.562.

La nacionalidad de los extranjeros fué:

Alemania.....	13
Dinamarca.....	1
Francia.....	173
Grecia.....	1
Holanda.....	2
Inglaterra.....	50
Italia.....	24
Portugal.....	4
Noruega.....	6

Notas demográficas.— Hé aquí los datos referentes á 1913, según los libros del Registro Civil de los dos juzgados de Melilla, á cargo de los jefes del Cuerpo Jurídico Militar Srs. Hidalgo y J. Capalleja.

Nacimientos:

Varones.....	829
Hembras.....	773
Total....	<u>1.602</u>

Los matrimonios contraídos fueron 308, que no son pocos ni mucho menos, si se tiene en cuenta que sólo figuran los sacramentales de la Iglesia católica y no se pierden de vista el precio de las subsistencias.

De los libros de uno de los juzgados, el del Sur, resulta que en los 144 enlaces que registró, hubo tres novias de 15 primaveras, 2 de 16, 15 de 17, 15 de 18, 14 de 19, 25 de 20 y 60 de más de 20.

Estos números, dando, naturalmente, al clima lo suyo, parecen indicar que la juventud se precipita algo en la toma de estado, siendo una de sus legítimas consecuencias los no pocos casos en que los conyuges se arrepienten de lo hecho.

Defunciones:

La Junta de Arbitrios tiene registrados 1.115 enterramientos.

He aquí un detalle de las defunciones:

Durante dicho periodo de tiempo han muerto 2 Generales, 3 Oficiales, 1 Sargento, 2 cabos, 143 soldados, 1 músico y 4 marineros, que dan un total de 165 militares.

Del elemento civil: cristianos 424 varones y 386 hembras; ó sean 810 de uno y otro sexo.

Israelitas, 26 varones y 29 hembras; total 55.

El número de fetos ascendió á 85.

El mes de más mortalidad fué Octubre, pues fallecieron 118 personas y el menos Febrero, con 54.

Dividido el número de defunciones por el de habitantes viene á obtenerse un tanto por mil de mortalidad de 19,56, resultado que, como se vé, no es del todo satisfactorio.

Ahora bien, como en materia de estadística no es posible juzgar solo que los números dicen, pues hay necesidad para deducir sus enseñanzas de examinar muchas causas y concausas que no caben en el cuadrículado de los estados, por lo que toca á la mortalidad en Melilla no puede perderse de vista que se trata de una población aumentada de pronto en términos verdaderamente extraordinarios, por lo que todavía no hace su vida normal.

No es por lo tanto extraño que la mortalidad no se haya aun reducido á límites que seguramente alcanzará Melilla cuando salga de su periodo constituyente.

Como complemento, damos á co-

nocer el número de defunciones ocasionadas por algunas enfermedades:

- Diarreas y enteritis, 166.
- Pneumonía, 116.
- Congestión hemorrágica, 63.
- Fiebres tifoideas, 54.
- Meningitis simple aguda, 53.
- Enfermedades orgánicas del corazón. 50.
- Tuberculosis pulmonar, 40.
- Otras tuberculosis, 48.
- Bronquitis aguda, 37.
- Sarampión, 33.
- Debilidad congénita, 31.
- Muertes violentas. 23.
- Bronquitis crónica, 21.
- Otras enfermedades del aparato respiratorio, 21.
- Septicemia puerperal, 19.
- Fiebres intermitentes y palúdicas, 13.
- Hernias y obstrucciones intestinales, 12.
- Viruela, 10.
- De diversas enfermedades, la diferencia entre la suma de estas y 1.030 a que asciende el total de defunciones en la ciudad, excepción hecha de las clases y tropa.

Tetuán.

El censo de la población.—En cumplimiento de un dahir del Jálifa de 7 de Julio de 1913, se acaba de formar un censo de la población de Tetuán.

El total de habitantes inscritos en dicho censo es 18.533, que se distribuye en la siguiente forma:

Residentes

Presentes:	
Varones	7.518
Hembras.....	8.545

Ausentes:

Varones.....	601
Hembras.....	131

Transeuntes

Varones.....	1.069
Hembras.....	669
Total.....	18.533

Según la religión profesada, resulta lo siguiente:

Barrio de El Bled.—Habitantes incriptos, 4.435; musulmanes, 4.154; hebreos, 0; católicos, 278; protestantes, 3; otras, 0.

Barrio el El Rabat Es-Sefii.—Habitantes incriptos, 3.787; musulmanes, 9.032; hebreos, 40; católicos, 302; protestantes, 1; otras, 3.

Barrio de El Trancats.—Habitantes incriptos, 2.201; musulmanes, 1.775; hebreos, 18; católicos, 407; protestantes, 1; otras, 0.

Barrio de El Aium.—Habitantes incriptos, 2.707; musulmanes, 2.252; hebreos, 0; católicos, 455; protestantes, 0; otras, 0.

Barrio de El Mel-iah.—Habitantes incriptos, 4.799; musulmanes, 2; hebreos, 4.186; católicos, 605; protestantes, 3; otras, 3.

Barrio Fuera de murallas.—Habitantes incriptos, 513; musulmanes, 48; hebreos, 6; católicos, 459; protestantes, 0; otras, 0.

Totales. — Habitantes incriptos, 18.533; musulmanes, 11.263; hebreos, 4.250; católicos, 3.006; protestantes, 8; otras, 6.

Debe tenerse en cuenta que, aparte de las rectificaciones que todavía han de hacerse, en especial en los barrios del Bled y del Aium, debe agregarse a estas cifras el número de soldados del ta-

bor y de la guardia de S. A. I. el jalifa, cuyos datos han sido tachados en las hojas de sus familias para evitar las duplicaciones, pero que son vecinos de Tetuán.

La población marroquí.

Se ha atribuido a Marruecos la cifra total de veinte millones de habitantes, que, indudablemente, es exagerada. Después de verificadas las operaciones del censo en la Chauia, la más fértil de las comarcas de Marruecos, que cuenta con una extensión de 1.031.000 hectáreas, se ha hallado para la misma una población de 205.000 almas, o sea 18 habitantes por kilómetro cuadrado. Suponiendo que los 200.000 kilómetros cuadrados cultivables tuvieran todos la misma densidad, se llegaría a un total de 3.600.000 habitantes, cifra que parece normal a primera vista, porque si bien en este cálculo se hace abstracción de la población de las ciudades, en cambio es innegable que las comarcas del interior, menos fértiles que las llanuras de la vertiente del Atlántico, se encuentran mucho menos pobladas.

Sin embargo, los recientes trabajos realizados por oficiales encargados del servicio de información, parecen indicar que, en la realidad, no se debe llegar ni aun a la cifra de 3.600.000 almas. Con efecto, dichos trabajos han dado las siguientes cifras aproximadas:

Habitantes.

Para el Garb (esto es, desde la frontera española al Sebú)..... 56.500

Para la región de Fez, comprendidas Safi y Bahil.....	226.000
Para la región de Mequinez.....	221.120
Para la Región de Rabat, incluidas Rabat y Salé.....	170.500
Para la Chauia y Casablanca.....	250.197
Para Duccala, con Mazagán y Azemur....	250.000
Abda y Ahmar, con Safi.....	200.000
Para el Hauz, comprendidas Marraqués y Mogador.....	594.060
	<hr/>
	1.997.967
Para Marruecos oriental, la margen izquierda del Muluya daría la cifra de.....	108.500
La margen derecha del Muluya.....	194.060
	<hr/>
<i>Total general....</i>	<u>2.296.627</u>

A este total es preciso añadir el número desconocido de los habitantes de regiones poco penetradas, como el Tadia, el Sur del Atlas Medio, los valles altos del Uad el-Alid y del Muluya, territorio de considerable extensión, pero que comprende macizos de montañas sin cultivo, cuya población es bastante escasa. En cuanto a la vertiente del Sahara del Magreb, no es aventurado suponer que no proporcionaría mucho aumento a aquella cifra.

Acción en Marruecos.

Según los Resúmenes estadísticos de recaudación y pagos, lo

gastado durante el mes de Enero último, por concepto de acción en Marruecos fué:

Presupuesto de 1914

	Pesetas.
Ministerio de Estado.	»
Idem de la Guerra..	7.384.199,30
Idem de Marina....	»
Idem de la Gobernación.....	»
Idem de Fomento...	»
Idem de Hacienda..	»
Total....	7.334.199,30

Resulta de ejercicios cerrados

	Pesetas.
Ministerio de Estado.	26.428,85
Idem de la Guerra..	617.918,58
Idem de Marina....	»
Idem de la Gobernación.....	»
Idem de Fomento...	3.355,90
Idem de Hacienda...	»
Total....	647.703,33

Total

	Pesetas.
Ministerio de Estado.	26.428,85
Idem de la Guerra..	7.952.117,88
Idem de Marina....	»
Idem de la Gobernación.....	»
Idem de Fomento...	3.355,90
Idem de Hacienda..	»
Total....	7.981.902,63

Zona francesa.

La inmigración en Casablanca.—Según la última estadística oficial, en Enero último llegaron a Casa-

blanca 2.031 emigrantes, cifra que se descompone así:

Franceses, 1.261; españoles, 541; italianos, 161; alemanes, 11; portugueses, 7; griegos, 4; turcos, 6; suizos, 12; ingleses, 20; belgas, 3; armenios, 1; egipcios, 1; suecos, 1.

De las 2.031 personas llegadas, hubo 800 regresos, estableciéndose en Casablanca 1.231.

El puerto de Fedalah—Desde el 1.º de Marzo ha quedado abierto al comercio internacional el puerto de Fedalah, que radica entre Casablanca y Rabat, distando 23 kilómetros del primero y 60 del segundo.

La bahía de Fedalah, orientada al Este, tiene por abrigo para los vientos de Poniente, los más temibles en aquella parte, una serie de rocas y dos islotes que, unidos entre sí, constituyen un dique natural de casi un kilómetro de longitud.

Se ha habilitado el puerto, en forma sumaria, con objeto de que puedan efectuar las operaciones de descarga los buques que lleven material y provisiones para las tropas, con lo que se descongestionará la rada de Casablanca. Se proyecta dragar el puerto, construir un dique que complete la defensa del puerto y erigir un muelle de atraque para buques de ocho metros de calado. Tales obras se terminarán en un par de años, y dada la proximidad de Fedalah a Casablanca (a la cual, como a Rabat, la une un ferrocarril estratégico), se espera en Francia que favorezcan mucho el desarrollo de la Chatúa.

DIARIOS Y REVISTAS

LA OPINIÓN DE LOS DEMÁS

LA LECTURA.—*Madrid.*

Nuestra zona de influencia en Marruecos.

Noticias y datos sobre su constitución.

Los territorios reconocidos á España por el Convenio hispano-francés de 27 de Noviembre de 1912 pueden dividirse en dos clases, según el carácter jurídico de la acción que nuestro país está capacitado a ejercer en ellos:

Íñí y la región sur del paralelo 27° 40', donde España, el día que allí se estableciese, tendría plenas soberanas facultades; las comarcas entre el Muluya y la intersección del paralelo 35° con la costa del Atlántico, en la parte norte del Imperio, y entre el río Dra y el paralelo 27° 40', en la parte sur, que constituyen propiamente la zona de influencia española en Marruecos, puesto que pertenecen legalmente a los dominios del Sultán. En ellas poseemos un protectorado con las limitaciones derivadas de los Tratados entre el Majzen y las potencias del Acta de Algeciras en lo que no ha sido modificado por el Convenio hispano-franco-alemán de 1911.

El jalifa del Sultán.

La administración de la zona de influencia española en Marruecos incumbe a un jalifa del Sultán, a quien éste delega todos sus derechos y

cuyos actos se hallan intervenidos por un alto comisario español. Para jalifa escoge S. M. I. a uno de dos candidatos que le presenta España; pero como aquel Soberano reina bajo el *control*e francés, se estipuló (nota del embajador de Francia al ministro de Estado de 27 de Noviembre de 1912) que la designación podría prepararse mediante conversaciones confidenciales entre los Gabinetes de Madrid y París para tener la seguridad de que la elección jerifiana recaería en el candidato que mereciese las preferencias de España.

Conforme a tal procedimiento fué nombrado Muley Mehdi ben Ismael ben Mohammed, nieto del Sultán de la guerra de Africa, y cuyo padre, Muley Ismael, gobernó muchos años en nombre de Muley Hasán las provincias septentrionales del Imperio. Tiene Muley Mehdi tratamiento de Alteza; usa en recepciones, rezos solemnes, etc., ceremonial parecido al del Sultán, para fijación del cual se tuvieron en cuenta precedentes de otros Príncipes y Virreyes; emplea en cartas y *dahires* sello que recuerda también el del Emperador marroquí. Su residencia debe ser siempre en la zona española, y habitualmente en Tetuán, donde al venir de Fez, se ha instalado en Dar el Majzen, que servía antes para habitaciones de los gobernadores de la ciudad. Disfrutaba una retribución con cargo a la Hacienda local; de esta última cobran también los individuos de su casa o corte.

Le sirve de caid mexuar o, como si dijéramos, jefe de Palacio, Mustafá Ben Eix, que hasta Mayo último era bajá de Tetuán y había desempeñado cargos también de corte cerca de Muley Hafid.

Las comarcas de nuestra esfera de influencia, separadas del resto del Imperio conforme a límites y criterios que trazó la diplomacia, no componían antes una unidad administrativa, carecían de un órgano central de administración fuera del Majzen de Fez; ha sido, pues, preciso constituirlo, y se compone de un gran visir (Mohammed ben Azuz), un ministro de Hacienda (Ahmed ben Mohammed Erkaina) y otro de Gracia y Justicia (Ahmed ben Mohammed Erhani). No ha precedido a estos nombramientos la expedición de un *dahir* del jalifa, análogo al que el Sultán dictó en zona francesa determinando la competencia de cada departamento; en la práctica, los ministros de Hacienda y Gracia y Justicia se ocupan de las especialidades que sus títulos indican, y el gran visir asume la dirección de los demás negocios públicos.

Al lado de los ministros se han creado varias Juntas con facultades ejecutivas o simplemente consultivas, a saber: la central de Estadística, la de reglamentación de los bienes del Majzen y la de ordenamiento de la administración de los habúes.

El Alto Comisario y sus agentes.

Ningún precepto legal marca las condiciones para el nombramiento de Alto Comisario.

El preámbulo del Real Decreto de 27 de Febrero y las instrucciones complementarias del mismo reflejaban el pensamiento de que el cargo iría anejo al de comandante general de Ceuta; pero dejó de ser así desde el ascenso a teniente general de D. Felipe Alfáu. Esa separación quedó consagrada en las Reales órdenes de Estado y Guerra de 24 de Abril. Hoy el Alto Comisario es un teniente general, a quien el rey, en decreto que refrenda el ministro de Estado, confiere aquél carácter, abonándosele, con cargo al presupuesto de dicho departamento, las 25.000 pesetas anuales para gastos de representación asignadas al principio al comandante general de Ceuta.

Por conducto del Alto Comisario ejerce el Gobierno español su facultad de velar por la tranquilidad de la zona y prestar su asistencia a la autoridad marroquí para la introducción de cuantas reformas administrativas, económicas, financieras, judiciales y militares, Reglamentos nuevos o modificación de Reglamentos necesita. Es el Alto Comisario el único intermediario en las relaciones que el jalifa mantiene con los agentes oficiales extranjeros.

Le corresponde, según las Reales órdenes mencionadas, la dirección de la acción española en la totalidad de la zona, dependiendo de él todas las autoridades militares y consulares y todos los servicios españoles allí instituidos, y perteneciéndole indicar a los comandantes generales la orientación que deba seguirse para que nuestra influencia vaya extendiéndose progresivamente y dárles órdenes sobre casos y puntos especiales. Es atribución exclusiva suya la intervención cerca del jalifa; sólo por su acuerdo pueden presentarse a éste propuestas, sea sobre nombramientos, sea sobre disposiciones reglamentarias, sea sobre otras medidas. Desde el punto de vista militar, el Alto Comisario tiene el carácter de inspector general de todas las fuerzas de la zona española y hoy se considera comandante en jefe de las mismas.

Secundan al Alto Comisario las Delegaciones, la Inspección de servicios indígenas y el Gabinete militar.

La Delegación para los servicios indígenas tiene a su frente, según el Real decreto de 27 de Febrero, a un individuo de las carreras diplomática o consular, y su cometido es centralizar los informes sobre situación en las cabilas, dirigir las relaciones generales con éstas, ocuparse de la justicia, la enseñanza, la organización local, la sanidad e higiene. En su concepto de secretario general, incumbe al delegado para los servicios indígenas los asuntos que no sean de la competencia de las otras Delegaciones, especialmente la relación con los agentes oficiales extranjeros y con las Corporaciones y particulares interesadas en Empresas, los archivos, etc. Varias de estas facultades, en virtud de la Real orden de 30 de Abril, pasaron al jefe del Gabinete diplomático, que las desempeña por delegación. Y en 24 de Julio se creó un «inspector de las oficinas de información y asuntos indígenas» para la inspección de las expresadas oficinas y de los servicios en general, con objeto de asegurar-

se de que estos últimos funcionan conforme al espíritu del protectorado llenando, además, dicho inspector las misiones políticas o administrativas especiales que le confiere el Alto Comisario, a quien está directamente subordinado.

La Delegación para los servicios de fomento de los intereses materiales ha de proveerse en un ingeniero civil, y está establecida para lo que atañe a correos, telégrafos, teléfonos, obras públicas, minas, montes, agricultura y desarrollos mercantiles e industriales en todos sus aspectos.

La Delegación para los servicios tributarios, económicos y financieros recae en un empleado de Hacienda, e interviene en los asuntos fiscales, en los del patrimonio público y en el régimen de la propiedad inmueble, especialmente en cuanto concierne a catastros y registros.

El Gobierno tiene libertad para escoger a los delegados y al inspector en cualquier categoría, dentro de las carreras a que deben pertenecer. Perciben dichos funcionarios 10.000 pesetas anuales sobre sus sueldos como gratificación por gastos de residencia. Forman una especie de Consejo; pero sólo cuando el Alto Comisario quiere oír su dictamen colectivo.

Cada Delegación debía tener una plantilla de personal; las circunstancias permitieron que se fijasen desde luego las de los servicios de Fomento y Hacienda, aunque no de modo completo, porque, por ejemplo, la primera no incluía el personal de Correos y Telégrafos, que ha sido menester ir añadiendo al previsto en el capítulo de «Ministerio de la Gobernación» de la Sección 12.^a del presupuesto, ni la segunda comprendía los empleados de Aduanas. La Inspección de oficinas y servicios indígenas tiene también su plantilla aprobada por Real decreto. En cuanto a la Delegación para los servicios indígenas, Secretaría general, ha estado formada, en su mayoría, por diplomáticos e intérpretes, destacados en comisión, del Ministerio de Estado y la Legación en Tánger.

El Gabinete militar deriva su existencia del art. 3.^o de la Real orden de Guerra de 24 de Abril, donde se le señala por función el auxiliar al Alto Comisario en su misión militar con el personal estrictamente necesario. Lo dirige un coronel de Estado Mayor.

La esfera propia del Alto Comisario y sus agentes es la intervención en los actos de la autoridad marroquí, a la cual toca administrar el país. En muchos casos, no obstante, son ellos mismos ejecutores y administradores, en virtud de delegación del Jálifa, por ejemplo, en materia de construcción de obras públicas.

La administración regional y local.

Si la zona entera acatase la autoridad del Jálifa, habría siempre en ella dos unidades o grandes provincias naturales necesitadas de administraciones diferentes, el Norte, entre el Muluya y la intersección del

paralelo 35º con el Atlántico; el Sur, entre el Dra y el paralelo 27º 40'. Toda tentativa de penetración en esta última comarca ha quedado aplazada en vista de la situación en la primera, sobre la cual se han concentrado los esfuerzos de España y del Jalifa.

Existía en ella, al igual que en el resto del Imperio, la distinción entre el *blad el majzen*, país sometido a la autoridad del Sultán, que admitía los caides nombrados por éste y le pagaba con puntualidad relativa las contribuciones, y el *blad es siba*, en estado normal de insurrección contra Fez. En los últimos años del reinado de Adb-el-Azís, toda la parte norte de nuestra zona era *blad es siba*, excepto el trozo de Kebdana donde acampaba la mehalía que luego se refugió en Melilla, las vecindades de Tetuán, la banda marítima al pié de Yebala. En Guelaya, Beni Saíd y Temsamam reinaba el Roguí; de Beni Urriaguel a cabo Mazari, en Yebala, en la derecha de Uarga, en la casi totalidad de Anyera, señoreaban cabecillas locales o las Juntas de notables de las tribus. Hoy, el antiguo *blad el majzen* y una pequeña parte del *blad es siba* están ocupados por tropas españolas: Guelaya, Kebdana, los confines de Ulad Settut y Beni-bu-yahí, la superficie entre las Cudías y la frontera de Ceuta, los caminos Ceuta-Tetuán, Río Martín-Tetuán, Lauzic-Tetuán, la región entre el paralelo 35º, Alcázar-Yumaa-el-Tolba, Rfaif, Seguedía. Estos tres trozos de nuestra zona no tienen contacto entre sí; el primero y el segundo se hallan separados por el litoral del Kert al Martín; el segundo y el tercero, por la zona de Tánger y las montañas de Yebala y Anyera.

En Guelaya, Kebdana y parte de Ulad Settut y Beni-bu-yahí sometida al influjo de nuestras armas, la administración marroquí propiamente dicha podría ajustarse al acuerdo hispano-marroquí de 16 de Noviembre de 1910; el bajá del campo de Melilla sería investido por el Jalifa de los poderes necesarios para proponer el nombramiento y revocación de los caides, de acuerdo con el comandante general español.

Algo en dicho sentido se ha realizado últimamente, autorizando al Alto Comisario en Tetuán para aconsejar al Jalifa que nombrase su delegado en el Rif a Bachir-ben-Sennah.

En el trozo Ceuta-Tetuán, el actual caid mexuar, era, hasta Mayo, baja de Tetuán y de varias cabilas vecinas. Al sustituirsele por el Hach Amed ben Mohammed Torres, éste fué nombrado solamente gobernador de la ciudad; se creyó que era inútil hacerlo de las tribus, porque no reconocerían su autoridad, y, en cambio, a la hora propicia, la libertad de disponer de ciertos caidatos vacantes podría servir para coadyuvar a la pacificación. En Anyera era bajá Mohammed-es-saidí, antiguo caid de la línea fronteriza.

La región Larache-Arcila-Alcázar estaba gobernada por el Raisuli, a excepción de la primera de esas tres ciudades, donde Fadel ben Eix, hermano del actual caid mexuar del Jalifa, era ya bajá desde los tiempos de Muley Hafid. Abandonados por el Raisuli sus caidatos, se han

provisto los correspondientes a territorios ocupados militarmente: el de Arcila, con la Garbia, en Sidi Dris er Rifi; el de Alcázar, con Ahel serif, Tliq y Jolot; en el Hach, Buselham er Rimiqui; el de la cabila de Sahel se ha incorporado al de Larache. Los gobiernos de Yebala siguen vacantes.

Con unas u otras denominaciones, y mediante unas u otras formas de designación, los elementos administrativos de las ciudades y tribus marroquíes eran cuatro: el caid o bajá, investido de los poderes gubernativos; el cadí, juez, conforme a la ley religiosa; el amin el mustafad, administrador de los bienes majzen y encargado de la cobranza de algunos impuestos, y el nádír o administrador de los bienes habúes o propiedades de las fundaciones pías. En las cabilas de territorios no sometidos, los cadíes, amines y nádires, si existían, han desertado de sus cargos o se han unido a la insurrección; en el territorio sometido se ha reemplazado a algunos, a otros se les ha confirmado, de varios no se ha ocupado nadie por la insignificancia de sus funciones o la perspectiva de una próxima reorganización, la de los cadíes, por ejemplo, respecto a la cual el Ministro de Gracia y Justicia del Jalifa ha redactado un detallado Reglamento.

La autoridad de los bajáes en las ciudades ha sido sustituida, en ciertas materias, por las llamadas «Juntas de servicios locales», establecidas por *dahires* del jalifa y encargadas de atender a la sanidad, higiene, limpieza y urbanización. El bajá las preside; el cónsul de España es vicepresidente; los vocales son notables marroquíes, un israelita y varios europeos; entre ellos un médico, un ingeniero y un arquitecto, donde lo hay. A los europeos los designa la autoridad española. Estas organizaciones proveen a sus necesidades con los derechos de puertas, los de mercado, los de matanza, que administraba el Almotacén; la contribución de la propiedad urbana (a cuyo fin el jalifa les ha cedido la mitad que correspondía al Majzen), y, en algunos lugares, una subvención del Poder central.

En los poblados de Cabo de Agua y Nador, las Juntas de arbitrios creadas por la autoridad militar, a semejanza de las existencias en las plazas de Melilla, Chafarinas, etc., habrán de transformarse en Juntas de servicios locales, según se dispuso oportunamente.

Para determinados asuntos hay en las ciudades, y se instituirán en el territorio ocupado del Rif, juntas especiales; verbigracia: las de estadística, revisión de los títulos con que se poseen por particulares los bienes majzen y habúes, etc.

La intervención española en la administración regional y local.

La tranquilidad y la sumisión al jalifa dependen tan completamente hoy de la presencia de tropas españolas, que al organizar la intervención en los actos de las autoridades marroquíes regionales y locales no

era posible dejar de atribuir a los comandantes de aquellas fuerzas un papel importantísimo. La dificultad estaba en combinar esa situación con las cláusulas de los Tratados, que asignan a los cónsules españoles en nuestra zona atribuciones especiales; por ejemplo: la de resolver las reclamaciones extranjeras y la conveniencia de desembarazar al elemento militar de todo cometido civil que no le esté rigurosamente impuesto por las circunstancias.

La fórmula a que se llegó en las instrucciones de 27 de Febrero, complementarias del decreto de la misma fecha, y en la Real orden de Estado de 24 de Abril, consistía en que: 1.º El Alto Comisario, con el concurso técnico de los delegados, tuviese bajo su dependencia directa, en todo el territorio, los servicios de Aduanas, Obras públicas, Correos, Telégrafos, Sanidad y Enseñanza; 2.º Los cónsules ejercitasen también en todo el territorio la jurisdicción sobre los súbditos y protegidos españoles y la facultad de decidir las reclamaciones extranjeras, y en las ciudades, con el radio que se les señalase, tuvieran las funciones de intervención política y administrativa, bajo la dependencia directa del Alto Comisario; y 3.º Fuera de las ciudades, los comandantes generales desarrollarían la política que el Alto Comisario les trazase, con objeto de extender progresivamente el radio de nuestra acción; ejercerían la intervención en los actos de la autoridad indígena; tenderían a reconstituirla en las regiones que fueran entrando bajo nuestra influencia; procurarían el establecimiento de zocos en lugares adecuados; facilitarían y extenderían el comercio; llevarían la confianza a las regiones vecinas; darían conocimiento al Alto Comisario de cuanto afectase a la marcha política en su respectivo territorio, informándose minuciosamente de la actitud de las cabilas y de las relaciones que con ellas establecieran, y tendrían el derecho de enterarse y hacer observaciones respecto a la marcha de «todos» los servicios en la región, incluso de los que funcionaban bajo la dependencia directa de la Alta Comisaría.

La práctica difiere harto de esas normas, y su inobservancia ha sido causa de no pocos rozamientos, retrasos y dificultades; pero el análisis de semejante cuestión no es hoy mi objeto.

Las Comandancias generales son: Melilla, Larache y Ceuta. Esta última incluye a Tetuán. La distribución de sus fuerzas militares en dos grandes masas, destinadas a cubrir, la una, la plaza española y el camino hasta el Rincón, y la otra, la ciudad residencia del Jalifa y sus comunicaciones con Río Martín y Lauzien, ha conducido a dividir el mando de las tropas, resultando bajo la inmediata dependencia del Alto Comisario el general de las que guarnecen a Tetuán.

Auxiliares de los comandantes generales en lo político son las oficinas militares indígenas, a cada una de las cuales está abscrito un núcleo de fuerzas de policía. Está mandado que entre esos organismos y la oficina central, que funciona en Tetuan, medien relaciones directas para la reunión y clasificación de los informes que se recojan.

Los Consulados son cuatro: Larache y Tetuan, incluidos en presupuesto; Alcázar y Arcila, servidos por funcionarios de carreta, titulares de otras plazas. Tienen a sus órdenes un personal bien escaso, por cierto, de secretarios judiciales, cancilleres-intérpretes, agentes españoles de Policía y, a veces Guardia civil enviada de la Península; gastos que se sufragan con el artículo de «Servicios auxiliares de la jurisdicción consular» en la Sesión 12.^a del presupuestos.

Servicios especiales.

Cobranza de algunos impuestos.—Más arriba se hizo referencia a los amines (umana) el mustafad, que administraban los bienes majzen y cobraban o arrendaban los derechos de puertas y mercados en las ciudades. Como estos últimos gravámenes se han cedido hoy a las Juntas de servicios locales, claro está que ya no entran en la órbita de dichos funcionarios.

La contribución urbana, para la que había, conforme a Reglamento, un administrador especial en este puerto, ha pasado también a depender de las Juntas. Se conservan, sin embargo, las Comisiones especiales que presiden a la evaluación de los inmuebles para determinar la cuota contributiva de cada uno. El *tertib* o Reglamento de la contribución de cultivo y ganadería no ha entrado en aplicación en nuestra zona; cuando entre funcionarán las Juntas que el mismo previene y harán los consules veces de recaudadores entre sus compatriotas, cobrando el premio acordado.

Las Aduanas recaudan los derechos de importación y exportación, almacenaje y anclaje, el gravamen de obras públicas, de que luego se hablará, y explotan el servicio de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros, que es un monopolio oficial. Tiene un personal marroquí de administración, y otro español, de intervención, perteneciente este último al Cuerpo pericial de nuestro país. Al ponerse en vigor el Convenio hispano-francés sólo Tetuan y Larache estaban abiertos al comercio; después se abrió Arcila, se autorizó el tráfico por Cabo de Agua, zoco de Arbáa de Arkeman, Sidi Musa y Nador; se estableció la Aduana terrestre de Melilla, con oficinas de despacho en Nador y Iazanen.

Las Aduanas marítimas son uno de los ramos administrativos en que España y Francia no poseen plena autonomía; los derechos de importación y exportación han de ser unos mismos en todos los puertos, y están fijados en los Tratados del Majzen con las potencias; de modo que para modificarlos hace falta que los Gabinetes de Madrid y París se concierten entre sí y con los signatarios de los pactos aludidos. Las Administraciones aduaneras de las dos zonas tienen, además, que ponerse de acuerdo por medio de representantes, que se reunirán periódicamente en Tánger, para asegurar la unidad de aplicación de los Aranceles. En

fin, por ahora subsiste la Comisión internacional, instituída por el artículo 36 del Acta de Algeciras, para determinar el valor de las principales mercancías sujetas al pago de derechos de Aduanas, valor que sirve de base a la imposición del gravamen.

Correos y Telégrafos.—Después de ocupadas por España Larache y Alcázar, la Dirección jerifiana de Telégrafos, que desempeñaba el francés Mr. Biarny, instaló una línea de Tánger a Arcila, parte de la cual se halla en nuestra esfera de influencia. La estación de Arcila fué entregada, una vez hecho el canje de ratificaciones del convenio hispano-francés de 27 de Noviembre de 1912, a la Administración de dicha zona, y, aunque servida por empleados españoles, ha seguido considerándose *marroquí*, a diferencia de las líneas, militares unas y civiles otras, que el Estado español ha construído con sus fondos en las vecindades de Melilla, entre Ceuta y Tetuan y entre Cuesta Colorada, Arcila, Larache y Alcázar.

En cuanto a Correos, sus administradores por el Majzen eran en las ciudades los amines el mustafad. Justo a este servicio indígena funcionaban en nuestra zona y en la francesa los servicios extranjeros, el español entre ellos, con sus estafetas y sus medios de transporte propios, principalmente peatones.

Telégrafos y Correos españoles de Marruecos se pagaban con un crédito de 992.318 pesetas, asignado al ministerio de la Sección 12.^a del presupuesto.

Al presente, claro es, que no hay motivo para que subsistan en la zona española dos servicios de esta índole, marroquí el uno, español el otro. La fusión está preparada sobre la base de que sea el jalifa quien se haga cargo de dichas atenciones, con intervención naturalmente, del Alto Comisario, concurso de personal técnico español y ayuda pecuniaria asimismo de nuestro país. Así lo ha hecho Francia en su esfera de influencia.

Las tarifas de Correos y Telégrafos deben unificarse en ambas zonas, previa inteligencia entre los Gabinetes de Madrid y París (artículo 19 del Tratado de 1912).

Sanidad.—El Cuerpo diplomático en Tánger, constituído en Consejo satitario; es decir, presídido sucesivamente por uno de sus individuos en lugar de serlo por el decano, ejercía las facultades de que los Sultanes lo habían investido para la defensa contra las epidemias importadas por mar. Lo hacía mediante delegados en los puertos y con los recursos procedentes de las tasas sanitarias pagadas por los buques.

El Estado español, por su parte, había instalada en algunos puntos, tales como Larache, Alcázar, Arcila Tetuán Nador, zoco el Had de Benisicar, etc., médicos para la colonia española menesterosa, con dispensarios o consultorios para los indígenas. Existía al efecto en el presupuesto un crédito de 98.200 pesetas.

Servicios sanitarios, en el sentido de higienización y lucha contra el

contagio, no los ha habido hasta que últimamente las circunstancias en Alcázar y Larache los han requerido. En este último puerto se han montado con elementos de personal y material tan amplios como se ha podido. El propio Inspector general de Sanidad exterior ha estudiado con este motivo, sobre el terreno, la organización sanitaria que debe darse a nuestra zona, y ante el Real Consejo de Sanidad pende un proyecto preparado por él.

Obras públicas.—Un gravamen especial de 2 y 1/2 por 100 *ad valorem* sobre las mercancías importadas en el Imperio fué establecido por el Acta de Algeciras para trabajos en beneficio del comercio y de la navegación. Los proyectos, presupuestos, pliegos de condiciones, etcétera, habían de redactarse por un ingeniero, que el Majzen designaría de acuerdo con el Cuerpo diplomático, y que resultó ser un francés, M. Porché-Banés.

A más de ese ingeniero podía haber otros adjuntos, nombrados en la misma forma; hay uno sólo, que es español: el Sr. Llorens. Y ahora que el Convenio hispano-francés de 1912 ha dispuesto que los servicios u oficinas del gravamen o tasa especial en cada zona serían autónomos, el adjunto de nuestra nacionalidad es jefe del que pudiera llamarse servicio jilifiano.

Como quiera que los actos de la autoridad marroquí deben ser intervinidos por el Alto Comisario y sus agentes, dicho servicio ha sido puesto bajo la dependencia de la Delegación para el fomento de intereses materiales.

La construcción de las obras públicas que hayan de pagarse con la tasa especial necesitaba, en el régimen de Algeciras, ser acordada por el Majzen y el Cuerpo diplomático. El programa lo elaboraba prácticamente la Junta de Obras públicas. Los demás trabajos imputables a los recursos generales del Estado marroquí los decidía el Sultán libremente, y hoy los decide el Jalifa. Unos y otros se hallan sujetos al art. 6.º del Convenio franco-alemán, aceptado por España, y según el cual las obras y suministros para las construcciones eventuales de carreteras, ferrocarriles, puertos, telégrafos, etc., se concederán por el Gobierno jilifiano (el Jalifa en nuestra zona) según las normas de la adjudicación. Estas, mientras no se alteren, son las contenidas en el «Reglamento relativo a las adjudicaciones efectuadas sobre fondos de la caja especial» (10 de Junio de 1908) y el «Reglamento sobre las adjudicaciones en general», ambos elaborados a su tiempo por el Cuerpo diplomático y aprobados por el Majzen. Pero la explotación de las grandes Empresas arriba mencionadas, (ferrocarriles, puertos, etc.) no está sometida a adjudicación pública; el Estado puede concederla libremente a terceras personas que se encarguen de facilitar los fondos. Para las adjudicaciones en general existe en Tánger una Junta cuya organización es materia del art. 6.º del Convenio franco-alemán y del 18 del Convenio hispano-francés.

Ejército.—Al organizarse la Policía prevista en Algeciras, el Sultán,

abrumado por las exigencias de la guerra civil en otras regiones, retiró de Tetuán y Larache los escasos contingentes militares que allí tenía. Quedaron sólo en ambas ciudades unos cuantos mojaznías a las órdenes de los bajáes, para servirles a un tiempo de escolta, recaderos y brazo de su autoridad. La mehalla que había en Alcázar fué desarmada por el jefe de nuestras fuerzas a raíz de la ocupación; las de Raisuli, en Arcila y sus vecindades, sufrieron más tarde la misma suerte.

Al empezar a regir el Convenio de 1912 no tenía, pues, el Jalifa tropas propias: las indígenas, organizadas en el Rif; los tabores de la Policía de Larache y Alcázar, después de la transformación que experimentaron en Abril del año pasado, tenían el carácter de auxiliares del Ejército español de ocupación, y con fondos españoles se pagaban; las llamadas «jarcas amigas» de Guelaya, etc., eran contingentes levantados por las tribus mismas.

Se ha reconocido, sin embargo, la conveniencia de que S. A. I. disponga de fuerzas militares suyas, y el gran visir ha comenzado la recluta de una mehalla que se sostiene con los ingresos de las Aduanas.

Justicia: La protección extranjera.— Los Tribunales indígenas, es decir, el cadí y el caid (este último, en efecto, había asumido una especie de jurisdicción penal), sólo eran competentes en Marruecos para juzgar a los marroquíes demandados en causa civil o acusados de un delito y para resolver las cuestiones de propiedad territorial, aun cuando afectasen a extranjeros. Estos tenían, en los litigios sobre bienes inmuebles, un recurso de apelación ante el ministro de Negocios Extranjeros del Sultán, y al presente, en nuestra zona, ante el Jalifa.

En los demás asuntos, los extranjeros demandados o acusados son justiciables de su respectiva autoridad consular, y a eso habrán de tratar de poner remedio España y Francia, en sus respectivas esferas de influencia, para que termine un estado de cosas tan dañoso hoy al buen orden y tan lesivo a la autoridad local. El primer paso será la instalación de Tribunales a la europea, cosa que ya ha hecho el Gabinete de París y está preparando el de Madrid.

A los extranjeros, como es sabido, se asimilan los protegidos, súbditos marroquíes que sin dejar de serlo, quedan, mientras la protección dura, exentos de la jurisdicción indígena y se ven asistidos del amparo del Gobierno a quien o a cuyos súbditos sirven. También esta institución ha de desaparecer; pero así para ello como para que cesen los Tribunales consulares serán indispensables negociaciones con diversas potencias.

Instrucción y culto.— Escuelas coránicas o masid, donde los niños aprenden a leer y escribir en el Corán y cuyos alfaquíes se pagan a veces con el producto de los bienes hábues. Explicaciones de Teología y de Derecho en la mezquita mayor de Tetuán por personas doctas de la ciudad es lo que constituía lo que pudiera llamarse «enseñanza oficial» del Majzen, falta, desde luego, de dirección central, de organización re-

flexiva y de presupuesto común. Al lado de ella vivían las escuelas talmúdicas, sostenidas por las comunidades israelitas locales, y las escuelas católicas, libremente establecidas por las Misiones franciscanas. Más poderosos que ningunos otros, los establecimientos de la «Alianza Israelita Universal», con marcada tendencia francesa, y, en fin, los ensayos hechos con variedad de resultados por el Estado español estos últimos años en Tetuán, Larache, Alcáza, Arcila, Nador, y zoco El Had, de Benisicar. Tan diversos y casi siempre contradictorios esfuerzos necesitan una sistematización, que se ha confiado a la Junta de enseñanza en Marruecos, nacida del decreto de 3 de Abril de 1913. Ante todo ésta ha querido que uno de sus individuos, el eminente catedrático de la Universidad Central Sr. Ribera, haga una inspección en el lugar.

Gastos de la Administración

Si la zona tuviera recursos, lo natural sería que lo pagase todo: su administración propia, la intervención española en sus servicios, las tropas de ocupación que se esfuerzan en restablecer el orden. Pero fuera de las reducidas comarcas mencionadas al hablar de la administración regional y local, el país se mantiene en la insurrección en que siempre estuvo contra la autoridad jerifiana y no paga impuestos.

Los ingresos, descontados los que se han cedido á las Juntas de servicios locales, puede decirse que se limitan á los productos de las Aduanas de Tetuán, Arcila, Larache y Melilla, y al gravamen especial para obras públicas, cobrado también en las Aduanas por pesar sobre las mercancías importadas del Extranjero.

El *tertib* y el Reglamento minero, fuentes de recaudación de cierta importancia en lo futuro, no se aplican todavía. Bienes majzen y habúes necesitan que su gestión se reorganice para dar rendimientos apreciables, nunca muy grandes, y adscritos los de las fundaciones pías á fines especiales. Parte en los beneficios del monopolio del tabaco, en los de la acuñación de la moneda por el Banco del Estado, tasas sanitarias, etc., están afectos asimismo á créditos ó servicios determinados, y son, por lo demás, de poca monta.

Aun con orden no es de esperar que los ingresos zoneros pasen de 2 millones y medio de pesetas en el año próximo. Con ellos puede proveerse á los gastos de la administración marroquí en general, incluso los de la mehalla que organiza el gran visir y á algunos de obras públicas.

Los demás ha de cubrirlos el Estado español, en concepto—dice el decreto de 27 de Febrero—de anticipo reintegrable.

Desde 27 de Abril está mandado que se forme un presupuesto de la zona, el cual, en teoría, debería comprender todos los gastos civiles—administración é intervención—y aprobarlo el jelifa, con acuerdo del alto comisario.]

El déficit lo colmaría la Hacienda española con un adelanto, según acaba de decirse, que figuraría en los presupuestos de nuestro país, á semejanza de la subvención de la metrópoli á las posesiones de la Guinea y el Sahara.

Pero á este sistema, que sería el lógico, se oponen dos cosas. Primera, que si los empleados españoles puestos á disposición del jalifa ó del alto comisario para la administración ó intervención no tuviesen sus plazas consignadas en los presupuestos generales del Estado ó en plantillas autorizadas por estos, no tendrían derecho, mientras otra cosa no fije una ley, á que el tiempo de servicios se les abonase para los efectos pasivos; y segunda, que los presupuestos van á regir por autorización el año 1914, y en ellos, como hechos que fueron á fines de 1914, figuran, repartidos entre los diversos departamentos, créditos para servicios del Estado español en Marruecos que, en realidad, ya debieran ser jalifianos y están llamados á serlo muy en breve; por ejemplo; la sanidad, los correos y los Telégrafos.

Se continuará, pues, pagando con esos créditos, supliendo las deficiencias con las autorizaciones de los artículos 2.º y 3.º de la ley de 24 de Diciembre de 1912, y otorgando, en suma, al jalifa, no una subvención alzada, sino una ayuda, consistente en el pago de los servicios y obras concretas que vayan necesitándose. Las tropas de ocupación clara es que integra y directamente las paga el Estado español.

En estas páginas se ha procurado describir con fidelidad lo que es, sin detenerse á considerar si es como *debe ser*. El examen de la medida en que la organización responde á las necesidades, el análisis de las razones por las que ha tomado su forma presente y resulta incompleta, unas veces, excesiva ó superflua otras, traspasaría el cuadro que me he trazado. Pero la materia merece la reflexión de todos; porque, como se ha escrito, tratando precisamente de la obra de España en Marruecos, *il ne suffit pas pour elle de combattre; il faut ten, se maintenir etir organiser*.

Manuel González Hontoria.

EL TELEGRAMA DEL RIF.—Melilla.

Un hecho sin precedentes.

Toda la prensa ha dado la noticia escueta de haber solicitado el «amán» los moros vecinos a nuestras plazas de Alhucemas y del Peñón, previo el abono de multas, reanudándose las relaciones comerciales suspendidas desde los últimos meses del pasado año; pero ni un solo comentario agrega cuando es lo cierto que se ha registrado un hecho de gran alcance y significación.

El día 13 del pasado mes de Noviembre, en Alhucemas, y tres días después en el Peñón, comenzaron las hostilidades que no tuvieron término hasta el 21 de Diciembre en la primera isla y 14 de Enero en la segunda; desde estas fechas últimas, hasta los primeros días del mes de Marzo, los indígenas han tratado inútilmente de que se les concediera el perdón, recurriendo a toda clase de subterfugios para evitar lo que no tiene precedente de la historia de nuestras relaciones con las cabilas del Rif occidental.

Siempre que surgieron disturbios en aquellas zonas fueron sofocados mediante la acción política, ganando nuestra causa, jefes principales ya que no era posible obtener eficaces efectos sin poner pié en el continente; pero esa acción política tuvo un auxiliar poderosísimo ante cuyos destellos aparentaban doblegarse los disciosos y no titubeaban en hacer promesas de adhesión y amor a España, que bien pronto ellos mismos se encargaban de desmentir con su conducta y con sus procedimientos.

Esas montaraces cabilas y sobre todo, la de Beni-Uriaguel, que en todas épocas impuso e impone su voluntad al Rif occidental y central, son de muy difícil manejo, máxime cuando no pueden ejercerse sobre ellas la acción combinada de la política y de la fuerza, única capaz de producir resultados prácticos. Se les castigaba con fuego de fusil y de cañón y se ordenaba el cierre de las dos plazas al comercio, sana y sabia medida esta, por los grandes perjuicios que les irroga, sin embargo, no hubieron de conseguirse grandes éxitos, sin duda, porque razones varias determinaban demasiado pronto la apertura y los indígenas lograron resarcirse en poco tiempo de los quebrantos sufridos.

En otras épocas, Alhucemas y el Peñón necesitaban de los cabileños para subsistir; pero ahora ya son los cabileños los que han de menester de las islas y, por lo tanto, los términos del problema cambian radicalmente. Aquella amenaza que solían lanzar con gran arrogancia de que no volverían a las islas con víveres, ya no la profieren hoy y, no obstante, causas sobrado conocidas les llevan periódicamente a hostilizarnos, perdiendo las ventajas que les reporta el tráfico.

Creían esta vez, sin duda, que habría de repetirse el conseguir el perdón cuando lo desearan y por idénticos procedimientos; mas el general Jordana, con la experiencia que le suministraban aquellos antecedentes y con visión exacta de la realidad de las cosas, ha prolongado todo el tiempo preciso la prohibición de comerciar, no solo en aquella zona, sino también en la del Kert, autorizando tan solo el tráfico con los beni-buyagies. De este modo las caravanas del Rif occidental tenían cortado el paso directo y habían de valerse por intermediarios de los nómadas.

Claro es que desde Beni-bu-Yajie se reexpiden mercancías al campo de Alhucemas, pero llegan recargadas considerablemente y en los mercados se cotizan con notable sobreprecio.

Paralelamente se pusieron en juego otros recursos, comenzando por suprimir los auxilios de todo género a los jefes que se llamaban amigos.

Y todavía se fué más lejos en la acción política: utilizando esas grandes relaciones que se han creado en las cabilas, valiéndose el Alto Mando de las oficinas indígenas, agentes decididos suscitaron antagonismos, provocaron diferencias y las luchas intestinas surgieron pronto por el consiguiente hablar de la pólvora.

La situación para los cabileños no era nada halagüeña; cerrado el tráfico por mar, haciéndose muy penoso por tierra y empeñados en luchas internas, no tardan los jefes en izar bandera de parlamento presentándose primero en Alhucemas y después en el Peñón con las consabidas cantinelas y las palabras de miel; a su vez oyeron otras menos dulces; asombrados escucharon las condiciones que se les exigían; eran tan inusitadas, que de plano las rechazaron, regresando inmediatamente a su campo.

El Comandante General apretó entonces los resortes que con tanto acierto había esgrimido y poco a poco han ido cediendo, hasta el extremo de allanarse al pago de fuertes multas. Los poblados del llano del Nekor y del Guiss, como los de Táneda las han satisfecho ya; y este es el hecho digno de mención y sin precedentes.

Creían ellos que se autorizaría el libre tráfico; no ha sido así. Los sometidos, los que han aceptado todas las condiciones impuestas, adquieren lo que ellos necesitan, pero nada más y de ese modo los mercados de los campos de Alhucemas y el Peñón continúan tan caros como antes para los montañeses, que no habiendo satisfecho impuestos ni siquiera al Rogui, con todo su poder, se resisten a satisfacerlos a los cristianos.

Según todos los informes, claudicarán pronto como han claudicado sus vecinos y entonces y solo entonces se abrirán de par en par las puertas al comercio y cesarán las luchas en que están empeñados.

La poderosa Beni-Uriaguel y las díscolas cabilas limítrofes, se han doblegado, entregando en vez de recibir, solicitando en lugar de ser solícitas. Digase si este suceso no merece anotarse con elogio y si no constituye un éxito grande para nuestra política, para nuestra influencia y para el Alto Mando.



INSTITUTO DE MEDICINA NATURISTA

Hernán Cortés, 7.--Madrid

LA SALUD POR LA EDUCACIÓN INTEGRAL
: : Y POR LOS AGENTES NATURALES : :

Director: Enrique Jaramillo Guillén Médico

Esta institución médico-moderna, viene proporcionando en los muchos años que lleva de existencia, a cuantos enfermos se acogieron a ella, eficaces y seguras curaciones en toda clase de dolencias, con el uso exclusivo de los ejercicios físicos y de los agentes naturales: aire, luz, agua, electricidad y magnetismo, y la supresión completa de *operaciones* y de toda clase de drogas.

PROCEDIMIENTOS CÓMODOS Y SENCILLOS

Detalles por correo, enviando el franqueo correspondiente.

Consulta: de 10 a 12 y de 2 a 6.—La correspondencia al Director.

MARTOS O'NEALE & C.º

: : EXPORTADORES : :

DE VINOS Y CONAC.

JEREZ DE LA FRONTERA.

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.