

MINISTERIO DE FOMENTO

# EXPANSIÓN COMERCIAL DE ESPAÑA

EN MARRUECOS

INFORMES

DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA, CÁMARAS DE COMERCIO, ETC.

Y

## MEMORIA

PRESENTADA AL CONSEJO DE MINISTROS POR EL MINISTRO DE FOMENTO

Excmo. Sr. D. MANUEL GARCÍA PRIETO



MADRID

IMPRESA DE LOS HIJOS DE M. G. HERNÁNDEZ

Libertad, 16 duplicado, bajo.

1906

6628  
319

MINISTERIO DE FOMENTO

# EXPANSIÓN COMERCIAL DE ESPAÑA

## EN MARRUECOS

### INFORMES

DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA, CÁMARAS DE COMERCIO, ETC.

Y

# MEMORIA

PRESENTADA AL CONSEJO DE MINISTROS POR EL MINISTRO DE FOMENTO

Excmo. Sr. D. MANUEL GARCÍA PRIETO

R. 546

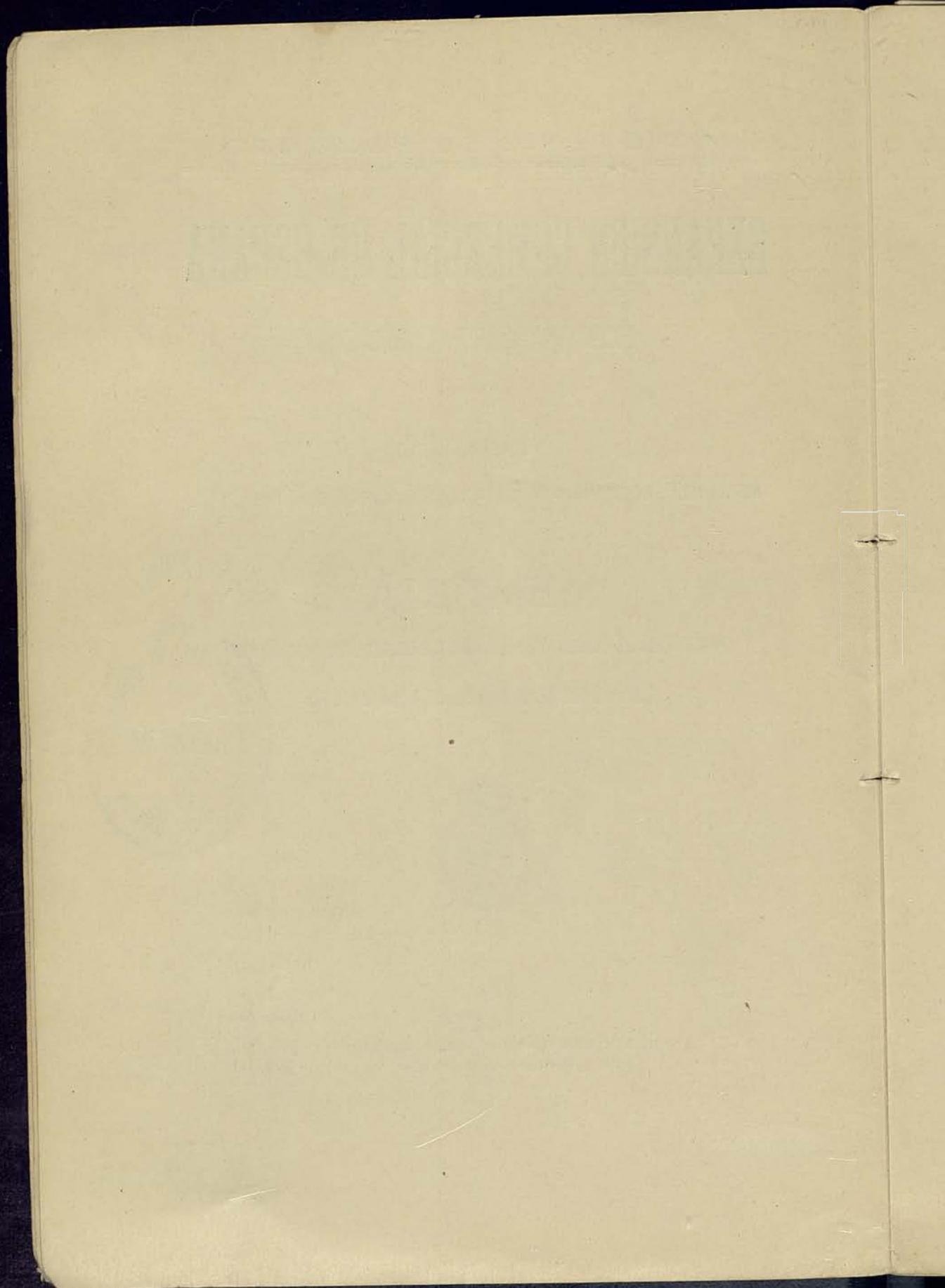


MADRID

IMPRENTA DE LOS HIJOS DE M. G. HERNÁNDEZ

Libertad, 16 duplicado, bajo.

1906



---

Al comenzar á trazar las líneas generales del presupuesto de Fomento, advirtió el Ministro que suscribe que era ineludible iniciar en este próximo año una labor de expansión comercial española en Marruecos, ya que en 1.º de Enero han de empezar á tener fuerza ejecutiva los acuerdos de la Conferencia de Algeciras.

Desde el Ministerio de Fomento, el problema de nuestra situación en Marruecos y de nuestras relaciones comerciales con aquel Imperio no puede ser estudiado sino desde dos aspectos. El primero constitúyelo el hecho de que poseyendo España territorios en el Norte africano y en ellos plazas fuertes y puertos, no se encuentra en la situación que otros países, que acuden con su tráfico á cualesquiera de los puertos marroquíes, sin poder ejercer en ninguno de ellos más acción que la consentida á todo extranjero. El segundo aspecto está en considerar que Ceuta y Melilla son plazas españolas, ciudades españolas, sin antecedentes de coloniaje ni extranjerías de ninguna clase. Son municipios españoles, cuyos nombres van unidos á muchas glorias de nuestros siglos pasados y que tienen derecho á que el Estado les conceda aquellas obras públicas que demandan su situación geográfica, su movimiento comercial, el posible desarrollo de la riqueza comarcana.

Sólo el hecho de que estas poblaciones hayan servido innumerables años de presidios, sin una protesta por su parte, podría explicar, ya que no justificar, el desdén y olvido en que se las tuvo por el Estado, que seguía teniendo del problema de Marruecos la visión compleja y amplia con alardes y ansias de dominación que resplandece en el tratado de Wad-Ras. Forzoso es añadir que esta misma visión era la única que entusiasmaba á la opinión pública, y no á la indocta solamente, sino á la muy culta que seguía los trabajos de la Sociedad Española de Africanistas, hace ya más de veinte años, y que en una exposición dirigida á las Cortes en 8 de Junio de 1884, y firmada por dos hombres insignes, «recomendaba á los Poderes públicos una política activa y *de intervención* en las cosas de Marruecos», llegando á definir esta política en una norma de conducta que habria de tener por base esta afirmación: «Defender la integridad del territorio marroquí y la soberanía plena de su gobierno, por todos los medios diplomáticos y militares de que la Nación pueda disponer, considerando toda amenaza contra aquel Estado como una amenaza contra nuestra propia independencia ó contra nuestro propio suelo».

Y este pensamiento representaba en aquella fecha un verdadero movimiento de la opinión española. La exposición de la Sociedad Española de Africanistas fué apoyada ante las Cortes por otras muchas exposiciones en las que se encuentran las firmas de Figuerola, Azcárate, Labra, Benot, Cárdenas, Marqués de Casa-Jiménez y muchos otros hombres insignes, representando á distintos centros y Sociedades de la capital y de casi todas las provincias.

Acaso más limitadas las aspiraciones, más atentos á la realidad los cuidados de gobierno, hubiéramos echado de ver que no era incompatible soñar con el protectorado sobre Marruecos, y al mismo tiempo realizar en Ceuta y en Melilla las obras necesarias para convertir ambas en puertos de primer orden.

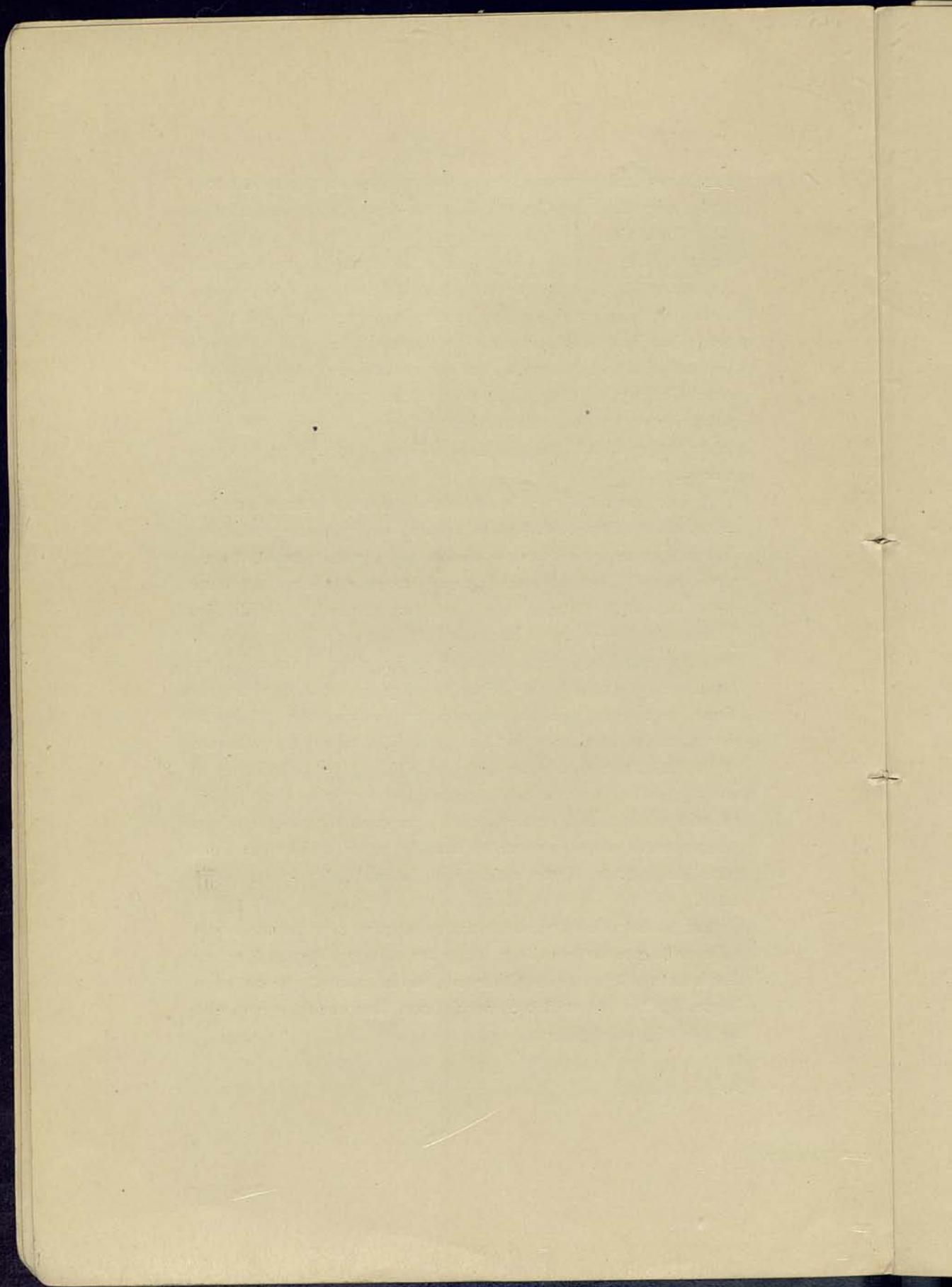
Desde aquellas propagandas han transcurrido veinticinco años. Con noble tesón, con carácter científico ó comercial han conti-

nuado realizando estudios de estos intereses españoles la Sociedad Geográfica, los Centros Hispano-Americanos fundados en Barcelona, Ceuta y Melilla, y algunos otros elementos. No puede decirse, pues, que estudiar é iniciar la expansión comercial de España en Marruecos sea una innovación, tanto más, cuanto que el desenvolvimiento de nuestra actividad mercantil en el Imperio mogrebíta ha de deducirse de las obras públicas que el Estado español tiene el deber de realizar en dos ciudades españolas como Ceuta y Melilla, y de las franquicias y exenciones que á los puertos construídos pudieran concederse, así como del trato aduanero que en la Península se pudiera otorgar al tráfico marroquí.

Porque acontece que España mantiene con Marruecos un importantísimo comercio. Somos la primera nación compradora en los zocos marroquíes y somos casi la última vendedora. Este desnivel entre lo que importamos y exportamos explica claramente cómo falta aquí la acción reguladora y compensadora del Estado.

Así, fundado en estos hechos, el Ministro de Fomento no se ha propuesto ninguna obra de conquista ni de colonización, sino sencillamente cumplir el deber moral y material que España tiene de convertir en buenos puertos y en ciudades modernas dos plazas españolas, como Ceuta y Melilla, colocadas en la ruta de la más frecuentada navegación. Y ha querido hacer estas obras con tanto mayor empeño, cuanto que tiene el convencimiento de que una vez realizadas acrecerá el tráfico en esos puertos en la misma proporción, cuando menos, que en sus similares de la costa Norte africana se ha multiplicado en pocos años.

Aun poseído de este convencimiento, quiso contrastar su opinión en la que tuvieran formada sobre estos problemas diversas Sociedades, Cámaras de Comercio, navieros, etc., que conocen las realidades del tráfico comercial con Marruecos, y para ello se les dirigió el siguiente



## CUESTIONARIO

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquies? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquies, ¿qué productos españoles*

*hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujias, ferreteria, petróleo, etc.?*

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á*

los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?

14. ¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?

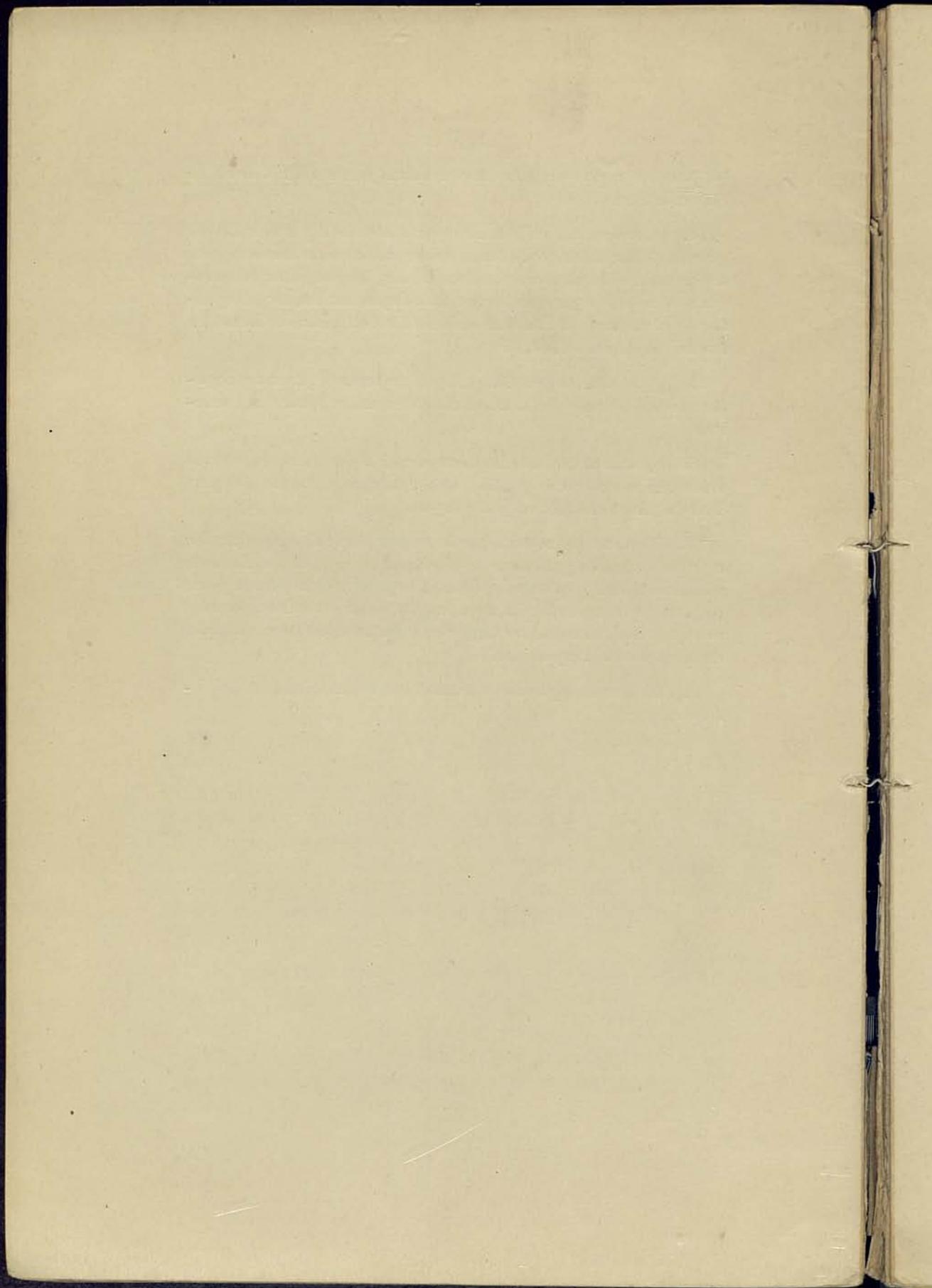
15. ¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?

16. ¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?

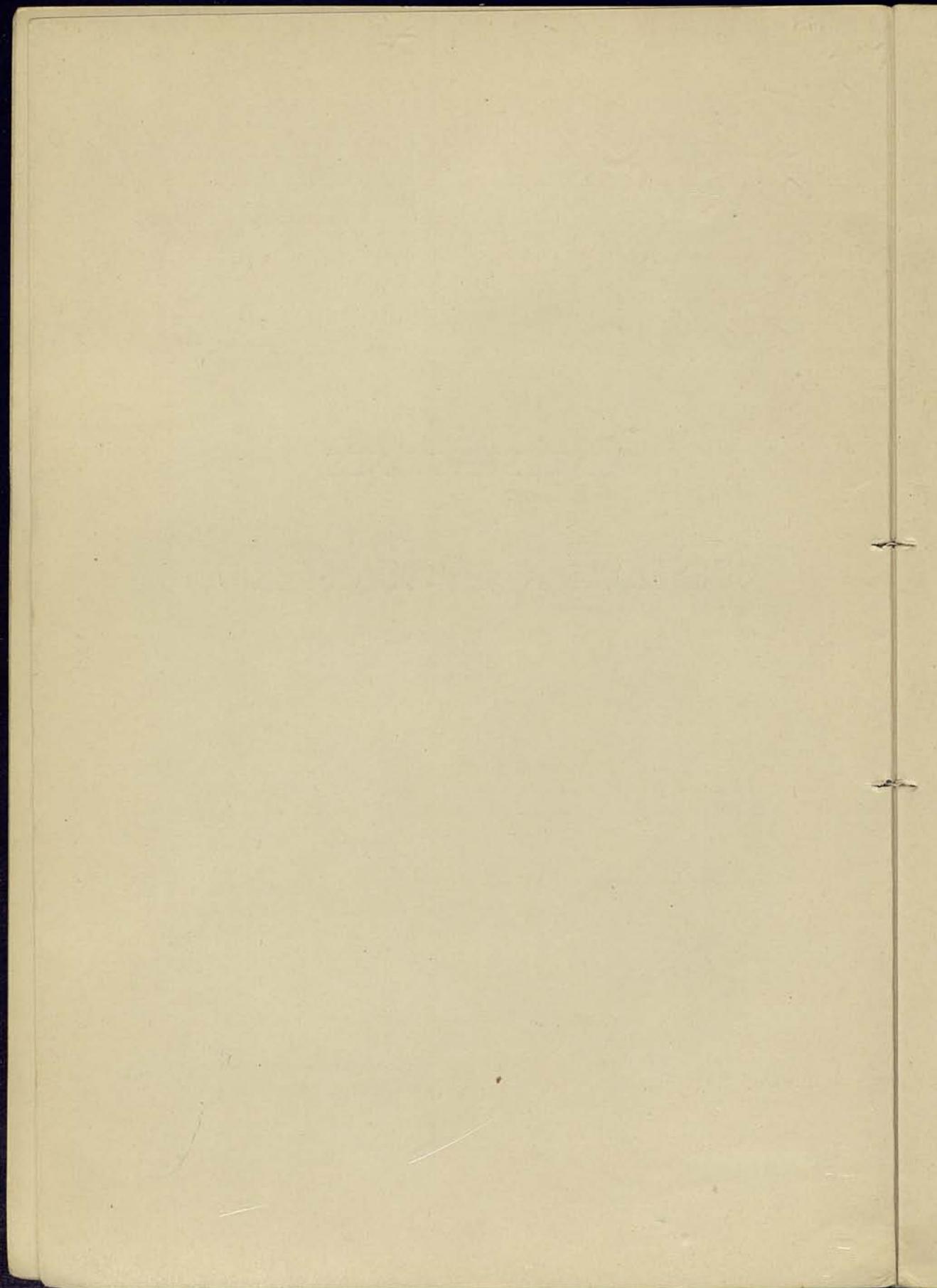
17. Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?

18. Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.

---



CONTESTACIONES  
AL  
CUESTIONARIO DEL MINISTERIO



## DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

---

Ilmo. Sr.: La Real Sociedad Geográfica, al contestar al Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio en Marruecos, declara ante todo que el Sr. Ministro de Fomento merece plácemes de la Corporación y del país por su feliz iniciativa. Hay en nuestro pueblo poco instinto de previsión, demasiada indolencia, y hace falta esa poderosa cooperación del estadista, del hombre de gobierno, tal como el Sr. Ministro de Fomento la ofrece ahora con oportunidad y gran acierto. Cumple después á la Sociedad hacer constar que desde los primeros tiempos de su fundación ha dedicado preferente estudio á los problemas africanos y con especialidad á cuantos asuntos se relacionan con Marruecos, y al tener ahora el honor de emitir juicios sobre el Cuestionario circulado por el Sr. Ministro, su tarea queda reducida á condensar en breves notas cuanto se halla consignado en exposiciones é informes dirigidos al Gobierno, en Congresos geográficos, en los diversos folletos publicados con objeto de propagar el conocimiento de tan patrióticos trabajos y en los ya numerosos tomos de su *Boletín*, con que procura no sólo divulgar los problemas relacionados con la ciencia geográfica, sino también arraigar en el pueblo español el culto que debe sentir por el engrandecimiento y prestigio de la Patria.

Esta condensación de juicios, algunos ya contrastados por la práctica, se hace por el orden de preguntas del Cuestionario, para mayor claridad en la exposición.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Melilla tiene una importancia comercial extraordinaria y superior á la militar; Ceuta, en cambio, es posición militar de

primer orden, sin que se desconozca su importancia comercial; Chafarinas es base de relativa importancia para una acción política y mercantil en el extremo oriental del Imperio marroquí. Pero nada práctico, nada positivo podrá hacerse sin la construcción previa de buenos puertos con todos los elementos necesarios al desarrollo y protección del comercio.

La acción comercial y aumento de relaciones con el interior debe basarse en una colonia indígena muy numerosa. Al Estado corresponde la construcción de los edificios públicos que esa colonia exige; caminos, ornato, higiene y policía.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Como elemento de propaganda y facilidad para las transacciones, es conveniente la formación de zocos, ó mercados públicos, en la misma forma en que se verifican en las ciudades del Imperio, imponiendo la policía é higiene propias de toda población culta. Es condición precisa de todo *zoco* en una ciudad disponer de fondaks, almacenes de depósito y cercados para el ganado. Sin perjuicio de favorecer el Gobierno su construcción, estos establecimientos conviene que se levanten y administren por una empresa particular bajo la vigilancia y reglamentación de la autoridad competente.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

El Estado debe ofrecer la garantía de un módico interés al capital invertido durante los diez primeros años. Esta garantía hace necesaria la intervención oficial en la administración de esos centros.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevi-*

*lla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Deben subvencionarse las líneas de vapores correos con itinerario fijo. Todas las comunicaciones deben ser mantenidas con buques á vapor proporcionados á la carga y pasaje.

Los servicios de comunicaciones comerciales con escalas frecuentes y regulares, así como ciertos productos de nuestra industria, necesitan primas proporcionadas á la competencia del mercado. Sería preferible, sin embargo, que en Ceuta y Melilla se prescindiera de la condición de puertos francos, estableciendo sólo determinadas franquicias para cuantos artículos no afectasen á la producción nacional. De este modo se implantaba el cabotaje, quedando esos puertos en las mismas condiciones que otro cualquiera puerto de la Península y con mayores facilidades para el comercio de tránsito.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

El azúcar nacional no puede competir con el extranjero sin una gran protección. En igual caso se encuentran la fabricación de velas esteáricas y algunos otros artículos. Pero en cuanto se relaciona con nuestra industria de tejidos de algodón, de seda, damasco, géneros de punto y algunos más, su introducción en Marruecos depende sólo de que los fabricantes se amolden á los gustos y condiciones de los habitantes del país.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

La protección del Estado debe limitarse á facilitar la propaganda por medio de los Cónsules y encauzar todos los esfuerzos á la formación de grandes centros ó depósitos comerciales.

Los viajantes, mientras la rutina y desconfianza imperen en los centros productores, serán de escasos resultados.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Carecemos de personal apto para desempeñar cátedras de árabe. Para que la enseñanza sea fructífera, conviene que esté dirigida por *Talebs* oriundos de Marruecos, y establecer algunas ventajas que sirvan de estímulo á profesores y alumnos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

En Ceuta y Melilla debe iniciarse cuanto antes la construcción de grandes barriadas para los indígenas, con todos los elementos que requieren el estado social, costumbres, tradiciones y religión de los musulmanes.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los súbditos del Sultán, así como los que obtengan la naturalización española, deben estar sujetos en Ceuta, Melilla y Chafarinas á nuestras leyes y disfrutar de sus privilegios. Pero conviene establecer un tribunal musulmán, bajo la dependencia de la autoridad de España, para dirimir los pleitos entre los indígenas y sancionar sus contratos dentro del derecho musulmán.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Cuanto tienda á aumentar las vías terrestres, y sobre todo á disminuir las tarifas de nuestros ferrocarriles, contribuirá á facilitar el mayor incremento del tráfico. Si las comunicaciones terrestres se acortan en recorrido, el pasaje acrecerá de modo importante y con ventajas para la Península y fomento del comercio en Marruecos.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarán nuestro comercio con Marruecos?*

Además de las comunicaciones terrestres, es de absoluta necesidad un perfecto servicio de correos y cables telegráficos.

Para que las comunicaciones marítimas tengan más amplia esfera comercial, es preciso suprimir cuantas trabas se encuentran en las Ordenanzas de Aduanas, sin que afecten á la persecución del fraude.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

El desarrollo de nuestro comercio en Marruecos no puede circunscribirse á una región de la Península. La acción protectora oficial debe corresponder á todos los puertos del Mediterráneo y Cantábrico, según sus elementos de acción.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Para la propaganda de los productos de nuestra industria y agricultura en el Mogreb sería muy conveniente la creación de Sociedades ó Sindicatos comerciales, intermediarios entre los centros productores y los depósitos de mercancías de importación y exportación.

También es de gran transcendencia política, comercial y de colonización auxiliar con los poderosos medios que el Gobierno tiene á su alcance la creación de empresas industriales en el Mogreb. Estas empresas podrían asimismo encargarse de la ejecución de las obras públicas que el Gobierno xerifiano sacase á concurso, ó bien obtuviesen por gestión particular.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Teniendo un servicio de comunicaciones trisemanal con Ceuta y Melilla y quincenal con todos los puertos de litoral marroquí, enlazando los principales puertos de España en el Mediterráneo con una línea directa, y combinada para los del

Cantábrico, tanto para la importación como para la exportación, se crearían primero los núcleos comerciales en los puertos del Mogreb, extendiendo sucesivamente su acción al interior por medio de carreteras y otros medios de comunicación que el tráfico impondría.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Por medio de carreteras, y á ser posible vías férreas, nuestro comercio de Melilla debe extenderse por Tafersit hasta Fez. Ceuta, con Tetuán, puede quedar enlazada con todas las restantes posesiones españolas del Norte de África.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

En la actualidad la producción agrícola del Mogreb no puede perjudicar á la peninsular. En este concepto debiera establecerse un régimen arancelario para la importación de cereales, similar al adoptado por Francia ó Italia.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El idioma español está muy difundido en Marruecos. Á pesar de los grandes sacrificios que Francia realiza, no puede contrarrestar la supremacía de nuestra lengua, que emplean unos 60.000 hebreos.

Sería insensato pretender crear escuelas en las poblaciones marroquíes; los moros no asistirían á ellas. Los centros de enseñanza han de circunscribirse á Ceuta y Melilla, donde cuanto mayor sea la población indígena, más extensión adquirirán el idioma, el prestigio y los grandes intereses materiales que España puede crear en África.—El Presidente, *Cesáreo Fernández Duro*.—El Secretario general, *Ricardo Beltrán Rózpide*.

## DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA

---

Los apremios del tiempo han impedido á esta Compañía realizar su propósito de informar sobre el transcendental asunto objeto del Cuestionario tan extensa y razonadamente como el mismo merece, y sin renunciar á su propósito, deseosa de coadyuvar á la patriótica iniciativa del Sr. Ministro de Fomento, se ha de limitar por el momento á contestar muy sucintamente á los diferentes extremos del referido Cuestionario, siguiendo el orden en que se enuncian en el mismo.

Debe, sin embargo, consignar previamente, como indicación de carácter general, que las transacciones mercantiles en el Mogreb revisten formas especiales por las condiciones de las diversas razas que constituyen el nervio principal de la población marroquí.

Estas condiciones influyen poderosamente, en las costumbres mercantiles de tiempo antiguo establecidas en las operaciones de cambio, así como el agio que en forma de crédito se concede, y que maneja hábilmente el elemento hebraico.

La lucha empeñada por las principales potencias, para ensanchar ó aumentar mercados á su producción, originan una concurrencia en todos los productos, que conviene contrarrestar empleando iguales recursos ó elementos, á fin de evitar sensibles fracasos.

Para llevar, pues, á aquellos mercados los productos de nuestra industria, es indispensable someterse á las reglas generales establecidas en Marruecos, tanto en las ventas como en la adquisición de artículos de exportación; utilizando no sólo los medios que la especulación pone constantemente en juego, sino

también el apoyo que cada Legación, con mayor ó menor entusiasmo y habilidad, concede á los intereses de sus nacionales.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

La importancia de los dominios que España posee en el Norte de Africa debiera haber sido motivo de constante estudio y preocupación para todas las clases directoras de la Nación. Ceuta, plaza militar de primer orden, por su posición geográfica es á la vez importante centro mercantil para desarrollar un tráfico considerable con la comarca de Tetuán y hasta en la cuenca del Lucus. Melilla concentra todo su mayor interés en las relaciones comerciales y puede llegar á dominar el valle del alto Sebú, por Tofersit, convirtiéndose en una de las plazas de más movimiento comercial del Mediterráneo, y Chafarinas es una base con ventajas inapreciables, no sólo para una acción política y militar en Marruecos, sino también como punto de refugio de una escuadra.

Ninguna de estas ventajas podrán lograrse mientras no se construyan buenos puertos, con todos los adelantos modernos, para el desarrollo y protección del comercio, así como de la defensa de los intereses que al amparo de nuestra bandera allí se establezcan.

La traída de aguas en Ceuta y la construcción de un faro en Cabo Tres Forcas, por medio de un convenio con el Sultán de Marruecos, completarían, por ahora, las obras de ambas plazas.

2.º *¿Seria fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Entre los principales elementos de propaganda comercial debería figurar la formación de zocos ó mercados en las mismas condiciones en que se verifican en las ciudades del Mogreb, imponiendo aquellas reglas de higiene y policía necesarias en una población culta. Todo zoco ó sitio designado para el mismo tiene un *fondak*, por lo menos, y almacenes de depósito y cercados para el ganado, cuando la reunión de estos mercados, que revisten el carácter de ferias, se verifican en una ciudad. Estos establecimientos conviene se levanten y administren por una So-

ciudad ó empresa, bajo la vigilancia y la reglamentación de la autoridad de la plaza.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Nos parece el sistema más preferible para proteger la construcción de obras públicas el de la garantía de un interés al capital en ellas invertido.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Para que el comercio español pueda presentar sus productos en los mercados de África, ha de necesitar que se establezca un servicio de navegación regular entre los principales puertos de exportación de la Península y los puertos de penetración del Imperio marroquí.

Sólo de esta manera pueden saber exactamente los comerciantes de la Península, no sólo los precios exactos de los transportes, sino las fechas en que podrán embarcar, y especialmente aquellas en que les convenga hacer las expediciones para que sus productos lleguen oportunamente dentro de los plazos necesarios.

Este sistema de enlace entre nuestros puertos y la costa del Imperio de Marruecos exige, á nuestro juicio, las siguientes líneas:

A) El servicio actual entre Cádiz y Tánger deberá prolongarse oficialmente hasta Algeciras, para asegurar bien las comunicaciones entre los dos puertos de Algeciras y Cádiz con el importante puerto de Tánger.

B) Debe establecerse un servicio que, partiendo de Barcelona, recorra todo el litoral de África desde Melilla hasta Río de Oro, tocando forzosamente en Ceuta y Tánger.

C) Se deben establecer mayor número de expediciones y mayor marcha entre la Península y Canarias, y fijar en ellas la condición de que la línea que parta de Barcelona toque en Tánger.

D) Y, por último, debe hacerse mensual el actual servicio á Fernando Poo, exigiendo como ahora que toquen en los puertos importantes de la costa occidental de África.

Esto es lo que actualmente creemos mejor respecto á las comunicaciones ó servicios entre la Península y las costas de Marruecos; pero esta cuestión habrá de ser especialmente estudiada por la Comisión nombrada por el Gobierno para informar respecto á los servicios regulares de navegación.

Las anteriores líneas pueden ser contratadas con una sola Compañía ó con varias; pero debemos hacer notar que con la lucha intensa de los negocios modernos las pequeñas empresas no pueden resistir muchas veces la competencia de las empresas rivales, y que la falta de los servicios aquí especificados sería grave para los intereses nacionales.

No creemos que el sistema de primas á la navegación directa fuera aquí de buenos resultados, pues la navegación entre España y los puertos de Marruecos es en general de distintas costas y los buques no pueden ser muy grandes, en razón al poco tráfico y á las malas condiciones de los puertos.

La exención de algunos derechos de puertos á los buques que se destinasen á este tráfico favorecería la navegación especial con el Imperio; pero nuestra opinión es que sólo un servicio regular puede responder á las necesidades de un comercio que necesita garantías absolutas de plazos y precios para luchar en un mercado libre contra los poderosos comercios extranjeros.

Respecto á la pequeña navegación á vela, como entendemos que juega respecto á los buques de vapor el mismo papel que el transporte por carros con relación á la conducción por ferrocarriles, no parece que la prosperidad de nuestro comercio deba basarse en lo que haga esta navegación; pero debe mirarse con simpatías el trabajo penoso de esta marina, que sirve para cierto comercio entre pequeñas distancias.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Los productos españoles de mayor consumo en el Imperio ma-

arroquí y necesitados de protección son, entre otros, los siguientes: azúcar, velas esteáricas, papel, ferretería, tejidos de seda, hilo y algodón, damasco y brocados, objetos de cristal, muebles, harinas, petróleo, etc.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujias, ferretería, petróleo, etc.?*

Constituye una dificultad verdaderamente abrumadora la importación de azúcar nacional en el mercado marroquí. La competencia con el del extranjero es imposible sin una fuerte prima. En el mismo caso se hallan las velas esteáricas y algunos otros artículos. Pero además de la protección del Estado, es necesario que los fabricantes se ajusten en calidad y condiciones al gusto de aquel elemento consumidor.

En cuanto se relaciona con nuestra industria de tejidos de algodón, de seda, damasco, géneros de punto y algunos otros, su implantación en Marruecos depende sólo de que los fabricantes se amolden á las condiciones del país y estudien la forma de evitar quejas ó reclamaciones que redundan en su desprestigio y favorecen la competencia extranjera.

El Estado puede cumplir una alta misión protectora concediendo decidido apoyo á la formación de grandes centros ó depósitos comerciales, donde la propaganda mercantil sería más eficaz y enérgica, dadas las condiciones de nuestro carácter y la falta de hábitos comerciales, hasta en las regiones que hacen alarde de estos conocimientos. Los centros comerciales, amparados por el Estado en sus relaciones oficiales y con facilidades de transportes por las líneas subvencionadas, serían los intermediarios entre los puertos de España, donde se producen los géneros que el Mogreb necesita y el consumidor; y fundándose su organización en la venta en comisión, tendrían por necesario estímulo el aumento progresivo de transacciones.

La acción de los viajeros por cuenta de las casas ó fábricas productoras, será de muy escasos resultados mientras impere la rutina y desconfianza en nuestros comerciantes é industriales: así lo demuestran la práctica y observación de muchos años. Los centros ó depósitos comerciales tendrían, por esta causa, la inapreciable ventaja de ser una garantía, reduciendo los gastos de la propaganda que luego gravan el costo de la mercancía y disfrutan aún más la competencia con su similar extranjera.

La cooperación de una gran Compañía es indispensable, á

nuestro juicio, en el terreno comercial durante algunos años, cuando menos, y ella sería la creadora de los depósitos comerciales de que antes hablamos, si no nacieran de otras iniciativas.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

El medio más eficaz, más digno de tenerse en cuenta, y al que deben dirigirse con la mayor urgencia nuestros esfuerzos para el desarrollo de nuestro comercio, es el conocimiento del árabe vulgar, de donde se deduce la necesidad de fomentar su estudio de una manera práctica.

En la Península podrían, sin duda alguna, adquirirse conocimientos sólidos del árabe clásico ó literario; mas como quiera que el idioma corriente y usual en el Mogreb es el llamado árabe vulgar, hablado no solamente por el pueblo, sino también por los musulmanes cultos y letrados, tan sólo en aquel país puede el europeo llegar á familiarizarse con dicho idioma.

En Ceuta no hay colonia árabe de importancia; el barrio moro de aquella plaza se compone en su mayoría de los rifeños que están al servicio de España, á los cuales además de su falta de cultura es muy poco familiar el árabe, y sí el bereber ó amacirga, que es su idioma nativo; es, pues, Ceuta el punto menos indicado para el caso. Lo mismo y aún con mayor razón puede decirse de Melilla.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Creemos que en Tánger y Tetuán podrían establecerse escuelas de árabe vulgar, enviando á ellas el mayor número posible de jóvenes inteligentes, que percibiesen alguna subvención del Estado y tuviesen algún estímulo para el porvenir; en estos dos puntos, mejor que en nuestras plazas, con el constante roce de los musulmanes y bajo una acertada dirección, se lograría en poco tiempo el fin apetecido.

No debe echarse en olvido que nuestros misioneros en Marruecos han publicado los primeros y más importantes trabajos que se conocen sobre los idiomas hablados en aquel imperio, y que

ellos tienen en Tánger una clase gratuita del idioma arábigo, en la que han adquirido sus conocimientos, entre otros muchos, casi todos los intérpretes de los Consulados de Marruecos; así es que auxiliando á los misioneros con algunos recursos superiores á los escasos que ahora perciben y facilitándoles más amplios locales para las clases, sin dificultad se lograría el fin apetecido.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

En Ceuta y Melilla existen ya barrios de moros y judíos, en donde éstos practican sin oposición alguna las ceremonias de sus respectivos cultos; si se consigue en adelante formar en dichas plazas mayores núcleos de población indígena atraída por el comercio y otras ventajas, los mismos musulmanes y hebreos se procurarían lugares de oración, aun cuando sus mismas casas les sirven ó pueden servir de templos.

No consideramos necesaria la construcción de mezquitas ó sinagogas, porque entendemos que esto poco ó nada habría de influir en la política de atracción.

La confraternidad que se desea existe ya desde hace muchos años en todos los puertos de la costa, desde Tetuán hasta Mogador, en cuyos puntos viven numerosas colonias españolas disfrutando de la mayor tolerancia, practicando libremente la religión católica y unidas con los indígenas por los más estrechos vínculos comerciales y sociales.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los súbditos del Sultán de Marruecos que se establezcan en Ceuta, Melilla y Chafarinas, así como los que obtengan la naturalización española, deben estar sujetos á nuestras leyes y disfrutar de sus privilegios. Sin embargo, en el caso de crearse barriadas indígenas, es preciso establecer un tribunal musulmán bajo la dependencia de la autoridad de España, para dirimir los pleitos entre los naturales, sancionar sus contratos dentro del derecho islamita y evitar que por ningún concepto pueda aparecer nuestro dominio como vejatorio á sus creencias y tradiciones.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

El aumento de vías terrestres y disminución de las tarifas de nuestros ferrocarriles son parte de los medios principales para que la producción en general pueda competir con la extranjera en los mercados del Mogreb.

Si además se acorta el recorrido de estas comunicaciones, construyendo vías más directas, aumentaría considerablemente el movimiento de pasajeros, con beneficios generales para la Península.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Á las comunicaciones terrestres debiera seguir un excelente servicio de correos y de cables telegráficos, sin periódicas y prolongadas interrupciones.

Además, para facilitar las comunicaciones terrestres y de toda clase de transportes, tienen que modificarse ciertas trabas de las Ordenanzas de Aduanas, por ejemplo, el art. 229, con lo cual la esfera de acción comercial sería mucho más amplia, sin perjudicar una enérgica persecución al fraude.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Ninguna de las regiones de la Península reúne condiciones para acaparar el comercio de importación y exportación de Marruecos. Á los puertos del Mediterráneo, Cádiz, Huelva y Cantábrico conviene alcance la protección del Gobierno, según los elementos de acción de cada provincia.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

La propaganda de los productos de nuestra industria y agricultura en Marruecos tendrá su mayor auxiliar en los depósitos comerciales antes citados

No obstante, la creación de una empresa industrial en el Mogreb sería de extraordinaria transcendencia política, mercantil y colonial. Protegida con los poderosos elementos que el Gobierno tiene siempre á su alcance, si se acometiera con firmeza la política de expansión que interesa á España, esta Sociedad ó empresa podría atender á la explotación del suelo y subsuelo marroquí, en competencia con los trabajos de otras naciones, y se encargaría de la ejecución de una parte, al menos, de las obras públicas que el Gobierno sherifiano sacara á concurso.

La falta de importancia y estabilidad que ofrecen los negocios de Marruecos por la competencia, dificultades políticas con que han de tropezar, etc., aconsejan la creación de una sola Compañía que, preferentemente protegida por el Estado, y en contacto con él, secunde su acción no sólo en el terreno comercial, sino en cuanto afecte al desarrollo de nuestra influencia en Marruecos en obras públicas, colonización, etc.

Parece ser éste el procedimiento más práctico y seguro: sin este auxiliar creemos por nuestra larga experiencia que el desenvolvimiento de iniciativas españolas en Marruecos será insignificante.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Creados los servicios marítimos indicados en el párrafo 5.º, las comunicaciones al interior, ó mejor dicho, las relaciones mercantiles con Fez, Mequinez y Marruecos, únicas ciudades que por su población é importancia debemos considerar como núcleos comerciales, se formarían de modo progresivo, construyendo caminos, sustituyendo el camello como vehículo por otro más en armonía con el progreso moderno, y hasta con el establecimiento de vías férreas cuando el comercio ofrezca garantías para su sostenimiento ó el Gobierno del Sultán, no considerando justificadas sus actuales desconfianzas, se decida á facilitar la creación de este medio de locomoción en sus dominios.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Para atraer á los puertos de Ceuta y Melilla el comercio ma-

arroquí deben hacerse formales gestiones con el Sultán para abrir caminos en sus dominios, y con hábil política atraernos las simpatías de las kabilas por cuyos territorios atraviesen.

El radio de penetración comercial para Ceuta está claramente indicado en la línea á Tetuán, siguiendo luego otra hasta Alcázar-Kebir; Melilla abarca mucha más extensión, comprendiendo poblaciones tan importantes como *Tarfersit* y *Taza* hasta la capital Fez, y una carretera y un ferrocarril que enlazasen todas nuestras posesiones del Norte de África, completarían tan importante red de comunicaciones comerciales terrestres.

Este ferrocarril daría á España una posición ventajosa para el día en que pudiera llevarse á la práctica el ferrocarril Afro-Americano, de iniciativa de una ilustre personalidad española.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Durante muchos años todavía no podrá perjudicar la producción agrícola marroquí á la peninsular si el Imperio subsiste. Por el contrario, muchos centros de España han de encontrar ventajas en la adquisición de determinados cereales en los mercados del Mogreb; y para facilitar la importación de estos productos es conveniente se modifique el régimen arancelario de nuestras Aduanas, adoptando el tipo de derechos establecidos por Francia é Italia, para las indicadas clases de cereales que á la vez fomentaran la navegación.

18 *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

En los puertos del Imperio mogrebino se habla el castellano con preferencia á los demás idiomas europeos, ya por predominar en casi todos aquéllos el elemento español, ya por enseñarlo en sus numerosas escuelas nuestros misioneros, ya también porque es el idioma familiar y corriente de las comunidades israelitas de Tetuán, Larache, Tánger, Alcázar y Arcila; mas para difundirlo en las ciudades del interior, nada más á propósito que favorecer el establecimiento de residencias de misioneros en las de Fez, Mequinez y Marruecos, pues hoy sólo las tienen en el litoral africano. Ellos son sus escuelas y las simpatías y confianza que inspiran á los de todas las creencias en aquel Imperio, dis-

ponen de más constantes y sólidos elementos para la difusión del idioma patrio, y por otra parte el establecimiento de residencias de misioneros en las ciudades del interior favorecería la inmigración en las mismas, como la favorece en las ciudades en que actualmente se hallan establecidas. De aquí que consideremos de verdadera importancia para los intereses españoles en Marruecos apoyar y coadyuvar al desarrollo y prestigio de aquellas Misiones solicitando de la Santa Sede la elevación de aquella Prefectura á Vicariato apostólico, facilitándoles medios para el más amplio desarrollo de su patriótica labor y consolidando el privilegio de España, única nación que puede enviar misioneros á la Mauritania Tingitana, donde no hay otro clero que la Misión Franciscana Española.

Madrid, Octubre de 1906.—Compañía Trasatlántica: El Representante, *J. Gil y Becerril*.

## DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CÁDIZ

---

Esta Cámara de Comercio, Industria y Navegación, atenta siempre á cuanto se relaciona con el problema de nuestra expansión comercial en el Imperio marroquí, se complace en coadyuvar á la obra regeneradora de nuestra influencia en el Moghreb, contestando á las preguntas formuladas por el Ministerio de Fomento, con arreglo al criterio que su predilección por tal empresa le ha permitido formar.

En primer término, entre otras circunstancias de orden diverso, que en asuntos de Marruecos no deben olvidarse, existe una importantísima, que al tratar de nuestro desarrollo comercial en aquel país ha de tenerse en cuenta y considerarse como único y verdadero punto de partida; esto es, el carácter popular marroquí, la índole especial del consumidor moghrebino, que ignorante y desconfiado, desdeña sin examen toda innovación por insignificante que parezca, en los artículos que Francia, Inglaterra y Alemania fabrican al gusto indígena y ofrecen á reducido precio.

Perdido por el Comercio español mucho tiempo favorable y grandes oportunidades, la acción rápida se impone ahora; pero ha de procurarse que á la rapidez de procedimiento vaya unido el sentido práctico.

La información comercial relativa á Marruecos de que han podido disponer hasta ahora nuestros comerciantes, desprovistos, en general, de lo que pudiéramos llamar espíritu de exploración mercantil, dista mucho de ser lo que conviene á nuestros fines.

Para formar sobre base sólida nuestro plan de campaña comercial en Marruecos, es absolutamente necesario, ante todo, el

conocimiento y estudio material y exacto de aquellos productos extranjeros más acreditados en el mercado marroquí. ¿Qué medios podrían emplearse para la adquisición de tales conocimientos? Uno solo de eficacia indiscutible; la organización perfecta de un «Museo comercial marroquí» en las Cámaras de Comercio Españolas. Dependiendo, pues, el desarrollo de nuestro plan del grado de actividad que alcancemos en la adquisición de los conocimientos necesarios, dichos Museos, provistos de completos muestrarios de los artículos de importación extranjera en dicho país, debieran ser los centros de información que, estimulando con todo género de facilidades la iniciativa individual ó colectiva, den orientación práctica y segura á cuantos deseen conocer la importancia, necesidades y exigencias del mercado marroquí. Tal es la base que podrá determinar los medios que sucesivamente hayan de emplearse para el desarrollo de nuestro comercio en Marruecos.

La Cámara de Comercio de Cádiz, por la proximidad de esta capital al imperio marroquí, la comunicación directa y continua de su puerto con los del litoral mohgrebino y su constante interés por cuanto se refiere al fomento de nuestras relaciones con la vecina tierra mauritana, se halla en las condiciones más propicias para el establecimiento, en local adecuado de su domicilio de un Museo comercial marroquí que, mediante el apoyo y auxilio necesarios del Estado, podría instalar y organizar con la perfección requerida.

Consignados estos extremos, de todo punto imprescindibles, pasamos á informar los puntos comprendidos en el

### **Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos.**

Laudable en extremo es el fin que el Sr. Ministro de Fomento se propone, sometiendo este Cuestionario á la información de aquellas entidades y personas llamadas á facilitar la acción del Gobierno español en favor de nuestro desarrollo comercial en Marruecos. Dignas son tan patrióticas miras de la cooperación más eficaz por parte de todos los españoles; es, por tanto, deber ineludible el cumplimiento de misión tan honrosa y justa.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Dado el obstruccionismo marroquí, sólo debe pensarse en la pronta construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, pues otras obras también de gran utilidad, como serían conducción de aguas potables á Ceuta y Melilla, carretera ó ferrocarril de Ceuta á Tetuán, línea férrea desde Melilla en dirección de Frajana, prolongable á Tazza y en su día hasta Fez, construcción de otro ferrocarril por la costa y el pie del Gurugú hasta Mar Chica, y erección de un faro en cabo Tres Forcas, son prácticamente irrealizables por ahora.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Indudablemente la construcción de zocos ó mercados con almacenes propiedad del Estado ó los Municipios y administrados por los mismos sería medio eficaz para facilitar las transacciones con los marroquíes.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Un buen medio de proteger el transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes sería declarar de cabotaje la navegación entre aquellos puertos y los españoles, para los efectos aduaneros y consulares, en analogía á lo dispuesto respecto á Lisboa y otros puertos portugueses.

Sería también muy conveniente el aumento de los medios de

comunicación rápida hoy existentes entre la Península y la costa de Marruecos.

Ni la navegación á vela ni la de grandes vapores es adecuada á nuestros fines, por lo cual, además de las líneas de vapores españoles que hoy funcionan, convendría fomentar la navegación de vapores de mediano tonelaje y mixtos de pasaje y carga, por ser los que mejor llenan esta indicación.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc?*

Los productos españoles que hay necesidad de proteger para colocarlos en condiciones de competir con sus similares extranjeros, previa adaptación de los mismos al gusto marroquí, son: azúcar de pilón, tejidos, bujías, ferretería, petróleo, papel y otros de menor importancia, pudiendo estudiarse, como medio de favorecer su salida, la concesión de primas de exportación, según beneficiosa práctica establecida en Alemania para sus productos.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Por la íntima y especial relación que existe entre nuestro desarrollo comercial en Marruecos y el conocimiento de la lengua moghrebina, sería complemento de todo «Museo comercial marroquí» la apertura de cursos teórico-prácticos de dicha lengua afectos á los mismos. Esta Cámara de Comercio establece desde 1.º de Octubre próximo, una clase libre de árabe marroquí, y la Escuela de Comercio de esta capital gestiona actualmente la concesión de una cátedra oficial de dicha lengua.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

La conveniente aproximación de moros y judíos, elementos ambos comercialmente beneficiosos, aconseja, dentro del mutuo

respeto, la tolerancia para la práctica de sus respectivos cultos.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Cuantas concesiones y estímulos se otorguen á los comerciantes moros y hebreos en nuestras posesiones y en la Península, redundarían en beneficio de la mejor armonía é inteligencia con nuestros comerciantes.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Aun después de alcanzada alguna importancia por nuestro comercio general en Marruecos, no sería necesario el establecimiento de almacenes en nuestros puertos para mercaderías, pues su reexpedición directa desde los mismos centros de producción interesa por igual á importadores y exportadores

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

En lugar de contralizar en Málaga y Algeciras, los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran como estímulo al tráfico, convendría extenderlas á los puertos más importantes de la Península, sin excluir ninguno de los de la región andaluza.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Debidamente organizado en las Cámaras de Comercio el poderoso factor «Museo comercial marroquí», sus trabajos serían

encaminados constantemente por medio de estudios, reuniones, conferencias, etc., á la formación de agrupaciones mercantiles regionales, que podrían unificarse después en un «Sindicato Nacional», con representación y ramificaciones en Marruecos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

La posible regularidad de los transportes al interior de Marruecos podrían organizarla agentes comerciales, por medio de contratos con las caravanas ó cabilas de camelleros que hacen el tráfico.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

No sería factible atraer á los puertos españoles del Norte de Africa el comercio que hoy hace Europa con los de la costa O., pues las distancias de estos puntos á las poblaciones del interior, la configuración del país y los primitivos medios de transporte que hoy se utilizan allí, asignan necesariamente á cada centro de exportación una esfera ó radio natural de alcance; así, pues, Ceuta y Melilla podrían extender su radio máximo á Tetuán, Tazza, Fez y Mequinez; á Tánger, Larache, Rabat y Casablanca corresponde también próximamente igual alcance; pero á Marrakesh, gran centro de aprovisionamiento de la región del Atlas, afluyen las caravanas procedentes de los puertos más importantes, ó sea de Mazagán, Saffi y Mogador. Por tanto, el establecimiento de depósitos comerciales en estos puertos, llegado el momento oportuno, habría de ser objeto de atención preferente.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Podría intentarse, en forma no lesiva para los productos indígenas ni para los peninsulares, un acuerdo que monopolizase á nuestro favor la exportación de los productos agrícolas.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

La índole de los marroquíes del interior hace contrapro-

ducente todo procedimiento directo para la extensión de nuestro idioma, ya bastante conocido en todo el litoral, siendo más conveniente para nuestra inteligencia en el interior de Marruecos la posesión del árabe vulgar por los comerciantes españoles.

Cádiz 22 de Septiembre de 1906.

## DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE PALMA DE MALLORCA

---

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.: Aunque esta Cámara de Comercio no ha recibido el *Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio en Marruecos*, que se ha dirigido, según la prensa, á las entidades mercantiles en son de consulta, no ha dejado de enterarse de las preguntas que el *Cuestionario* contiene y de estudiarlas con la requerida atención, por creerse en el deber de manifestar sus puntos de vista en asunto que afecta á esta provincia tanto ó más que á cualquier otra de España.

Las conclusiones que esta Cámara se permite someter á la consideración de V. E. son las siguientes:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Para crear la corriente mercantil apetecida con Marruecos lo primero y principal es hacer factible en España el comercio de exportación al extranjero. Sin estar en condiciones de lucha, es decir, sin producir tan barato como las demás naciones y sin evitar que por gabelas sobradas ó derechos que no se devuelven resulten más caros los artículos que pasan por España que los que envían á Marruecos otras naciones, es completamente secundario y casi inútil intentar muchos de los medios propuestos en este *Cuestionario* y es casi ilusorio pensar en la supremacía que se desea para España en el vecino Imperio.

Las zonas francas en algunos de los principales puertos españoles han de ser la base no sólo de la citada corriente mercantil y supremacía comercial, sino del comercio exterior, tan necesario á la España productora para nivelar su moneda

y entrar en época de progreso y riqueza en todos terrenos.

¿Cómo pueden ofrecerse baratos en Marruecos artículos en cuya confección entren forzosamente materiales que han pagado al entrar en España derechos que no se devuelven, cuya devolución no puede esperarse á pesar de las disposiciones en vigor? ¿Por qué ha de continuar España con la pretensión absurda de exigir derechos arancelarios sobre lo que solamente pasa por ella, sobre aquello de procedencia extranjera, parcial ó totalmente, que ha de consumirse fuera de España? Estos ingresos, nada despreciables para el Tesoro, constituyen serio obstáculo para el desarrollo comercial pretendido y ello impedirá, sin duda, ver realizada la penetración comercial en Marruecos.

Zonas francas de introducción y extracción, de transformación y fabricación de mercancías es lo primero que hay que implantar en todos aquellos puertos españoles que por su situación é importancia lo permitan.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudiesen realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

En los citados puntos deberían constituirse tinglados ó almacenes para las mercancías de importación y exportación. También deberían realizarse en las vías de comunicación todas aquellas mejoras que faciliten y abaraten los transportes desde los tales puertos al interior y viceversa y el tráfico entre ellos.

De suma necesidad es la creación de grandes zocos, precisamente con almacenes (aunque no sobradamente grandes), por cuanto las distancias son largas y las vías de comunicación escasas y deficientes, por lo que los transportes de mercancías resultan muy lentos, pues que se efectúan por medio de camellos. Estas circunstancias facilitarían mucho el comercio con el interior.

Entendemos que en primer término los Municipios deberían encargarse de construir y administrar dichas obras. Sólo en el caso de que ni los Municipios ni ninguna Sociedad ó empresa particular se encargara de ello debería hacerlo el Estado; pero una vez normalizada la marcha de estos establecimientos, estimamos conveniente que el Estado los enajenara en pública subasta á Compañías, precisamente españolas.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el*

*mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Consideramos que el Estado no debe satisfacer indemnización ni interés alguno en obras realizadas en la Península. En las que se realicen con el fin indicado en Marruecos, por empresas particulares, se les podría garantizar un interés anual por espacio de algunos años.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Optamos por las primas de la navegación concedidas á todos los servicios regulares entre aquellos puertos y cualesquiera otros de la Península; conceder la exención de derechos de transportes y obras de puerto, lo mismo para mercancías que para pasajeros, á toda clase de buques nacionales de vela ó de vapor en sus escalas ó viajes á aquellos puntos; admitir con completa exención de derechos las mercancías españolas que fueran retornadas á la Península con la justificación necesaria. No deberían perder su condición de cabotaje ó de procedencia directa extranjera los géneros transportados por los buques que tocan en los puertos marroquíes.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

En general los de mayor consumo en Marruecos, según las estadísticas. En particular hay que proteger aquellos artículos que gozan de protecciones especiales en los respectivos paí-

ses de producción. Hay que devolver los derechos especiales que hayan pagado ciertas mercancías españolas para su fabricación, como el azúcar, el alcohol, etc.—Las zonas francas y las admisiones temporales completarían la facilidad de exportar los productos españoles conectados con materias importadas.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

En el número anterior queda contestado el primer párrafo del presente.

En principio la protección oficial debe dispensarse á cuantos individual y colectivamente emprendan la obra de expansión comercial; pero, sin embargo, parece natural que si se forman grupos de evidente importancia y que ofrezcan ciertas garantías de eficacia en su cometido, se les preste el apoyo especial que á aquélla y á éstas corresponda.

Los grupos de viajantes deberían organizarse *motu proprio* ó por iniciativa de las regiones fabriles ó cosecheras ó por entidades como las Cámaras y Sindicatos Agrícolas, Cámaras de Comercio, etc. Nunca por el Estado. La intervención de éste en los grupos debería limitarse á exigirles que den cuenta de sus trabajos, consignando lo mismo sus adelantos que sus dificultades para que de las enseñanzas de la experiencia se deduzcan las medidas que convenga dictar.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Ambas cosas serían convenientes, pero daríamos la preferencia á la creación de cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en el mayor número posible de Escuelas de Comercio de la Península, así como en las Baleares y Canarias por su situación geográfica. Las escuelas deberían contar con el material y personal necesarios para la formación de verdaderos viajantes prácticos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran*

*ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Lo creemos solamente conveniente.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Si pagan los mismos tributos é impuestos que los españoles, deben disfrutar de los mismos privilegios.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras ó Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

No somos partidarios de que se concedan ventajas á unos puertos y á otros no. Para los efectos de nuestro desarrollo en Marruecos, más provechoso ha de ser fomentar las comunicaciones en Marruecos que en la Península.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

No vemos necesidad de realizarlas.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Han de estar en iguales condiciones todos los puertos de la Península, Baleares y Canarias.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Sostenemos sobre este punto un criterio análogo al que hemos manifestado respecto á los grupos de viajantes. En general ha de igualarse en el estímulo á cuantos españoles secunden las iniciativas del Estado; pero puede darse el caso de que merezca especial protección una empresa de excepcional importancia y en tal caso la protección ha de dispensarse en forma

que no constituya monopolio ni sea un obstáculo al desenvolvimiento de otras empresas de igual ó parecida índole.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Trabajar cerca del Gobierno marroquí para que construya el mayor número posible de carreteras.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

No hay que perder de vista que cada puerto en Marruecos tiene su radio de acción natural en el interior y que de este radio depende principalmente la importancia de cada puerto.

En lo que se ha de pensar, prescindiendo de otros puertos marroquíes que no están en iguales condiciones geográficas que los nuestros, es en que éstos vayan extendiendo sus esferas de influencia interior y la intensidad de sus relaciones con el interior y con el exterior, mediante todas las mejoras que son objeto de este *Cuestionario* y en especial las que se refieren á comunicaciones.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Descartando el trigo que no se puede exportar de Marruecos, los demás artículos que produce aquel Imperio no perjudicarían á sus similares de Levante y Andalucía si España estableciera una tarifa de Aduanas concienzudamente estudiada. Debería ser una tarifa especial, como tenemos con Portugal, módica como la que otras naciones tienen establecida para las procedencias de Marruecos y reducida á pocos artículos, puesto que algunos productos marroquíes tienen libre introducción en ciertos mercados europeos.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Establecer escuelas siguiendo las huellas de los franceses en Argelia y en el mismo Marruecos.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Palma 11 de Octubre de 1906.—Excmo. Sr.: El Presidente accidental, *Gabriel Mulet*.—El Secretario general, *J. Esteva Boscana*.

## DE LA CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA

### Y NAVEGACIÓN DE SEVILLA

---

Es digno del aplauso público y del apoyo de todas las clases sociales en general, y muy especialmente de los elementos mercantiles del país, el proyecto del Excmo. Sr. Ministro de Fomento de llevar á los presupuestos próximos consignación suficiente para emprender la construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, en condiciones de rapidez que permitan ver pronto convertidos en plazas comerciales de primer orden nuestros actuales presidios de África, siendo opinión de esta Cámara de Comercio que, si en efecto se forman á tiempo y oportunamente también se aprueban los nuevos presupuestos del Estado, para que puedan regir en el año próximo, y se consignan en ellos las cantidades necesarias para la realización de esas obras, y si, á la vez, se realizan otras obras y se implantan varias importantes reformas de que se hará mérito más adelante, podrá conseguirse crear una gran corriente mercantil, que puede y debe dar á España no sólo una gran influencia, sino también una verdadera supremacía comercial en el Imperio de Marruecos.

También opina esta Cámara que todas las provincias españolas y especialmente los centros fabriles y los puertos del Sur de España están interesados inmediata y directamente en esta patriótica empresa, y que los elementos consultados acerca de este interesante asunto deben exponer sus opiniones y coadyu-



var con sus trabajos, dentro de los medios y esfera de acción de cada uno, al mejor éxito de esta información hoy, y mañana á la realización práctica del grandioso pensamiento que se persigue.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Además de los tres puertos indicados, deben construirse buenas carreteras en los límites de nuestros territorios del Norte de África, y desde éstos á todos los centros de población, de tal suerte que aquellas carreteras sean las que demarquen dónde acaba nuestro dominio y á la vez se comuniquen con las diferentes poblaciones, y éstas entre sí, en tanto lo permitan la configuración de los terrenos que deben atravesar y nuestra soberanía sobre ellos. Para los que no estén bajo el dominio español, se pedirá al Gobierno marroquí que construya caminos, ayudando el nuestro con toda clase de auxilios.

Debe establecerse los servicios postales y telegráficos ó telefónicos con la misma extensión indicada para las carreteras y con la misma salvedad respecto á los territorios que no son de España, entre nuestros puertos de África entre sí y entre éstos y la Península.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

No sólo sería fructuosa, sino que se estima necesaria la instalación de grandes zocos ó mercados en diferentes puntos, procurando la proximidad á los poblados marroquíes, donde se realizaran toda clase de transacciones con los naturales de aquel país.

La construcción de estos zocos debe hacerse por el Estado y su administración, por el pronto debe estar también á cargo del Estado.

Los almacenes de depósito de mercaderías y ganados son, en principio, convenientes, pero su establecimiento debe subordinarse á verdaderas necesidades comerciales. Así, pues, puede ser conveniente un depósito para ganados en determinado zoco y no serlo para otro, y lo mismo puede ocurrir respecto á mercaderías generales.

En algunos de éstos puede no ser necesario ningún depósito

y en otro acaso sea preciso establecer á la vez almacenes para mercaderías y depósitos para estancia de ganados.

La práctica únicamente podrá determinar lo más conveniente respecto á este punto.

Debe existir seguridad y garantía en estos depósitos.

También debe procurarse que cada zoco tenga una significación comercial especial que sea reflejo de la clase de operaciones más comunes y corrientes en cada uno de ellos y que, dentro del carácter fijo y permanente de estos mercados, se señalen días determinados para las operaciones, sin que coincidan dos en un mismo día.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Siendo opinión de esta Cámara que las obras de referencia se realicen por cuenta del Estado, no acepta ningún otro procedimiento que exija subvenciones ni auxilios á particulares ó á empresas.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Entre los medios de protección que puede emplear el Estado para facilitar el frecuente transporte de mercancías entre la Península y las plazas marroquíes, debe figurar en primer término la reforma del art. 299 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, en el sentido que hace más de un año solicitó, sin resultado conocido hasta hoy, esta Cámara de Comercio, á la vez que otros centros comerciales.

Esta reforma consiste en ampliar para nuestros puertos del Norte de África la excepción establecida para varios de Portugal, bastando para ello que se dispusiera por la Superioridad,

previo el cumplimiento de los trámites ó preceptos legales necesarios, que los buques españoles que conduzcan mercancías de un puerto á otro de la Península é Islas Baleares puedan tocar en los puertos del Norte de África que se designen para dejar ó tomar carga, sin que dichas mercancías pierdan su nacionalidad, cumpliendo los requisitos que se impongan para acreditar autorizadamente las operaciones de carga y descarga que hicieran en dichos puertos.

El servicio de transportes de mercancías entre los puertos de la Península y los marroquíes, y viceversa, debe ser particular, sin otra reglamentación que la propia del comercio llamado de cabotaje y con arreglo á las bases que se establezcan para fomentar el comercio marítimo entre dichos puertos.

No deben concederse exenciones de tributos, impuestos ó derechos en nuestros puertos, ni en los peninsulares ni en los africanos; pero puede protegerse y debe fomentarse el comercio marítimo entre unos y otros mediante la concesión de primas de navegación á buques españoles con bandera nacional y tripulación española. Las primas que se concedan estarán en relación con el peso y clase de mercancías que transporten los buques y con el número de sus tripulantes.

Deben hacerse contratos especiales con los buques españoles que, durante el plazo contratado no hagan más recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras y Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con salidas é itinerarios fijos, concediéndoles subvención que también esté en relación con el tonelaje y tripulación de los mismos.

Es conveniente fomentar la navegación de los buques de vela de poco tonelaje, pues no hay razón para preterirlos, y en los conciertos ó contratos que se hagan también deben tener participación.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Los productos españoles que deben protegerse para su fácil colocación en Marruecos, salvo los que por convenios internacionales no sea posible, á juicio de esta Cámara, son los siguientes: azúcar, tejidos de todas clases, aceite de olivas, aceitunas, vinos de todas clases, aguardiente, licores, chocolate, dulces, confituras, frutas en almibar, galletas, perfumería, ferre-

tería, drogas, cales, cementos, loza, azulejos, cerámica, bujías, corcho obrado, jabón, conservas de todas clases y otros.

También deben incluirse por excepción algunos productos, aunque no sean de origen español, como te, café, petróleo y otros análogos, siempre que vayan en bandera española.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Á todas estas mercancías se concederá como prima una cantidad igual á la que á su llegada á Ceuta, Melilla y Chafarinas deban adeudar en concepto de arbitrios de puertos por carga, descarga y muellaje, únicos que podrán imponerse á toda clase de buques, lo mismo á los nacionales que á los extranjeros.

No es oportuno fijar el procedimiento ni dar detalles para realizar este pensamiento, cuya finalidad es proteger nuestra exportación, poniendo en condiciones nuestros productos para que puedan competir con los similares extranjeros en los citados puertos africanos, pues en éstos no puede hacerse concesión alguna, por lo que las ventajas se conceden al salir de la Península. De esto resultará que, en realidad, para los buques españoles aquellos puertos no ofrecen gastos, y para el Gobierno lo que da como subvención en los puertos peninsulares lo recauda como arbitrio en los africanos en que se desembarquen las mercancías subvencionadas.

La subvención, como se ha indicado antes, debe ser especial para cada mercancía y en relación con la protección que racionalmente necesite para competir con la similar extranjera. También debe ser igual al arbitrio de muellaje que se le imponga en el puerto africano en que deba descargarse.

La tarifa para la exacción de los arbitrios de puerto en los citados de Ceuta, Melilla y Chafarinas debe ser en esencia el Arancel protector de nuestras producciones.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

El servicio de viajeros al interior del Imperio marroquí corresponde á la iniciativa privada, si bien, por las especiales condiciones de aquel país, debe el Gobierno prestarle protección.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

En todas, absolutamente en todas las Escuelas oficiales de Comercio de España deben establecerse cátedras de árabe vulgar y de geografía física, política y comercial de África en general y particular del Imperio de Marruecos, siendo obligatoria su aprobación para los alumnos de dichos centros de enseñanza. También debe establecerse una asignatura especial de estudios superiores relativos á la lengua, historia, instituciones, geografía, industria, comercio, etc., de Marruecos, igualmente de obligada aprobación para obtener el título de profesor mercantil.

La creación de una escuela de viajeros de comercio es conveniente, pero acaso prematura, si es especial para Marruecos.

Los grandes industriales y las más importantes casas exportadoras podrían fácilmente, por medio de la asociación, subvenir á esta necesidad, más del porvenir que de la actualidad.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Conviene y sería de gran efecto y de favorables consecuencias la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, en condiciones higiénicas, dentro de las mismas plazas, con sus respectivas mezquitas y sinagogas, eficazmente protegidos por nuestras autoridades, reprimiéndose con energía y por procedimientos sumarisimos las intrusiones de los extraños y toda clase de desacatos, insultos ó desconsideraciones á las costumbres y creencias de agarenos é israelitas.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los comerciantes, cualquiera que sea su procedencia ó nacionalidad, que se acojan á la bandera española, gozarán de los mismos derechos que los españoles y estarán obligados al cumplimiento de iguales deberes.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Para el desarrollo comercial de las tres plazas africanas citadas no es absolutamente necesaria la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en ninguna plaza del litoral español, pues para conseguir el fin que se persigue bastaría una disposición aclaratoria de la Superioridad, ó cuando más alguna adición al capítulo VII de las vigentes Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, que trata de los depósitos.

La construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y de aquí á San Fernando, para empalmar con la red de los ferrocarriles Andaluces hasta Sevilla, y por la de los de Madrid á Zaragoza y Alicante hasta Huelva, beneficiaría la comarca recorrida, pero no el comercio marítimo entre estos puertos entre sí y de cada uno de ellos con los del Norte de África.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Salvo la prosecución de las obras comenzadas y la ejecución de las proyectadas y aprobadas para la mejora de los puertos del Sur de España, y el buen servicio postal marítimo y telegráfico desde éstos á los del Norte de África, no se considera necesario la realización de otras obras para facilitar nuestro comercio con Marruecos.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

No conviene centralizar en ningún puerto determinado los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedan para fomentar el tráfico con las plazas africanas citadas. Debe generalizarse para todos los puertos españoles que tienen Aduana de primera clase.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por*

*único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Si por la iniciativa particular se formaran grandes Compañías ó Sociedades españolas con Consejos de administración, dirección ó gerencia de españoles, sometidas á la legislación nacional y á la soberanía del Estado español, que tuvieran por único objeto el comercio de Marruecos en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, y ofrecieran garantías por su capital y seriedad, deben ampararse por el Estado concediéndoles beneficios positivos en relación con los servicios, también reales y positivos, que presten á los intereses nacionales, en orden al desarrollo de nuestro comercio en Marruecos, pero no se concederán monopolios de ninguna especie.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Para organizar regularmente los transportes al interior de Marruecos, se necesita en primer término la facilidad de comunicaciones y la seguridad personal.

Esto debe pedirse al Gobierno marroquí, ofreciéndole nuestra ayuda más eficaz, tanto para la construcción de caminos como para la vigilancia de los mismos.

De nuestra ayuda pecuniaria podría deducirse un derecho por el tránsito de mercancías por esas vías, que no se impondría cuando se tratara de mercancías de españoles, moros ó judíos.

Dé la ayuda de nuestro Gobierno para garantizar la seguridad personal resultaría prestigio, consideración y respeto para nuestra bandera.

Para la construcción de esas carreteras podrían utilizarse los servicios de alguna Empresa, Compañía ó Sociedad española de la clase de las antes aludidas, prestándoles el Gobierno la protección necesaria.

La realización de este pensamiento sería provechosa para las Compañías constructoras y para el comercio español, y daría á nuestra nación gran influencia en Marruecos.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Para traer á nuestros puertos del Norte de África el comer-

cio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Laredo, Rabat y Mazagán, se necesita, en primer término, facilitar la comunicación directa de estas plazas marroquíes con aquellos puertos, siendo preferible á todo otro medio la construcción de un ferrocarril, previa la autorización del Sultán de Marruecos. Para ello debe reunirse capital español exclusivamente, creando algunas acciones liberadas para premiar los servicios y las facilidades que nos preste Marruecos para llevar á efecto este proyecto.

También deben ofrecerse ventajas á los negociantes y productores judíos y moros de las plazas marroquíes citadas, para que vayan á realizar sus negocios y operaciones á Ceuta, Melilla y Chafarinas.

El pensamiento, solicitado ya por varias entidades económicas y bien acogido por nuestro Gobierno, de establecer sucursales del Banco de España en Tánger, Melilla y Ceuta, facilitaría también las transacciones comerciales entre las poblaciones marroquíes y nuestros puertos africanos.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Para evitar que pueda ser dañosa á nuestra producción agrícola la exportación de Marruecos á España de la suya similar, tenemos los impuestos de transportes y Aduanas que aplicáramos á las procedencias marroquíes en cuanto fuera necesario para evitar perjuicios á nuestra producción y lo permitieran nuestros tratados ó convenios con aquel Imperio.

Debe tenerse presente en este punto la prohibición que existe en Marruecos para exportar cereales y las dificultades que hay que vencer para conseguir que el Sultán autorice la salida del Imperio de dichos cereales.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El medio más apropiado para difundir el castellano en el interior de Marruecos es el establecimiento de escuelas, no sólo para niños y niñas, sino también para adultos, en todos nuestros Consulados y Viceconsulados de aquel Imperio.

La enseñanza estará á cargo de maestros titulares españoles y será enteramente gratuita, concediéndose premios á los alum-

nos que más conocimientos adquieran de la lengua española ó mejor lleguen á hablar nuestro idioma.

En los mismos centros oficiales españoles deben instalarse enfermerías á cargo de médicos españoles, donde reciban curación, y en caso preciso asistencia, los moros y judíos acogidos á nuestra bandera y todos los que pidan en español estos servicios benéficos.

Sevilla 10 de Septiembre de 1906.—El Presidente, *Hilario del Camino*.—El Secretario, *Antonio González*.

## DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE MÁLAGA

---

Los que suscriben, individuos de esta Corporación oficial designados por su Junta Directiva para el estudio del Cuestionario que el Sr. Ministro de Fomento ha remitido á la misma, encaminado á determinar los medios de llevar á cabo el desarrollo de nuestro comercio con Marruecos, han analizado con todo el interés que asunto de tan vital importancia requiere las distintas preguntas que el Cuestionario abraza, y después de detenido estudio, formulan el siguiente proyecto de contestación como expresión fiel de sus opiniones, que someten á la deliberación de sus estimados compañeros.

Para el mejor desarrollo, y con objeto de guardar un método, esta Comisión ha seguido el orden establecido en el Cuestionario, y en ese orden ha ido expresando los medios de hacer efectivo en lo posible el desarrollo de nuestro comercio con Marruecos.

Más bien que pregunta puede considerarse la introducción del Cuestionario como una exposición breve de los propósitos del Ministerio, sintetizada en la conversión pronta, rápida en plazas mercantiles de primer orden de los actuales presidios de Ceuta, Melilla y Chafarinas, emprendiendo para ello la construcción de puertos en dichas plazas; su deseo de asegurar la eficacia de esas obras impulsando los demás factores que han de contribuir á crear la corriente mercantil que puede darnos una verdadera influencia en ese Imperio, y por último, llamamiento á todos los interesados en esa empresa nacional en demanda de opiniones, datos y demás elementos necesarios para el fin que se propone.

Hermoso es el propósito y loable el pensamiento, y sólo plá-

comes merece la feliz iniciativa del Ministro, y esta Cámara no puede por menos que pronunciarse en favor de ese proyecto; ha tiempo que nuestros presidios africanos debieran ser puertos mercantiles; ha tiempo que la corriente mercantil española con Marruecos debiera estar creada y consolidada, y poseeríamos la supremacía que hoy ambicionamos; mas con creerlo así, no por ello dejamos de sentir satisfacción cuando vemos que las corrientes oficiales se encaminan al fin al logro de las aspiraciones nacionales. Es conveniente, por lo tanto, la construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas; conveniente que esas plazas se conviertan en puertos francos mercantiles; mas si ese propósito se lleva á cabo, una vez los puertos construidos, el comercio español con esas plazas debe estar ya creado; ésa debe ser la finalidad que se persiga, y para ello la iniciativa particular debe cooperar á la acción oficial, y esta Cámara Oficial de Comercio, que representa al comercio, la industria y navegación de Málaga, debe prestar todo el apoyo y prestará seguramente dentro de su esfera de acción toda su cooperación á los fines del Gobierno. Málaga, interesada especialmente por sus condiciones de situación y comercio en ver realizada la penetración pacífica en Marruecos, responderá en todo momento al llamamiento que con ese fin se le haga.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Por referirse á un mismo concepto, hemos englobado estas dos preguntas del Cuestionario en una sola contestación que abrace los extremos que ellas contienen, y estima esta Cámara que además de los tres puertos indicados, sería muy utilísima y conveniente la construcción de zocos ó mercados con almacenes de depósito de mercaderías y ganados, donde puedan realizarse las transacciones mercantiles con los naturales del país, á imitación de los que se encuentran establecidos en los demás puertos del Imperio; establecimientos que deben construirse y administrarse por el Estado para evitar las molestias que toda empresa monopolizadora causa; y en el caso de hacerse por

Compañías concesionarias, han de ser españolas y nacionalizadas, con condiciones y garantías suficientes para no causar perjuicios al comercio en general, dificultando de otra manera el fin que con esos establecimientos se persigue.

La comunicación en primer término con los puertos españoles entre sí, al mismo tiempo que con los demás puntos de la costa de Marruecos por medio del telégrafo, es otra de las obras que á juicio de esta Cámara debiera emprenderse. La rápida y constante comunicación entre todos los mercados marroquíes y las plazas españolas traería por consecuencia el conocimiento de las necesidades de cada mercado, para poder aprovecharlas en un momento dado, llevando nuestros productos y poder satisfacer prontamente las demandas. El establecimiento de líneas ó cables telegráficos con todos los puertos de la costa es otra de las obras públicas que además de los zocos ó mercados deben realizarse.

Refiriéndonos al tráfico que puede realizarse en los depósitos de ganados, nos permitimos indicar que debe imitarse lo ejecutado por Francia en Argelia, que todo ganado que venga acompañado de certificado de profesor veterinario español establecido en aquellos puertos quedará exceptuado de cumplir la observación de varios días que prefiija la ley de Sanidad, equiparando por este sabio proceder los ganados allí reconocidos con los que llegan de otras provincias.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Esta Corporación se pronuncia en favor del garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos en las obras públicas indicadas, y las razones que abogan tal opinión son que las empresas concesionarias de obras que tengan que invertir capitales en la construcción de las mismas, pretenderán seguramente, como toda empresa particular ó colectividad que se dedica á un negocio cualquiera, obtener un beneficio que generalmente se traduce en un interés prudencial del capital invertido; luego puede suponerse se colmarán todas las aspiraciones de toda empresa asegurándole un interés, con lo cual obtiene lo que trataba de realizar. El Estado desembolsa la cantidad necesaria para asegurar ese interés, ínterin la Compañía no

obtenga el interés al capital desembolsado por su propio esfuerzo, pues llegado ese momento, cesará la protección del Estado, el cual por estas razones debe intervenir en las operaciones y contabilidad de las empresas concesionarias. La subvención directa y fija adolece de un principio erróneo, pues lo mismo puede ser excesiva como pequeña, y en ambos casos no se determina de una manera precisa la cuantía necesaria para asegurar un beneficio al capital.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Esta Cámara, al contestar esta pregunta, se permite sentar como preliminar el siguiente estupendo hecho. Hay en Málaga dos vapores correos subvencionados por el Estado, con salidas semanales para Melilla y presidios menores, y estos vapores toman la carga particular cobrando 40 pesetas por la primera tonelada y 14 pesetas por las demás, tipo de flete tan absurdo, que hace imposible el tráfico comercial; pues otras Compañías de otros países cobran tipos de fletes tan reducidísimos, que facilitan el movimiento comercial con esos puertos, siendo más extraño el caso apuntado cuando ocurre que esos vapores correos la mayoría de los casos no llevan más que la carga del Estado, y sobre este interesantísimo extremo ha llamado esta Cámara la atención de los Centros ministeriales correspondientes, no habiendo recibido contestación alguna.

Con estos precedentes, hemos de ver con agrado y satisfacción que el Estado trate de adoptar medios que garanticen el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y los puertos marroquíes, y este organismo que suscribe entiende que el preferible, el que había de dar mejores resultados porque traería consigo la constante comunicación marítima, sería las primas á la navegación directa, siempre que sea por Compañías que establezcan un servicio organizado y obligatorio durante un

período de tiempo que se fijara. El beneficio que supone una prima á la navegación por tonelada de mercancía sería, en nuestra humilde opinión, un medio positivo que atraería á nuestros puertos Compañías de vapores ansiosas de obtenerlo.

Si á esta protección se agregan otras exenciones de tributos y derechos, tales como la anulación del de transportes sobre mercancías y pasajeros, y considerar las mercancías que vengan de tránsito á los puertos como transbordo para los efectos de los derechos de puerto, tendremos la esperanza de que con estas ventajas acudan buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los puertos apuntados en esta pregunta y los demás puertos del imperio marroquí, por la opinión que tiene esta Cámara de que la expansión comercial de España con Marruecos, la acción del Gobierno en favor del comercio general, no debe limitarse á la pretensión de reconcentrar todo el comercio de Marruecos en las tres posesiones españolas; el comercio español debe abarcar todo el Imperio, á ello se inclina y para ello trabaja y todas las ventajas contenidas en este número del Cuestionario deben extenderse á todos los puertos de Marruecos.

Entiende también esta Cámara, contestando al último párrafo de esta pregunta, que principalmente el Estado debe impulsar la navegación que realicen los grandes vapores, pero sin dejar de fomentar los intereses de la navegación de vela y pequeño tonelaje que hoy existe, por los servicios que ha prestado y viene prestando al comercio, sobre todo al de este puerto, tomando las mercaderías con destino directo á puertos de Marruecos, donde difícilmente se encuentra hoy por lo menos vapores que hagan ese recorrido.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importacion que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

España produce una gran cantidad de artículos similares á extranjeros, de los cuales la mayoría necesitan obtener ventajas para poder competir en los puertos marroquíes, y entre ellos se encuentran los siguientes:

Jabón, vinos, alcoholes, aguardientes y licores, aceites, azúcar, tejidos de todas clases, papel, bujías, ferretería, muebles, mosaicos y materiales de construcción, chocolates, hierros labrados, madera en bruto, maderas labradas para construccio-

nes, harinas, cerveza, calzado, loza cartuja y cristal, camas de hierro, arroz, pimienta molido, pasas é higos, pastas para sopa, aceitunas, sal, cacahuete, etc., etc.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería petróleo, etc.?*

Este número del Cuestionario encierra dos partes: la primera no admite duda; nuestra opinión puede sintetizarse proponiendo como medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y seda, papel, etc., etc., y todos los enumerados anteriormente, la devolución de los derechos arancelarios que hayan pagado esos productos ó la de los derechos que hayan pagado las primeras materias que hayan entrado en su fabricación, y en aquellos que estén gravados con impuestos interiores, devolución de éstos al exportarlos; y por último, si con estas reducciones no es posible competir con los productos extranjeros, favorecer la exportación de los mismos, ínterin se favorece la producción nacional hasta el punto de que pueda producir en las mismas condiciones de precios que los productos similares extranjeros.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Tanto en la pregunta 6.ª como en la primera parte de la 7.ª no entra esta Cámara por el momento á efectuar un estudio detenido y analítico artículo por artículo para poner de manifiesto las diferencias de precios entre los nacionales y extranjeros, pues no posee aún todos los elementos necesarios; pero anuncia que bien ella ó el Centro Comercial próximo á crearse en Málaga dedicarán especial atención á este punto del Cuestionario y en momento dado someterá á los Poderes públicos la protección que debe dispensarse á los productos españoles que la necesiten.

La creación y expansión del comercio español con Marruecos representa siempre grandes dificultades y sacrificios materiales para todas aquellas individualidades ó colectividades que lo intenten.

El establecimiento de agencias, sucursales, oficinas y viajeros en los puertos y en el interior de Marruecos será siempre costoso, y en los comienzos de esta penetración comercial hasta

el momento en que las operaciones se normalicen, entendemos que los resultados serán negativos. Si estos esfuerzos se hacen aisladamente, entonces los sacrificios de cada individualidad serán mayores, la unión de comerciantes de distintos productos, guiados del propósito indicado, sería mucho más práctico, los grupos de expansión comercial que se pudiesen formar ó se formasen para llevar el desarrollo de las relaciones mercantiles sería muy conveniente, y como al principio encontrarían obstáculos y tendrían que soportar grandes gastos para introducir sus productos, creemos conveniente la protección oficial á esos grupos de expansión comercial; protección encaminada á adelantarlos y favorecerlos, que duraría hasta el momento en que por los resultados de sus operaciones lo necesitaran, dando al Estado toda clase de garantías y seguridades, comprobaciones y justificaciones de la realidad de la existencia de los citados grupos, garantía que por medio de los Cónsules puede demostrarse.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Es preferible la creación de cátedras de árabe vulgar y Geografía comercial de Marruecos en las Escuelas de Comercio, para que los que á ellas acudan adquieran el conocimiento lo más perfecto posible del idioma y situación geográfica del país que van á visitar, más práctico y seguro que la Escuela especial de viajeros, pues éstos los hacen las casas de comercio y el conocimiento del artículo, conocimiento que sólo se adquiere con la práctica.

9.º *Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Bajo todos los puntos que se mire, es necesario, beneficioso y muy conveniente la creación en Melilla y Ceuta de barrios moro y judío dentro de la misma plaza; la relación constante con ellos, el mutuo respeto á sus creencias, el libre ejercicio de las mismas, será un medio de atracción. La confianza que adquieran ante el convencimiento de que son respetados, nos dará á nosotros el medio de penetrar hacia ellos, la confraternidad será

nuestros mejores agentes para hacer efectiva la expansión comercial que deseamos.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Íntimamente ligada esta pregunta con la anterior, puede continuarse aquí sustentando la opinión de que si entendemos útil y conveniente la creación de barrios moro y judío con el libre ejercicio de sus creencias, entendemos también que deben gozar de los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles, pero con la condición de que sólo será cuando tenga por objeto el desarrollo del comercio español y del tráfico con España y se hallen acogidos ú obligados á la legislación española.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Absolutamente necesario para los fines que se persiguen. En esas palabras está condensada nuestra opinión sobre la primera parte del núm. 11 del Cuestionario, y en el núm. 13 podremos detallar más extensamente, por lo que á Málaga se refiere especialmente, la influencia que sobre el comercio con Marruecos habrían de ejercer las concesiones enumeradas en ambas preguntas.

Refiriéndonos á la segunda parte de este número, ó sea el ferrocarril costero entre Málaga y San Fernando, ciertamente esta obra influiría poderosamente en el desarrollo comercial con las plazas africanas; pero para que esta importante vía de tráfico pueda ser llevada á cabo, precisa que el Consejo de Estado, de acuerdo con los informes emitidos ya por el de Agricultura y Junta consultiva de Obras públicas, declare caducada la concesión del ferrocarril de Málaga á Bocaleones, fecha 8 de Abril de 1878, con subvención de pesetas 28.800 al kilómetro, cuya línea debió quedar terminada en 24 de Abril de 1902.

Debe tenerse en cuenta, á más del plazo fenecido, que por la forma y cuantía de abono de la dicha subvención, en un todo el 63,25 por 100 del valor de las obras ejecutadas, y como el fijado

á las distintas unidades llega á ser para algunas de ellas el triple ó el cuádruple del precio real, se da el caso de que el Estado desembolse el total de la subvención sin que se hayan realizado las obras de la tercera parte de la línea y sin que las ejecutadas representen el 75 por 100 del valor cobrado, como lo demuestra evidentemente el que llevando, según los datos oficiales, percibida esta línea por cuenta de la subvención de 750.000 á 800.000 pesetas, sean de casi nula importancia las obras llevadas á cabo.

Apuntamos este hecho para que se tenga en cuenta, y llegada la ocasión de hacer nuevas concesiones, no ocurra lo mismo, pues el desarrollo comercial que se pretende con ese ferrocarril costero sería nulo, mientras que si efectivamente se llevase á cabo su construcción, podía esperarse mayor movimiento comercial que traería consigo la mayor comunicación, tanto marítima como terrestre.

**12.** *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

Cada región, cada ciudad y cada centro de España estudiarán seguramente las obras que más contribuyan á facilitar nuestro comercio con Marruecos y podrán aportar con mayor conocimiento que nosotros lo que á ellos se refiera. Limitándonos á Málaga, por su situación especial, considerado como es su puerto como uno de los mejores del Mediterráneo, adolece, sin embargo, de una falta, y que habría de influir en nuestro comercio con Marruecos, falta que hoy damos á conocer: la construcción de un dique seco que pueda servir en todo momento para la limpia de buques que, dedicados al tráfico entre nuestras costas y las de Marruecos, no tengan necesidad de ir á Gibraltar ú otro puerto á limpiar sus fondos y reparar sus averías si las tuvieran. Málaga tiene en su puerto sitio adecuado é indicado para la construcción de esa obra, y su realización sería uno de los hechos más patentes de nuestro deseo de expansión comercial.

**13.** *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Es innegable que, dadas las preguntas que se refieren á los medios de desarrollar el tráfico por vías de comunicación rápidas y económicas, así como por la creación de almacenes especiales que indica la pregunta 11, debe centralizarse en Málaga

todo el movimiento mercantil que goce de privilegios, exenciones y subvenciones, no sólo por la mayor proximidad de este puerto á los tres de África, cuyo desarrollo quiere llevarse á cabo, si que muy principalmente por la importancia mercantil de Málaga, por existir en ella muy importantes fábricas de productos de grandísimo consumo en el continente africano, por tener hoy terminado su puerto, que permite atraquen á sus muelles los trasatlánticos de mayor calado, por hallarse dotado éste de vías férreas que, partiendo de los mismos desembarcaderos, sin alteración alguna de tarifas, portea las mercancías desde y al muelle, economizando así gastos no fáciles de calcular, pero siempre de importancia, y de los que no sabemos se halle exento ningún otro puerto del Sur de España.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

No hay duda de que en los actuales momentos de preocupación, para conseguir la preponderancia comercial en Marruecos, todo estímulo que se conceda á los que directamente secunden la iniciativa del Estado estará bien concedido y no debe negárseles; mas en este punto que abarca distintos extremos es conveniente analizar sobre quiénes deben recaer los favores del Estado, la medida ó cuantía de este favor y el grado de necesidad de ese estímulo en las grandes Compañías, las colectividades ó las individualidades.

En su lugar correspondiente hemos abonado en favor de las empresas navieras que se dediquen al tráfico con Marruecos y hemos apuntado las ventajas y protección que deben dispensárseles.

Abonamos aquí de igual modo en favor de los Bancos y Sociedades bancarias que establezcan toda clase de operaciones de banca y giro con los puertos é interior de Marruecos. El proveerse y situar fondos en aquellos mercados es de especial interés para el comercio; el cobro de lo exportado y el pago de lo que se importe, si no hay facilidades de efectuarlo, puede entorpecer grandemente el tráfico mercantil, y nos veríamos obligados á acogernos á Bancos extranjeros. Es, por lo tanto, conveniente estimular la formación de esos Bancos con ese carácter.

No así opinamos con las Sociedades que se formen para el desarrollo del tráfico mercantil, y pudieran llegar á monopolizarlo; las grandes empresas mercantiles con grandes capitales tienen en su poder medios suficientes para abrirse camino sin auxilio alguno; los elementos poderosos con que cuentan son de por sí suficientes para acaparar toda clase de industrias y aniquilarían por completo á las colectividades ó individualidades que se opusieran en su camino.

Hay que favorecer al comercio español con Marruecos, y cuando de esto hablamos no suponemos ni por un momento que esto quiera decir que ese comercio, para llevarlo á aquel país, para conseguir la preponderancia, haya que ponerlo en unas solas manos. Todas las industrias, todas las colectividades, todas las individualidades tienen mejor derecho á ser estimuladas si secundan las iniciativas del Poder. Los grupos comerciales de expansión que se establezcan para llevar allí sus productos, las colectividades que se formen ó estén formadas y á los que aisladamente secunden idénticas iniciativas, todos merecen ser apoyados, ser favorecidos y secundados en sus generosos esfuerzos, pues los sacrificios que tengan que hacer para establecer el engranaje del comercio de la Península con Marruecos, tienen que ser de más cuantía relativamente á los que las grandes empresas soporten.

Entendemos, por lo tanto, que debe haber estímulo, y éste ha de ser igual para todos. Caso de excepción, las exceptuadas deben ser las grandes Sociedades que se formasen, porque, como decimos al principio, tienen elementos propios de vida para desarrollarse prósperamente.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

No puede negarse que la organización regular de los transportes á las ciudades del interior ofrecerá grandes dificultades, dada la inseguridad personal en Marruecos, el estado de anarquía en que se encuentran generalmente unas kabilas con otras, la insurrección constante del país y, sobre todo, el espíritu levantisco de toda la costa del Riff; mas, á pesar de estos inconvenientes, y mientras llega el momento de establecer comunicaciones de vía férrea, cuya apertura sería base de la centralización que se pretende, deben sostenerse y conservarse los caminos que conduzcan al interior y organizar caravanas colectivas, periódicas y

regulares con la guarda y garantía de fuerzas y bajo el amparo del pabellón español.

16. *¿Qué medios habria para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Con ser importantes todas las preguntas de este Cuestionario, es indudable que una de las de mayor relieve es la que nos ocupa. Abarca tales conceptos y están tan ligados los unos con los otros, que al separarse sería difícil llevar á cabo la atracción que se pretende. Reconcentrar en Ceuta, Melilla y Chafarinas el comercio que hoy hace Europa con los demás puertos marroquíes es problema de gran interés, que los estrechos moldes de un Cuestionario, y dada la necesidad de exponer brevemente nuestro pensamiento, no permiten desarrollarlo con la atención que merece, limitándonos, por lo tanto, á condensarlo en los siguientes términos:

Establecer grandes facilidades en las comunicaciones marítimas.

Construcción de ferrocarriles que pongan en comunicación los puertos españoles y el Norte de África con los demás puertos marroquíes.

Estudios previos en donde se consignen las mejores vías terrestres que unan á Ceuta y Melilla con los demás puertos.

Tener en cuenta que creemos difícil ó imposible arrebatar á los puertos indicados su esfera propia de acción comercial, y que al mismo tiempo la situación de esos puertos es favorable para el comercio y que el carácter de los habitantes es más sociable.

Sobre todos estos extremos se podrían aducir muchas razones, pero la suprema que aquí consignamos porque abraza todos los conceptos y porque en escritos y conferencias se ha demostrado su bondad y que tarde ó temprano se abrirá paso, es el camino rápido de América del Sur á Europa por Ceuta. Esto lo condensa todo. Ilustres personalidades han defendido y defienden ese proyecto, considerando que obra de tanta transcendencia sería convertir á España en estación de América; Ceuta sería el centro entre Europa y América desde Pernambuco á Dakar, San Luis, Río de Oro, costa occidental del Sahara, puertos de la costa occidental de Marruecos, por Alcazarquivir á Tetuán y á Ceuta. Esa es la atracción, no sólo del comercio de Marruecos á Ceuta, sino de Europa y América. No hay que decir más, porque

lo que digamos nosotros sobre ello lo dijo en la Conferencia de Algeciras el ilustre Duque de Almodóvar (q. e. p. d.) al proponerle como cuestión que interesaba á Marruecos y á la situación de los extranjeros en dicho país.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquies, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Difícil sería determinar los medios que podrían adoptarse para que los productos agrícolas de Marruecos, similares á los nuestros, no fuesen competidores en los mercados extranjeros.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Cuando la penetración pacífica sea un hecho y la permanencia y seguridad de los españoles en el interior de Marruecos sea efectiva, podrían derivarse hacia esas poblaciones del interior colonias de nuestro país, dándoles facilidades y medios de protección para que puedan residir en contacto con los naturales, difundiendo poco á poco el conocimiento de nuestro idioma, cual ocurre hoy en la mayoría ó casi todos los puertos del Imperio donde sólo se escucha el idioma español, hecho que se repite en algunas poblaciones de Argelia.

Si á esto se agrega el establecimiento de la enseñanza de la lengua castellana en los puertos y poblaciones del interior, subvencionando si fuera preciso las escuelas que con ese fin se creasen, podría esperarse que ambos procedimientos nos darían el medio de difundir nuestro idioma en todo el país.

Y aquí termina esta Comisión su trabajo, al que ha prestado la mayor atención, por creer que éste es asunto de interés general á cuya resolución deben todos coadyuvar en la medida de sus fuerzas.

De buena fe y con gran sinceridad se ha dedicado á contestar el Cuestionario del Sr. Ministro de Fomento; su mayor anhelo será que el acierto esté en armonía con su entusiasmo; mas al mismo tiempo llama la atención de los poderes públicos sobre el desaliento que se produciría en la opinión general si los ofrecimientos oficiales contenidos en ese documento y las esperanzas que esos propósitos nos hacen concebir no se ven realizados en la práctica; y aunque esta Cámara no desmaya y proseguirá te-

nazmente su misión, no dejaría por ello de lamentar que de nuevo, cual ocurre generalmente, esos escritos se lancen á la publicidad sin un fin sincero, arraigándose nuestra convicción de que todo es inútil, y que, creídos de buena fe iba á empezar nuestra regeneración, hemos visto que era tan solo un proyecto de los muchos que los Gobiernos y Ministros lanzan al país, con deseos quizás de cumplirlo, pero con la certidumbre de que no lo harán por la pasajera y transitoria permanencia que nuestros Gobiernos tienen en el Poder.

Málaga 1.º de Septiembre de 1906.—*Luis Vives.*—*J. Nagel Disdier.*—*J. García Herrera.*—*Ricardo Albert.*

En sesión del día 4 de Agosto, la Cámara hizo suya la precedente contestación al Cuestionario y consignó un voto de gracias para la Comisión redactora.—El Secretario, *Domingo Mérida.*

\* \* \*

Se han adherido á este informe la Sociedad Económica de Amigos del País, la Escuela Superior de Comercio y el Colegio Pericial Mercantil de Málaga.

## DEL CENTRO HISPANO-MARROQUÍ DE BARCELONA

---

EXCMO. SR.:

El *Centro Comercial Hispano-Marroquí* de Barcelona, atento siempre á cuanto puede afectar á los intereses del país, tiene el honor de elevar á V. E. las siguientes consideraciones relativas al *Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos*:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Este Centro opina que los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas deben construirse con toda la rapidez posible, siempre que por los diversos Ministerios se dicten las leyes y disposiciones necesarias para que la producción nacional pueda competir en aquellas plazas y en Marruecos con la extranjera. De lo contrario, la construcción de los referidos puertos gravaría extraordinariamente los presupuestos del Estado sin ninguna utilidad para nuestra industria, comercio y navegación.

No basta á los efectos apetecidos, la acción de un solo Ministerio, por loable que sea, como lo es la del que V. E. dignamente rige, sino que precisa la mancomunada de todos los organismos directivos del Estado, con arreglo á un programa que responda á las necesidades de la Nación.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

La construcción de zocos no ha de significar grandes des-

embolsos por el Estado, pues deben limitarse á una plaza cercada sencillamente, como los de Argelia, con una caseta para la intervención de las operaciones.

Los zocos se han de construir en la forma indicada, ó sea sin almacenes de depósito de mercaderías y ganados, que en todo caso levantarán aquellos á quienes conyenga, reservándose la administración de los zocos para el Estado ó el Municipio, sin que pueda cederse á Compañías concesionarias.

Los zocos quedarán siempre libres de todo impuesto sobre mercaderías ó ganados, para que puedan verse concurridos y adquirir la importancia que les corresponde.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Como la construcción de los zocos corresponde al Estado y ha de ser simple y de carácter económico, no caben subvenciones directas y fijas, ni garantizamiento de ningún interés anual á capitales particulares.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Bastará que el Gobierno conceda una prima á las mercancías destinadas á nuestras posesiones de África y puertos marroquíes, conducidas por buques españoles desde cualquier puerto de la Península. Únicamente el Estado deberá subastar el servicio de correos.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de*

*azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

También deberían concederse las admisiones temporales, bonos de exportación ó zonas neutrales para determinados productos con destino á nuestras plazas del Norte de África y Marruecos, como son: telas de algodón, te, cafés, petróleo, granos y sus harinas, seda, pasta de papel, yute, cereales, grasas, sémolas, cebos, etc., al objeto de que el comercio español disfrutara de las mismas ventajas que el extranjero en sus respectivos países.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Opinamos que, en todo lo que afecta á nuestras posesiones del Norte de África, debe dejarse el campo libre á la actividad nacional, mediante leyes protectoras de carácter general, pues á la lucha mercantil deben acudir todos los ciudadanos españoles en igualdad de condiciones, como ocurre en los países que privan económicamente en Marruecos.

Respecto al segundo extremo, en nuestro concepto debe prestarse protección oficial á los grupos ó entidades de expansión comercial cuando ésta se encamine de un modo evidente á robustecer la influencia y prestigio de la Nación por medio del trabajo.

El Estado únicamente debería exigir á cada agrupación ó entidad una Memoria anual, explicativa de los trabajos realizados, para poder apreciar si éstos corresponden á los fines de la protección; obligándoles también á indicar las medidas que el Gobierno debiera tomar para que la expansión comercial fuera más eficaz, fundando las observaciones en el convencimiento adquirido en el terreno de la práctica.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Más que á los centros de enseñanza oficial y á las escuelas de idiomas fundadas por particulares, debe confiarse la enseñanza del árabe á las entidades constituídas cuando menos por un centenar de comerciantes é industriales, subvencionan-

do las cátedras que tengan establecidas ó establezcan en lo sucesivo, ya que su creación no puede tener otro objeto que la penetración pacífica en Marruecos por medio del patrono, el dependiente ó el viajante.

Esto no obsta para que el Estado amplíe la referida enseñanza en algunas Escuelas de Comercio y cree un Centro Arabista de estudios superiores que sea el vivero de donde saquemos los diplomáticos y los administradores de las posesiones españolas de Marruecos y demás puntos de la costa africana.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Creemos conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los comerciantes moros y judíos deben gozar de los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los nacionales, siempre que reunan la condición de súbditos españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Estimamos improcedente é inadmisibile á todas luces centralizar ningún privilegio, extensión y subvención en determinados puertos de Andalucía, pues partimos de la base de la libertad é igualdad absoluta para todos los españoles en el tráfico con Marruecos.

12. *¿Qué otras obras pudiesen realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Creemos que no debe realizarse en la Península ninguna obra material para desarrollar nuestro comercio con Marruecos.

Lo que se necesita, y urge de un modo imperioso, es la reforma del artículo 229 de las Ordenanzas de Aduanas, para que la navegación con bandera nacional pueda hacer escala en los puertos españoles del Norte de África y en los de Marruecos, sin perder el origen de la mercancía, ventaja de que disfrutaban nuestros buques cuando recalaban en los de Portugal.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Los privilegios, exenciones y subvenciones deben generalizarse á todos los puertos de la Península, pues estimamos dañosa al interés nacional toda centralización mercantil.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Consideramos conveniente que el Estado estimule la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, siempre que éstas no representen un monopolio y lleven á cabo empresas que no estén al alcance de las pequeñas colectividades ó del esfuerzo individual.

15. *¿Qué medios podrian adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquies del interior?*

Gestionar cerca del Sultán la construcción de carreteras.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Respecto á los medios que habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán, sólo hemos de indicar, como único, la construcción de un ferrocarril que, salvando las distancias, avaloraría la situación geográfica de Melilla y Ceuta.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrian adoptarse para*

*organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

La producción agrícola de Marruecos no puede perjudicar la de Levante y Andalucía, como no perjudica á los productos similares de las naciones que predominan en los mercados del Mogreb.

Si no aplica España una tarifa especial á los productos de Marruecos, como la que tenemos establecida con respecto á los de Portugal, no será posible el desarrollo del comercio entre ambos países.

Con la referida tarifa especial se facilitaría la navegación y el desarrollo de la ganadería, abaratando además las subsistencias.

El siguiente cuadro demuestra, de una manera elocuente, cómo Francia é Italia han sabido penetrar en Marruecos por medio de las facilidades comerciales, completamente opuestas á los procedimientos anticuados que se usan en España:

PRINCIPALES PRODUCTOS DE MARRUECOS	Número de la partida del Arancel.	Lo que pagan á su entrada.		
		EN ESPAÑA	EN FRANCIA	EN ITALIA
		— Pesetas. Por 100 kilos. — Derechos	— Francos Por 100 kilos. — Derechos.	— Liras. Por 100 kilos. — Derechos.
Maíz.....	606	3	3	1,15
Habas .....	610	4,40	3	1,15
Garbanzos . . . . .	609	6	Libres.	1,15
Pieles.....	480	4,40	Libres.	Libres.
Cueros.....	481	3	Libres.	Libres.
Aceite de oliva.. . .	626	30	10	6,60
Cera animal.....	245	30	8	15
Huevos.....	644	15	6	Libres.
Gallinas.....	589	80	23,60	5
Cebada.....	607	4	3	1,15
Cera vegetal.....	247	35	8	15
Linaza.....	183	1	Libre.	Libre.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Para difundir el idioma español en las ciudades del interior, no cabe otra cosa que el establecimiento de escuelas, siguiendo el ejemplo de la *Alliance Française* que tan activamente funciona en Marruecos.

**En conclusión:** Lo que necesitamos son leyes generales en consonancia con las que aplican las demás naciones; que el Banco de España establezca sucursales ó agencias en Melilla, Ceuta y Tánger; que en lo posible el Estado considere á Marruecos como una extensión del territorio nacional; que sea éste el ideal patrio que una á todos los españoles.

Sin las leyes y disposiciones á que nos referimos, creemos fundadamente que el Estado sólo puede emprender la construcción de los puertos de Melilla, Ceuta y Chafarinas imponiendo á las mercancías extranjeras el correspondiente tributo para subvenir al coste de las obras, con lo que se favorecería la bandera nacional y se reintegraría el Tesoro de las sumas invertidas.

Sin un plan completo, todo esfuerzo parcial será inútil.

Lo demuestra de un modo evidente que, á pesar de nuestra vecindad con Marruecos, á pesar de los millones que allí circulan de nuestra moneda, á pesar de que allí tiene pleno dominio el idioma español, y á pesar de que es la más numerosa la colonia española, no hemos aumentado nuestra influencia comercial, mientras que Francia, Italia, Alemania é Inglaterra han conquistado en pocos años aquellos mercados.

¿Cuál es la causa? La diferencia de procedimientos arancelarios y aduaneros; la puerta de entrada y salida que tiene cada nación. La de aquéllas es grande y la nuestra pequeña.

La actividad, y no los derechos históricos, puede hacer que España goce en Marruecos del prestigio é influencia que necesita bajo el punto de vista geográfico, político y económico.

\*  
\* \*

La importancia que reviste la exportación de azúcar á Marruecos merece, en nuestro concepto, párrafo aparte.

El consumo de azúcar en Marruecos se calcula en unos 80 millones de pesetas, de los cuales está excluida por completo nuestra nación, quedando el negocio en manos de Francia, Bélgica y Austria.

Cierto que España se adhirió á la Conferencia de Bruselas que

acordó la supresión de primas á la exportación de azúcar; pero también lo es que por uno de los descuidos tan comunes en los gobernantes de nuestro país, aquellos acuerdos no fueron ratificados, quedando España, por consiguiente, en libertad de otorgarlas.

Concédanse, pues, como único medio de que la industria azucarera nacional pueda penetrar en el Imperio del Sultán.

Téngase en cuenta que el azúcar ha sido la base fundamental del desarrollo mercantil de Francia en Marruecos.

Asímismo hemos de hacer hincapié en la conveniencia de conceder primas de exportación á los cementos y cales, producto de nuestro suelo, que pueden ser objeto de importante comercio y elemento valioso de penetración pacífica, ya que las obras de construcción adquirirán indudablemente gran desarrollo en Marruecos.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Barcelona 20 de Agosto de 1906.—El Presidente accidental,  
*Francisco Vila y Casanovas.*

---

Como ampliación de este informe, el Centro Hispano-Marroquí, de Barcelona, reprodujo ante el Ministro de Fomento la siguiente Memoria, dirigida anteriormente al Presidente de la Junta de Aranceles y Valoraciones.

«EXCMO. SR.:

El Centro Comercial Hispano-Marroquí, de Barcelona, después de examinar los nuevos Aranceles de Aduanas publicados en la *Gaceta* de 31 de Marzo último, no puede menos de lamentar que no se haya tenido en cuenta la necesidad de desenvolver nuestro comercio, industria y navegación en el Imperio de Marruecos.

Desgraciadamente, el comercio en Marruecos es patrimonio de Inglaterra, Francia, Alemania é Italia, y de los 200 millones de pesetas que aproximadamente representa la importación y exportación en aquel país, según la estadística de nuestra Direc-

ción general de Aduanas, sólo corresponde á España la misérrima cantidad de unos 7 millones.

Estas cifras son más elocuentes que todos los argumentos que nosotros pudiésemos aportar.

¿Quiere el Gobierno preocuparse de nuestra influencia comercial y económica, para conseguir la política, en Marruecos?

No podemos dudarle después de la Conferencia de Algeciras, donde nuestros derechos han sido tan brillantemente defendidos y reconocidos por todas las potencias.

Pues si tenemos derechos reconocidos en Marruecos, es cuestión de honor nacional el cumplimiento de los consiguientes deberes, para que no se diga que somos un pueblo incapaz de llevar al suelo marroquí el sello indeleble, el espíritu de nuestra raza. No faltan elementos para tamaña empresa, pero sobran obstáculos tradicionales que impiden llevarla á cabo.

Para que España pueda cumplir su misión y responder á la confianza de Europa, precisa que nuestro comercio y navegación giren al amparo de leyes protectoras, como ocurre en las demás naciones que han logrado la penetración pacífica en Marruecos.

Necesitamos Aranceles apropiados para la expansión comercial al vecino Imperio; creación de sucursales del Banco de España en Melilla, Ceuta y Tánger; la reforma del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas, y facilidades en el orden fiscal.

Estos medios de acción sólo puede otorgarlos el Gobierno de S. M., y sin ellos es imposible toda lucha para recabar en Marruecos el lugar que nos corresponde.

En la presente Memoria sólo nos concretaremos á la cuestión arancelaria, base del intercambio entre España y Marruecos.

Al efecto, detallamos á continuación los principales artículos que produce Marruecos, así como lo que satisfacen á su entrada en nuestro país, comparado con lo que adeudan en Francia é Italia:

ARTÍCULOS	E S P A Ñ A				FRANCIA.	ITALIA.
	Número de la partida del actual Arancel.	Pesetas por 100 kilos. — Derechos	Número de la partida del futuro Arancel.	Pesetas por 100 kilos. — Derechos	Francos por 100 kilos. — Derechos.	Liras por 100 kilos. — Derechos.
Maíz.....	336	4,40	606	3	3	1,15
Habas.....	338	4,40	610	4,40	3	1,15
Garbanzos..	338	4,40	609	6	Libres.	1,15
Pieles....	263	6	480	4,40	Libres.	Libres.
Cueros. ....	263	6	481	3	Libres.	Libres.
Aceite de oliva....	351	30	626	30	10	6,60
Cera animal.....	145	20	245	30	8	15
Huevos.....	365	12,50	644	15	6	Libres.
Gallinas.....	319	80	589	80	23,60	5
Cebada.....	336	4,40	607	4	3	1,15
Cera vegetal.....	143	40	247	35	8	15
Linaza.....	96	1	183	1	Libres.	Libres.

La diferencia de derechos es tan enorme que por sí sola explica que los productos marroquíes sean acaparados por las demás naciones, con lo cual éstas pueden alimentar las líneas de navegación que tienen establecidas con Marruecos, que, como es sabido, todas son alemanas, francesas, italianas é inglesas, excepto la Trasatlántica española, que acude á los puertos del Mogreb, no por el tráfico, sino por la subvención de que goza.

Si esto ocurre ahora que en doce meses hemos importado únicamente por valor de unos 5 millones, ¿qué sucederá cuando se pongan en vigor los nuevos Aranceles?

Se nos objetará, sin duda, que los productos de Marruecos pueden perjudicar la agricultura nacional.

Pues bien, este Centro se propone demostrar lo contrario, y para ello nos fijaremos en un artículo tan importante como los garbanzos.

Casi toda la cosecha del garbanzo en Marruecos va á parar á Francia, donde su entrada es libre de derechos, y allí se des-

tina al consumo ó pienso del ganado, dando buenos resultados á los ganaderos ó agricultores, porque el garbanzo marroquí contiene una cantidad de nitrógeno mayor que el maíz y, por consiguiente, es el mejor y más barato alimento de la ganadería.

De ahí que con los garbanzos, pieles, cueros y linazas, libres de derechos, obtenga Francia:

Una base de carga para sus vapores, sin necesidad de subvención del Estado.

Un producto económico para desarrollar la cría de ganado y favorecer la agricultura.

El intercambio entre Francia y Marruecos representa unos sesenta millones de pesetas, base de su influencia económica que con tanta energía ha querido transformar en derechos adquiridos.

¿Por qué España no puede hacer lo mismo?

Negamos en absoluto que tal medida fuese perjudicial á nuestra producción agrícola, y bastarán los siguientes datos para demostrarlo:

El garbanzo de Marruecos, en general, es duro y está clasificado en tres clases, que son:

El número 27, cuyo precio medio es de 17 á 15 pesetas los 100 kilos.

El número 28, que se vende de 18 á 19 pesetas los 100 kilos.

El número 29, que se cotiza de 21 á 22 pesetas los 100 kilos.

Los anteriores precios del garbanzo están calculados como promedio del valor obtenido en el curso de algunos años y puesto el producto á bordo en Marruecos, ó sea en los puertos de embarque.

El precio del garbanzo de Castilla, por su buena cochura, oscila de 90 á 150 pesetas los 100 kilos, según tamaño.

Su mezcla con el de Marruecos es imposible, porque salta á la vista la inferioridad del marroquí.

Los garbanzos que se introducen en España son del número 29 y algunas partidas del 28, que se destinan á las cárceles y presidios.

Si los garbanzos de Marruecos pudiesen entrar, como en Francia, libres de derechos, servirían de alimento al ganado, facilitando el desarrollo de la ganadería y el abaratamiento de las subsistencias, con lo que se fomentaría el comercio y las líneas de vapores.

En cambio, debería aplicarse un derecho de 20 pesetas á los garbanzos de México, porque su clase y buena cochura compi-

ten con los de Castilla y perjudican la producción nacional.

La producción de huevos en Marruecos es importantísima, acaparándola Inglaterra, Alemania y Francia.

Su importación en España es casi nula á causa de los elevados precios que tributa.

De aquí que los consumidores españoles se vean obligados á pagar los huevos á precios exagerados que no tienen precedente en ningún otro país.

El comercio de pieles y cueros representa en Marruecos una parte de la exportación á Francia, Italia, Alemania, Estados Unidos é Inglaterra. En cambio, España recibe en cantidad tan insignificante, que no vale la pena de relatar, y sin embargo, encontrarían en nuestro país un consumo fácil é importante para desarrollar nuestra industria.

Con lo expuesto basta y sobra para demostrar que los tributos exagerados impiden el desarrollo de nuestro comercio, y por consiguiente:

Pedimos que el Gobierno ponga al país en condiciones para la lucha comercial en Marruecos sin perjudicar la riqueza nacional, armonizándola de modo:

Que los garbanzos producto de Marruecos, importados con bandera española, que pasen por la criba núm. 27 y núm. 28, entren libres de derechos como ocurre en Francia.

Que las otras clases de garbanzos, también producto de Marruecos, que se importen con bandera española, paguen á su entrada un derecho de 2 pesetas los 100 kilos.

Pedimos que al maíz, habas y cebada de Marruecos, importados con bandera española, se les aplique una tarifa de 3 pesetas los 100 kilos, igual á la que tiene establecida Francia.

Pedimos que los huevos de igual procedencia, transportados con bandera española, tributen 6 pesetas los 100 kilos.

Pedimos que las gallinas procedentes de Marruecos adeuden 23,60 pesetas los 100 kilos, como en Francia.

Pedimos que las pieles y cueros salados ó secos, productos de Marruecos, entren libres de derechos, como en Italia y Francia.

Pedimos que á los demás productos de Marruecos se les imponga las tarifas que tenemos establecidas para los de Portugal.

El comercio de Ceuta y Melilla representa unos 20 millones de pesetas, de los cuales nuestra nación sólo obtiene unos tres millones, y para que el comercio de las referidas poblaciones, al igual que el de las demás del Norte de África, no continúe sien-

do patrimonio de los extranjeros, pedimos libertad absoluta de tráfico entre Marruecos y aquellas posesiones españolas y que las procedencias de las mismas sean consideradas de cabotaje.

Pedimos que á los productos del extranjero importados en nuestras posesiones del Norte de África con bandera que no sea la nacional se les aplique un impuesto de 10 pesetas por tonelada y que se imponga el mismo tributo á los que se exporten en buques que no sean españoles.

Si el Gobierno de S. M. no procura dotar al país de leyes que tracen ó faciliten el camino de Marruecos en cuanto afecta al comercio, industria y navegación, teniendo siempre en cuenta nuestras posesiones del Norte de África, cuanto intente en este sentido el país será trabajo perdido.

Á toda lucha económica debe irse con iguales condiciones, con las mismas facilidades y ventajas de que goza el comercio de otras naciones y de que carece el nuestro.

Al Gobierno corresponde, pues, poner remedio y, si no lo hace, los Centros Comerciales Hispano-Marroquíes habrán cumplido con su deber señalando las trabas aduaneras y las rutinas que matan en flor toda iniciativa y enervan las energías de nuestro país.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Barcelona 20 de Abril de 1906.—El Presidente, *José Roig y Bergadá.* »

## DEL CENTRO COMERCIAL HISPANO-MARROQUÍ

### DE CEUTA

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

El balizamiento de los bajos de Benzú y de la Almina, ó su voladura; un semáforo en Benzú, el telégrafo sin hilos con Tetuán y la estación biológica marítima son las obras que conviene realizar.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Sería fructuoso el zoco en el Tarajal, siempre que se construyera un fondak y un desembarcadero. Deberá construirlo el Estado y administrarlo una Compañía concesionaria.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

La subvención debe ser directa y fija.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería*

*á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

La derogación del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas, las primas á la navegación directa y limitada, la declaración de cabotaje entre los puertos del Norte de África y los españoles de Huelva, Sevilla, Cádiz, Tarifa, Algeciras, Estepona, Marbella, Málaga, Motril, Adra y Almería; equiparar á los derechos del puerto de Málaga los del de Ceuta y establecer las admisiones temporales son los medios de protección que debe emplear el Estado. También podría establecerse la franquicia de libre tránsito entre Algeciras, Tetuán y Ceuta.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

El aceite, azúcar, harinas, velas, café, tejidos de seda y algodón y ferretería.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Necesitan primas de exportación las harinas, aceites, jabón, velas, cerillas, porcelanas, tejidos de seda y algodón, cobres y hierros.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, organizados bajo la base de llevar intérpretes, cherifes y comerciantes moros, reclutados en Larache ó Argelia y con la protección directa de nuestros consulados y autoridades españolas de las playas africanas.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Es conveniente la creación de escuelas bilingües, dirigidas por españoles que posean el árabe, prefiriéndose á los alumnos para ocupar ciertos cargos públicos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Sería conveniente la creación de barrios de moros y judíos en las afueras, siempre que no estuvieran nacionalizados, para los del campo, activándose las nacionalizaciones. Estos barrios deberían dotarse de sinagogas, mezquitas y escuelas laicas.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Ya gozan de iguales derechos que los españoles; pero para el arreglo de sus diferencias debe crearse un juzgado de moros ó un tribunal mixto de moros y cristianos.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

El ferrocarril costero y una vía férrea á Tetuán, Alcázar-Kebir y Larache es lo que daría impulso al comercio hispano-marroquí.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

La instalación de telégrafos Marconi entre Tarifa, Ceuta y Tetuán.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Convendría generalizar los privilegios y exenciones á los puertos designados en la pregunta 4.ª

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igua-*

*lar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Conviene estimular á cuantos secunden las iniciativas del Estado, no sólo con subvenciones, sino con fianzas, garantías para el aplazamiento en los pagos, seguros y privilegios como la exención de contribuciones, quintas, etc. En este particular debía fomentarse el traslado gratuito de los colonos españoles de la Argelia á las ciudades marroquíes, siempre que lleven allí cinco años y posean el árabe vulgar.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Las caravanas de camellos que se trajeran de Lanzarote (Canarias).

16. *¿Qué medios habria para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Fomentar los depósitos flotantes de carbón, la dotación de aguas y víveres, un dique flotante para carenas y recomposiciones de buques y líneas de navegación, con primas, no contratadas por más de un quinquenio

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Sostener los actuales Aranceles de Aduanas.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El único medio de difundir el castellano es proteger las escuelas israelitas y laicas en donde se enseñe el castellano. También pudiera subvencionarse á los narradores de romances é historias para que difundieran nuestros adelantos.

Ceuta, Agosto 1906.—El Secretario, *Menahem Corias*.—El Presidente, *Francisco Pego*.—El Interventor del puerto franco, conforme: *Manuel Garrido*.

\*  
\*  
\*

Al mismo tiempo el Centro Hispano-Marroquí de Ceuta dirigió al Ministro de Fomento la exposición siguiente:

«EXCMO. SR.

El Centro Comercial Hispano-Marroquí de Ceuta, por acuerdo del Consejo de Administración, tiene el honor de exponer respetuosamente á V. E. lo que sigue: Que en el año 1905 elevó este Centro al Gobierno de S. M. una exposición razonada, en la que encarecía las mejoras y reformas arancelarias á su juicio convenientes para ampliar el tráfico en Marruecos.

Posteriormente, asociado este Centro á los de Madrid, Barcelona y Tánger, representó al Gobierno en una Memoria las deficiencias de los nuevos Aranceles y las trabas fiscales que detienen la expansión comercial en el Mogreb.

Hoy se considera obligado por deberes de patriotismo á molestar de nuevo la elevada atención de V. E., encareciéndole la necesidad de otras reformas que urge establecer, después de planteado el nuevo Arancel y próximo á inaugurarse el régimen acordado por la Conferencia de Algeciras, reformas que no pueden acometerse sin la intervención oficial.

**Estación biológica marítima.**—Noticioso este Centro de que el Gobierno ha resuelto instalar una Estación ó Laboratorio biológico marítimo en la costa de Marruecos, se permite llamar la atención de V. E. sobre las ventajas que reportaría al comercio nacional y á esta población instalar dicha Estación aquí en Ceuta, teniendo para ello en cuenta que la fauna de estos mares es tal vez la más rica de todo el litoral marroquí, como lo prueba el hecho de existir en Ceuta dos almadrabas, el activo comercio de pescado que sostiene con la Península y con Italia y las recientes pesquerías de esponjas, la abundancia de ostras, langostas y otros moluscos cuya explotación en viveros sería fuente copiosa de riqueza, y sin olvidar la antigua pesca de coral en las costas del Riff, prevista en el tratado de Marruecos de 1862.

**Minas.**—La reciente explotación por los moros de las minas de antimonio, en Castillejos, y los beneficiosos rendimientos que producirían las de manganeso, que se asegura existen en Benzú y la bahía de Almarza, aconseja que un ingeniero de Minas realice el estudio geológico minero de nuestro campo y del limítrofe.

**Docks y almacenes.**—Si este puerto ha de responder pronto al desarrollo del tráfico, lo primero que necesita habilitar provisoriamente, sin aguardar años á la construcción definitiva, es al-

macenes para el depósito de mercancías, y esto podría realizarse inmediatamente con poquísimo gasto, ordenando que se habilitara uno de los almacenes de efectos ya construidos en el muelle nuevo, y que las operaciones de carga y descarga de mercancías se hicieran por este muelle.

**Telégrafo con Tetuán.** — Las comunicaciones telegráficas con el Consulado español de Tetuán es empresa que reclama el comercio y que debiera efectuarse ya por el telégrafo Marconi, por el heliógrafo en Cabo Negro ó por medio de palomas mensajeras, medios todos factibles, económicos y aun reproductivos.

**Balizamiento de Benzú y de la Almina.** — Aunque la Junta de Obras de este puerto ha establecido un cuerno de nieblas en el muelle, su aviso no puede oírse á más de tres millas, y como Benzú se halla más lejos y en sus aguas existen bajos peligrosos en que se repiten los naufragios, y esto mismo sucede en Punta de la Almina, considera este Centro de humanidad encarecer á V. E. el balizamiento de ambos puntos con señales fónicas y luminosas.

Antes de concluir, no creería terminada su misión este Centro si no rogara á V. E. que procure del Gobierno conceder facilidades al comercio, librándole de tributos de tránsito en el puerto y en el campo, permitiendo la instalación de depósitos de carbón, apresurando la apertura del camino de Tetuán, ante el fundado temor de que una empresa alemana construya el ferrocarril, y equiparando el comercio marítimo de Ceuta con el que se hace en los puertos de Portugal y en los de Canarias, para que no se desnacionalicen las mercancías.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Ceuta 2 Agosto de 1906.—Excmo. Sr.—El Secretario, *Menahem Corias*.—El Presidente, *Francisco Pego*.»

---

# DE LA ASOCIACIÓN MERCANTIL, INDUSTRIAL

Y DE PROPIETARIOS DE MELILLA

---

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

En Melilla: Granja agrícola y experimental; mezquita, sinagoga y otra iglesia ó capilla católica; nuevo ferrocarril de vía estrecha hasta el extremo Oeste de Mar Chica.

Granja agrícola y experimental: Esta mejora no debe considerarse de interés local, cual ocurre con esta clase de establecimientos en la Península, porque el terreno de cultivo que pertenece á Melilla es de pequeña extensión; debe estimarse como una medida de alcance político, pues al enseñar á los moros de las cabilas inmediatas nuevos métodos de cultivo y procedimientos perfeccionados para los demás trabajos agrícolas, con los cuales obtendrían mayores rendimientos que en la actualidad, vendrá á ser la Granja un poderoso medio de atracción.

Así proceden los franceses en los territorios nuevamente adquiridos ó dominados del Sur oranés.

Mezquita, sinagoga y otra iglesia ó capilla católica: Nadie negará que el construir á expensas del Estado español una mezquita y una sinagoga sería de excelente efecto moral entre la población musulmana y entre la colonia hebrea, ya muy numerosa. Y en cuanto á la necesidad de otra iglesia ó capilla católica además de la existente, es indiscutible, dada la extensión superficial de lo edificado y el número de 11.400 habitantes con que cuenta Melilla, á la vez que resultaría poco acertado que al

dotar á las otras religiones de templo en que practicarlas se dejara indotado el culto católico.

Faro: No es necesario insistir sobre este punto, porque, según noticias, está aprobada en Fomento la reforma del actual, mejorando sus condiciones.

Ferrocarril de vía estrecha hasta el límite Oeste de la Mar Chica: Pensamiento transcendental y de fácil realización, porque á ello no habrían de oponerse los moros; facilitaría extraordinariamente las transacciones comerciales; no sería de gran coste, por tratarse de un recorrido que no excede de veinte kilómetros, y en breve plazo permitiría la explotación de unas riquísimas minas de galena argentífera que existen en la cabila de Beni-Bnifruor, región muy próxima al mencionado límite Oeste de la Mar Chica.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Serían fructuosos construídos y administrados por el Estado y en Melilla por la Junta de Arbitrios, á fin de evitar monopolios y abusos de empresas particulares. Mas ha de tenerse en cuenta que la condición esencial para el buen éxito de dichos zocos estriba en que los productos que en ellos se compran, particularmente ganado vacuno y lanar, maderas sin labrar, lana blanca, pieles y cera, sean admitidos libres de derechos en España, pues de otro modo continuarán dirigiéndose al extranjero, como ahora sucede, y quedará anulada la eficacia del zoco. El Gobierno francés admite en su país, sin pago de derechos arancelarios, todos los productos que de Marruecos entran por la vía terrestre en Argelia y de allí son exportados á Francia. Igual debe hacer España.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Ambos medios son prácticos; pero quizás sería más acertado garantizar un interés anual al capital empleado, pues de esta manera el particular ó Sociedad sabría que este capital tendría una ganancia segura, en tanto que la subvención podría resultar

excesiva ó insuficiente, según la cuantía del capital que se invirtiera.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Los medios de protección por el Estado, tratándose del servicio general comercial, no deben limitarse á una sola Compañía naviera. Respecto á exenciones de tributos y derechos, bastaría con declarar de cabotaje la navegación entre la Península y las plazas del Norte de África. Y en cuanto á cuál de las dos clases de buques, ya sea de vela ó de vapor, conviene favorecer, parece preferible que sean los de vapor, á fin de entablar la competencia con los extranjeros que frecuentan nuestros puertos africanos.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Harinas, azúcar, tejidos de algodón, pastas para sopa, velas, jabón y café, de nuestras posesiones del Golfo de Guinea.

Puede favorecerse la entrada en los mercados de Marruecos de las primeras de las materias enunciadas, mediante los bonos ó primas á la exportación. Sin este auxilio es imposible que compitan con los productos similares extranjeros. En diversas ocasiones se ha intentado importarlos en Melilla, y siempre ha fracasado el ensayo, no por la calidad ó modo de presentación, sino por el precio. Quanto al café de Fernando Poo, creemos que no necesita auxilio alguno; bastaría con que los productores lo enviaran directamente á los puertos del Imperio.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Se favorecerá la exportación de los productos nacionales que

ahora no pueden competir con los extranjeros concediendo bonos ó primas á la exportación. Los demás artículos de procedencia extranjera, como petróleo, café y te, etc., requieren el establecimiento de puertos francos ó zonas neutrales en la Península. Únicamente así podría conseguirse que estas materias vinieran de España en vez de traerlas de Marsella, Gibraltar, Liverpool, etc.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Cree la Junta de positivos resultados la protección oficial á grupos de expansión comercial que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio; pero estas expediciones, representaciones y aun residencias más ó menos prolongadas en el país debieran reunir los mismos caracteres que las organizaciones análogas de Alemania, que hoy están reconocidas como las más perfectas. Merced á ellas, Alemania se ha abierto paso en estos últimos años en mercados en que antes no era conocida, y en algunos su comercio va adquiriendo preponderancia sobre el inglés. Así lo han reconocido eminentes economistas de este último país y no hace mucho tiempo llamaron la atención de su Gobierno, proponiéndole los medios que en su concepto podían atajar el mal, cada vez más acentuado.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Opina la Junta que es preferible la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio, porque de este modo los que en ella se prepararan saldrían con todos los conocimientos necesarios para emprender negocios, no sólo en Marruecos, sino también en otras naciones. Además es la práctica adoptada en Alemania y en Bélgica, que como se sabe marchan á la cabeza de todas las potencias en el camino de los negocios.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

En Melilla, los moros y hebreos viven mezclados con la población europea; y de este continuo roce nacen corrientes de simpatía y de amistad que se traducen, como es natural, en muestras de adhesión á nuestra Patria. Es muy posible que viviendo aislados, en barrios separados, al sostener con nosotros menos relaciones que ahora, se enfriaran aquellas corrientes de simpatía, á lo cual habían de contribuir las diferencias de raza y de religión, que siempre han sido, son y serán inevitables. Para amortiguar éstas y hasta quizás para hacerlas desaparecer, entiende la Junta que es mejor sistema la vida en común de ellos con los elementos españoles.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Deben gozar las mismas exenciones, privilegios y estímulos que los comerciantes españoles. No se ve la razón que pudiera aconsejar lo contrario, y por otra parte la igualdad de derechos que preconiza la Junta, aumentaría el afecto de los moros y judíos hacia España.

La experiencia de largos años en Melilla, donde rige este sistema, ha demostrado con toda evidencia su bondad.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Si la creación de esos almacenes especiales no va acompañada de exención de derechos arancelarios para determinados productos marroquíes (que más adelante se señalarán) y de concesión de bonos á la exportación ó de puertos francos y zonas neutrales, según el caso, por lo que respecta á la exportación para el extranjero, cree la Junta que poco ó ningún resultado han de dar. Tampoco influirá en el aumento del movimiento comercial la construcción del ferrocarril que indica el Cuestionario. Basta con los existentes que parten de Cádiz, de Algeciras, de Málaga y de Almería, ciudades próximas á las costas de Marruecos.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Si se centralizaran en Málaga y Algeciras ó en los puertos comprendidos entre Huelva y Almería los privilegios, exenciones y subvenciones que el Gobierno concediera á los fomentadores del tráfico con las posesiones del Norte de África, se consideraría como un privilegio, contra el cual protestarían los demás puertos excluidos.

Por otra parte, el conceder esas ventajas á todos los puertos no ha de traer, en concepto de la Junta, perjuicio alguno al Tesoro ni dificultad para el desarrollo del comercio, porque dichos privilegios y subvenciones serán proporcionales á la importación del tráfico de cada puerto con Marruecos, y en su día, si la experiencia demostrara que en alguno de ellos el tráfico fuera nulo ó de escasísima monta, fácil sería retirarles los privilegios y subvenciones.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

El apoyo ó ayuda debe concederse á cualquier particular ó empresa que ofreciendo formales garantías de capital y de crédito, se brinden á secundar las iniciativas del Estado. Limitar el estímulo ó el apoyo á grandes empresas exclusivamente, expone á constituir monopolios que en general son perjudiciales á los intereses de la localidad en que funcionan.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Ferrocarriles desde Ceuta á Tetuán y Fez y desde Melilla á Tazza y Fez. Nada se dirá acerca del primer ferrocarril por no tener datos aproximados del movimiento de mercancías y de pasajeros que aquél podría tener; pero sí conviene decir dos palabras de la importancia comercial que reuniría el segundo. Está perfectamente reconocido que Fez es el centro comercial de Marruecos; á él convergen los productos que de

Europa entran por Tánger y Larache y los que del interior y de las regiones del Sahara se dirigen á Europa. El día en que se construyera una línea férrea que uniera Fez á Melilla, ésta se convertiría en la puerta de entrada y salida de la mayor parte de los productos. Esto en cuanto al enorme tráfico que el porvenir reserva al primer ferrocarril que llegue á Fez, ya parta de la frontera argelina, ya de Melilla, ya de Tánger ó de Larache. ¿Dificultades de construcción y coste de la obra? Relativamente pocos, siguiendo el mismo camino que utilizan los mercaderes pasando por Tazza y continuando por el pie de las montañas de Ghiata. ¿Que constituirá un obstáculo insuperable el espíritu hostil y el estado semisalvaje de los habitantes de esta parte de Marruecos? Nada de eso.

Se han construido ferrocarriles en países más incultos; y por otra parte, los moros de las cabilas del Riff conocen perfectamente las ventajas del ferrocarril por sus constantes relaciones con la Argelia, y éstos, llegada la ocasión, serían los mejores propagandistas de la idea. Y por encima de todo, el Gobierno español no debe perder de vista que Francia tiene desde hace años formado el proyecto de un ferrocarril que de Tlemsen llegue primero á Uxda, luego á Tazza, más tarde á Fez y, por último, á Rabat. La primera parte, ó sea la de Tlemsen á Marnia, está construyéndose; y el día en que realice la totalidad del pensamiento, será la anulación comercial de Melilla y la desaparición de la influencia de España en el Nordeste de Marruecos.

16. *¿Qué medios habria para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Fomentar en todos conceptos el desarrollo de estas posesiones. Á este objeto, precisan los siguientes medios: Reforma del art. 229 de las Ordenanzas generales de Aduanas. Cabotaje entre Ceuta y Melilla con la Península para los productos marroquíes exportados por aquellos puertos. Cabotaje entre Melilla y los demás puertos del Imperio. Correo de Melilla á Fez. Explotación de las minas enclavadas en las regiones próximas á Ceuta, Alhucemas y Melilla. Traslado de los penales. Libre ejercicio de todas las profesiones como en España. Libertad para exportar ganado vacuno y lanar marroquí por Melilla. Sucursales del Banco de España en Ceuta y Melilla. Registro de la propiedad en Melilla. Rebajas de las actuales tarifas de fletes de los vapores que prestan el servicio de las menores de África y de los

ferrocarriles para los productos destinados á Marruecos. Cable de Chafarinas á Nemours. No aplicación en su día del recargo del 2 1/2 por 100 acordado en la Conferencia de Algeciras en la Aduana del Maghzen de Melilla hasta que aquél establezca en la frontera argelina un severo y eficaz régimen aduanero. Que el Gobierno del Sultán establezca una Aduana en Saida, ó en su defecto que prohíba la entrada y salida de productos por la inmediata frontera argelino-marroquí. Suprimir el monopolio del tabaco en Ceuta y Melilla, ó por lo menos permitir el tránsito del tabaco importado para Marruecos. Todas las demás medidas enumeradas en las contestaciones á las otras preguntas del Cuestionario.

Este conjunto de medidas, por su número, heterogeneidad é importancia, requiere algunas explicaciones, por lo menos respecto á aquellas cuyas bondad es menos evidente.

Reforma del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas: Es un verdadero absurdo y una notoria injusticia que las mercancías de procedencia nacional, conducidas por buques españoles, pierdan su naturaleza de origen y se consideren como extranjeras si aquéllas tocan en alguna de nuestras posesiones del Norte de África, en tanto que nada de esto ocurre cuando los mismos buques hacen escala y operaciones en puertos de Portugal. No se explica ni se concibe que ofrezcan más garantías, por lo que se relaciona con el contrabando, las autoridades extranjeras que las españolas. Por lo mismo, la Junta estima que es llegada la hora de derogar un artículo que en algún tiempo pudo tener razón de ser, pero que hoy sólo produce graves perjuicios al comercio español, y entorpece, por no decir que imposibilita, el movimiento marítimo y el intercambio de estas posesiones con la madre Patria.

Cabotaje entre Ceuta y Melilla con la Península: Ocioso es insistir sobre esta medida para demostrar cuánto habría de contribuir á que se desarrollaran las relaciones comerciales con España; mas sí conviene afirmar que en nada perjudicaría á la producción nacional, siempre y cuando el cabotaje se limitara al ganado lanar y vacuno, pieles, lanas, madera sin labrar y cera.

La producción de estos productos en España, y sobre todo en las provincias próximas á las costas del Mediodía y de Levante, es insuficiente; no basta á llenar las necesidades de aquellas poblaciones, y de ahí el que se importen lanas, maderas y pieles del extranjero para usos industriales, y que las carnes alcancen

precios tan elevados, que su consumo se hace difícil para la clase media y nulo para la clase trabajadora. Por consiguiente, esta medida, sobre no perjudicar á los productores, beneficiaría en extremo á ciertas industrias y á los consumidores de las clases modestas.

Sólo y únicamente sufriría algún quebranto, indudablemente pequeño, el ingreso de Aduanas; mas, en tal caso, al Gobierno toca apreciar si es de más importancia esta disminución ó la utilidad reportada por gran parte del país y la eficacia de esta medida para el aumento del tráfico nacional, cabotaje entre Melilla y los demás puertos del Imperio. Hoy el comercio entre los mencionados puertos no se considera de cabotaje, pagando, por consiguiente, los derechos correspondientes en la Aduana del Maghzen de Melilla (cuando existía y cuando vuelva á existir) los productos de Tánger, Larache, Casablanca, etc., igual que los productos de cualquiera otro punto del extranjero. La declaración de cabotaje reportaría por igual beneficios á nuestra plaza y á los súbditos del Sultán. Basta para ello considerar que los productos que se importan de los puertos marroquies del Atlántico se consumen exclusivamente en el campo moro. Tales son el maíz, la cebada, las chilabas, las babuchas, etc. Exceptúase el ganado. Pues bien, en este concepto el Sultán debía considerar el puerto de Melilla como otro más de su Imperio. Á la vez, por ese medio, en los años de pérdidas de cosechas en unas regiones y de abundancia en otras, los perjudicados podrían acudir con ventaja en la busca de las primeras materias dentro de su mismo país, en vez de verse obligados á proveerse en territorio extranjero.

Correo de Melilla á Fez: Francia, Inglaterra y Alemania tienen establecido un servicio de correos por medio de peatones entre Tánger y Fez, las dos ciudades más importantes del Imperio. El establecimiento de un servicio de correos español entre Melilla y Fez sería de un gran alcance político y comercial. En primer lugar, ocurre que, siendo la distancia de Tánger á Fez 30 kilómetros, menor que la de Melilla á dicha ciudad, sin embargo, ésta la recorren los comerciantes en dos y hasta tres jornadas menos que aquélla, debido á la naturaleza del terreno y á que por allí tienen que vadear tres ríos. Se comprende, pues, que el correo de Melilla á Fez tendría un éxito seguro, que con el tiempo, gran parte de la correspondencia que hoy pasa por Tánger pasaría por Melilla, y que esto, más adelante, traería el

que ocurriera otro tanto con el comercio. Ante la magnitud del resultado, no puede ser obstáculo á su implantación el gasto anual que originara, ya que éste no excedería de 8.000 pesetas, si se tiene en cuenta que el Gobierno francés en sus dos servicios de Tánger á Fez y de Tánger á Casablanca por la costa gasta anualmente 11.400 francos.

Tampoco puede ser dificultad verdadera el estado de insurrección del Nordeste de Marruecos, por donde tendrían que pasar los peatones, por cuanto en el territorio dominado por el Sultán, éste ofrecería las mismas garantías que por el camino de Fez á Tánger, y en el que está sometido al pretendiente, éste también había de proteger al correo por las indudables ventajas que obtendría en sus Aduanas con el seguro aumento de las transacciones comerciales por Melilla.

Traslado de los penales: Nada dice la Junta sobre este particular, por ser un hecho cuya realización está acordada por el Gobierno.

Libertad para exportar ganado vacuno y lanar marroquí por Melilla: Esta exportación la prohíbe el Maghzen, siendo, según afirma, un privilegio reservado al puerto de Tánger; pero es lo cierto que el art. 4.º del convenio firmado entre España y Marruecos, el 31 de Julio de 1866, para el establecimiento de una Aduana mora en la frontera de Melilla, dice textualmente: «Por la Aduana de Melilla se podrán exportar é importar todos los artículos de comercio que se exportan é importan por los puertos marroquíes». Es, pues, indiscutible que, habiendo un puerto por el que está permitida la exportación de ganado, hay el derecho de reclamarla para Melilla. Pero aun cuando esto no fuera, desde el momento en que el ganado vacuno y lanar pasa la frontera argelina á la vista de la Aduana marroquí de Uxda, sin impedimento de sus autoridades, queda, de hecho, sin fundamento el pretendido privilegio concedido á Tánger, y á la vez el Gobierno español puede recabar del Maghzen la misma autorización ó la misma tolerancia para Melilla que otorga en la indicada frontera argelina.

No hay para qué encarecer la influencia trascendental que ejercería esta concesión en el desarrollo comercial de nuestra plaza, y muy especialmente con España, si á ello se asociara la libre entrada del ganado referido en la Península.

Sucursales del Banco de España en Ceuta y Melilla: Los Centros hispano-marroquíes la Asociación Mercantil y El Telegrama

del Riff han puesto de relieve, en diversas ocasiones, las múltiples razones, de alta conveniencia política y financiera, que aconsejan el establecimiento de estas sucursales; la Junta de Arbitrios se limita á declarar que está, en absoluto, conforme con las opiniones sustentadas por aquellas entidades.

Registro de la propiedad en Melilla: Ceuta lo posee; en Melilla existió hasta el año 1884, en que se dispuso pasara á unirse al de Málaga.

Esta determinación fué poco acertada, y de día en día se evidenciaron más los perjuicios que irroga y los entorpecimientos que se encuentran para la buena marcha de las operaciones. Aparte de estas consideraciones, Melilla reúne circunstancias suficientes para tener un Registro al igual que Ceuta, pues su población civil es la misma y, además, la cifra del movimiento comercial, que fué de 12.157.717 pesetas el año pasado, supera en mucho á la de aquella población.

Sobre este asunto hay pendiente de resolución, en el Ministerio de Gracia y Justicia, una instancia que elevó la Asociación Mercantil de Melilla en 13 de Enero de este año.

Rebaja de las actuales tarifas de fletes de los vapores correos que prestan el servicio de los menores de África y de las de los ferrocarriles para los productos destinados á Marruecos: Las tarifas vigentes en los vapores correos son muy superiores á las establecidas en las otras Compañías marítimas españolas y, particularmente, á las extranjeras que frecuentan esta rada. De ello se deriva un notable perjuicio para el regular desarrollo de las relaciones comerciales de estas plazas con España. De ahí que, merced á la iniciativa del Excmo. Sr. General Gobernador militar de la plaza, se halla actualmente á la aprobación del Ministro de la Guerra un proyecto de nuevas tarifas, con el cual la Junta está, en absoluto, conforme porque contribuirá á que la navegación y el comercio español puedan competir con los extranjeros. Igualmente coadyuvaría al mismo fin la rebaja de los transportes en ferrocarril para los productos destinados á Marruecos.

Cable de Chafarinas á Nemours: Hace más de cuatro años que se viene solicitando el tendido de este cable, y el Gobierno, convencido de su utilidad bajo el triple punto de vista militar, político y comercial, lo incluyó en 1904 en el plan general de nuevos cables. La subasta quedó desierta y desde entonces el asunto duerme sin que el Ministerio de la Gobernación haya vuelto

á ocuparse de él, al parecer por dificultades económicas. Es de lamentar que se haya dejado poco menos que abandonada una medida que había de aumentar extraordinariamente en todos conceptos la importancia de estas posesiones del Norte de África, produciendo al mismo tiempo pingües rendimientos al Tesoro español, conforme se ha demostrado en diversas instancias dirigidas al Ministerio del ramo.

No aplicación en su día en la Aduana del Maghzen en Melilla del recargo del 2  $\frac{1}{2}$  por 100 acordado en la Conferencia de Algeciras sobre las mercancías importadas hasta que aquél establezca en la frontera argelina un severo y eficaz régimen aduanero: Es de toda evidencia que si el día que se restablezca la normalidad y el Sultán ejerza su soberanía en estos territorios, impone en su Aduana de Melilla el mencionado recargo sin modificar el actual régimen aduanero de la frontera argelina, resultará un privilegio injusto á favor de los mercados franceses de Marnia y el Kis y con notorio daño de la vida comercial de Melilla. Porque hay que tener en cuenta que dicho régimen es tan deficiente, que la mayor parte de los artículos y ganados entran y salen de Marruecos eludiendo el pago de los derechos de Aduana.

Que el Gobierno del Sultán establezca una Aduana en Saida, ó en su defecto que prohíba la entrada y salida de productos por la parte de frontera inmediata: Actualmente, por el Kis ó Port-Say, se importan y exportan toda clase de artículos, géneros y mercancías sin satisfacer derechos de Aduana al Maghzen, por la sencilla razón de que ésta no existe en el camino de tránsito. Fácil es comprender que tal estado de cosas constituye una situación excepcional é injusta á favor de Francia y que además está en pugna con los acuerdos de la Conferencia de Algeciras, según los cuales el Sultán no concederá ni tolerará en sus dominios privilegios ni concesiones especiales á una potencia determinada. Esto sin contar con que el comercio de Melilla ha disminuído de una manera notable en los tres últimos meses, por la competencia que en tan ventajosas y á la vez ilegales condiciones le hace la factoría de Port-Say.

Suprimir el monopolio del tabaco en Ceuta y Melilla, ó por lo menos permitir el tránsito del tabaco importado para Marruecos: Con mal acuerdo y ningún resultado para la Compañía Arrendataria, se le concedió por el Gobierno el derecho de extender el monopolio á Ceuta y Melilla. Los beneficios obtenidos



por la Compañía son casi nulos; tan es así que en Ceuta no tiene representante ni agentes del resguardo, y aun cuando en Melilla si los hay, el producto de la venta es de escasa importancia. Basta ver la importación anual de tabaco. En cambio el monopolio ha servido para matar una saneada fuente de ingresos con que contaba la Junta de Arbitrios y para impedir la instalación de tabaquerías que hubieran proporcionado ocupación á un sinnúmero de familias y hubieran hecho la competencia á las de Gibraltar y Orán.

Si no fuera posible, por las condiciones del contrato, hacer desaparecer la Arrendataria de estas plazas, por lo menos el Gobierno, dentro de su perfecto derecho, debiera autorizar la entrada libre del tabaco que se importara de tránsito para Marruecos. Mucho es ya el que consumen los moros, particularmente las cabilas que frecuentan Melilla, y el comercio de este artículo aumentaría el tráfico de la población.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Para contestar á esta pregunta, conviene establecer una clasificación en dos grupos de los artículos y productos que se exportan de Marruecos: unos que por ser producidos en cantidad importante en la Península, como, por ejemplo, los cereales, su libre introducción podría perjudicar á los productores españoles, y otros que por su insuficiente producción en España, en nada perjudicaría su libre entrada, y sí, en cambio, beneficiaría en gran manera á ciertas industrias, y por lo que toca á la importación de ganados, abarataría el precio de la carne en las poblaciones próximas al Mediterráneo, poniéndola al alcance de las personas de modesta posición.

En este sentido entiende la Junta que podrían admitirse en la Península sin inconveniente alguno, con franquicia arancelaria, el ganado vacuno y lanar, las pieles, las lanas blancas, las maderas sin labrar y la cera, que fueran exportados de Marruecos por Ceuta y Melilla.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Los medios más adecuados para difundir el castellano en

las ciudades del interior son los hospitales para indígenas, dirigidos por españoles, y las escuelas para moros y hebreos, costeados por el Estado español, en las que se enseñe y hable el castellano, imitando en esto á lo que hace años vienen practicando en Marruecos, con excelente resultado, los franceses y la Alianza Israelita. Es la única forma de propagar nuestro idioma, en cuya empresa encontraríamos valiosos auxiliares en los hebreos de raza Sefardim, que habitan en distintos puntos del Imperio, y que por tradición trasmitida de padres á hijos conservan el uso del idioma español.—El Presidente, *Pablo Vallescá*.—El Secretario, *Joaquín Sánchez*.

## DEL AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS

---

La ciudad de Algeciras, que por su vecindad al Imperio de Marruecos y por encontrarse en comunicación diaria con la plaza de Ceuta se halla en condiciones que le permiten apreciar la escasa influencia que ejerce la civilización y el comercio peninsular al otro lado del Estrecho, aprovecha gustosa la ocasión que le ofrece el Gobierno de S. M. para exponer, por medio de su representación administrativa, el criterio que sustenta en cuestiones de tan vital interés como las contenidas en este Cuestionario, permitiéndose señalar las reformas que urge introducir en nuestro régimen colonial, si hemos de cumplir en aquel vasto territorio la misión á que venimos obligados por nuestra historia, nuestras afinidades étnicas con el pueblo marroquí y por el conjunto de circunstancias físicas y geográficas que, en opinión de eminentes geólogos, hacen de nuestro territorio una península africana.

La construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, que el Gobierno se propone realizar, consignando en los presupuestos del Estado crédito suficiente para asegurar su terminación en breve plazo, puede contribuir de una manera eficaz al desarrollo de nuestro comercio, pero á condición de que á éste se le libre de las trabas y gabelas que dificultan su desenvolvimiento y se le coloque en condiciones que le permitan sostener la competencia con el extranjero, pues de otro modo nos expondríamos á que obras tan importantes, que suponen sacrificios de consideración para el contribuyente, sólo vinieran á favorecer á los buques de otras naciones, donde la marina mercante y el trá-

fico de exportación é importación cuenta con elementos y disfruta de privilegios desconocidos de nuestros armadores.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Además de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, convendría dotar á la primera de dichas plazas de agua potable en abundancia. Los manantiales que existen en aquella población son de tan escaso caudal que no hace muchos años fué necesario conducir el agua para el consumo de la guarnición desde Algeciras y Cádiz. Verdad es que trasladando el penal á la Península el consumo sería menor, pero no hay que olvidar que la construcción del puerto creará nuevas y más importantes necesidades, ya por aumento de guarnición, ya por exigencias de los buques que toquen en el mismo y que se vieran obligados á hacer aguada para seguir su derrota. Con este objeto, habría necesidad de acudir á la perforación de pozos artesianos ó á la construcción de grandes aljibes, que es el sistema seguido por los ingleses en Gibraltar, donde también se carece de este líquido.

En cuanto á Chafarinas, donde hoy se importa el agua potable desde Málaga, sería conveniente dotarla de aparatos de destilación, en previsión de que un conflicto en el Mediterráneo impidiera el transporte de tan necesario elemento de vida y quedara su guarnición á merced del enemigo.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Si, como no puede menos de suceder, las reformas que el Gobierno se propone introducir en el régimen de nuestras colonias africanas da impulso al comercio con los naturales del país, la construcción de zocos ó mercados con almacenes de depósito de mercancías y ganados sería no sólo conveniente, sino necesaria. La construcción de estos establecimientos debería ser de cuenta del Estado, pero no así su explotación, la cual debería confiarse á particulares ó entidades mercantiles interesadas en el sostenimiento de los mismos, mediante pública licitación, reservándose la Administración el derecho de ir aumentando el tipo de la concesión á medida que fueran adquiriendo importan-

cia las transacciones que en ellos se realizaran, hasta conseguir indemnizar al Estado de los gastos realizados con tal motivo, pero dándoles el carácter de servicio público y no el de una nueva renta destinada á nutrir los capítulos del presupuesto.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

La subvención directa, fija y proporcionada á la cuantía del capital aportado por cada empresa al desarrollo de nuestro comercio en Marruecos, por lo mismo que ofrecería una base conocida, sería seguramente preferida á otra forma de garantía, aunque en este particular quizás no fuera posible ni conveniente adoptar un criterio cerrado, sino, por el contrario, aplicar la prima fija ó el tanto por ciento de beneficio, según la importancia ó naturaleza del negocio á que se concediera, pero dando siempre la preferencia á la subvención.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Para facilitar el transporte de mercancías entre la Península y los puertos marroquíes sería conveniente contratar directamente con una empresa naviera un servicio de comunicaciones á vapor, con escala fija en Cádiz, Tánger, Algeciras, Ceuta, Málaga, Melilla, Chafarinas y Almería, obligada á verificar un viaje redondo, por ahora cada quince días, y más adelante con la frecuencia exigida por las necesidades del tráfico.

Estos buques deberán tener el carácter de correos y disfrutar de todos los beneficios y excepciones que se conceden á los que navegan con tal carácter, sin perjuicio de fomentar por medio de primas la navegación á vela. Igualmente deberán abaratare los derechos de practica, anclaje, consulados, viajeros y tantos

otros como embarazan la libre circulación comercial, sin resultados prácticos para el Erario público.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Entre los artículos que convendría proteger, para que puedan sostener en Marruecos la competencia con sus similares extranjeros, deben señalarse los siguientes:

Tejidos de hilo: Lienzo, retortas, holandas, lona para tiendas de campaña.

Tejidos de algodón, blancos y crudos, percales estampados, pañuelos de algodón y de yerbas, géneros de punto, muse-linas.

Mantones de lana y algodón, toquillas, mantas de lana, colchas, toallas, mantelería, paños.

Terciopelos, brocateles, damascos, terciopelos de algodón.

Fieltros, yutes, abacás, alfombras.

Sederías en general, pañuelos de seda con flecos, pañuelos de seda bordados con lentejuelas, seda cruda manufacturada.

Cordones, trencillas, cintas, pasamanería, carretes de hilo y seda.

Hilos de oro y plata.

Perfumería basta, agua de colonia, jabón de tocador, jabón blando y en barras, bujías, naipes, quincallería, juguetería, lampistería, espejos, relojes de pared y de bolsillo, cajas de música, paquetería, paraguas, quitasoles.

Chocolates, confitería, licores, jarabes, vino espumoso.

Loza ordinaria, medio cristal, azulejos vidriados, mosaicos hidráulicos.

Artículos de hierro esmaltado, cubos galvanizados, telas metálicas, azadones, piquetas, hachas, ferretería.

Papel de lino y de fumar, cartón.

Cobre y sus aleaciones.

Aguas minerales.

Pipería y envases de caldos.

Calzado.

Vino común.

Conservas alimenticias

Productos químicos y farmacéuticos.

Mármoles.

Materias colorantes.

Tapones de corcho.

Jarcía y cordelería.

Aceite común, azúcar, azafrán.

Petróleo.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

La exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo y demás artículos á que se refiere el párrafo anterior podría favorecerse no destinando á la venta en aquel país más que mercancías de buena calidad en su clase respectiva y de precio moderado. Si nuestro comercio en aquel territorio ha disminuído y cada día pierde más terreno, se debe á la mala calidad de los artículos exportados y á la falta de una propaganda activa é inteligente; así, se da el caso de que los alemanes, con una industria que tiene por base la mala calidad, nos hayan ganado por la mano, y que las conservas y el arroz de la vecina República, que jamás podrán competir con sus similares españoles, aparezcan en las estadísticas de exportación con cifras más elevadas que las que alcanza nuestro país.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

En el estado actual de perturbación en que se encuentra el Imperio marroquí ofrecería serias dificultades la organización de un servicio colectivo de viajantes al interior del país; pero caso de que esto pudiera realizarse, el Gobierno debería señalarles los itinerarios que conviniera seguir y ofrecerles una recompensa proporcionada á sus trabajos y penalidades. Esta misión sería necesario confiarla á personas que conocieran el árabe vulgar, la geografía y las costumbres del Norte de África y que al mismo tiempo tuvieran la necesaria preparación comercial.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

La creación de cátedras de árabe vulgar y de geografía comercial de Marruecos en algunas de las Escuelas de comercio de la Península ocasionaría menos gastos al Estado que la instalación de una escuela especial de viajantes de comercio, y el resultado sería el mismo, es decir, contar con personal apto para extender y propagar nuestros productos al otro lado del Estrecho.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Muy conveniente sería la creación en Ceuta y Melilla de barrios moros y judíos, dentro de las mismas plazas, con mezquita y sinagoga. Los judíos, por su capacidad comercial, por el conocimiento que tienen muchos de ellos del árabe vulgar y del castellano, como descendientes de los que fueron expulsados de España, serían nuestros mejores agentes comerciales á condición de que les fueran respetadas sus costumbres, sus tradiciones y el libre ejercicio de su religión, lo que acaso no estamos en condiciones de garantizar, por nuestros prejuicios y preocupaciones; pero si de una manera eficaz se les pone á cubierto de las persecuciones de que están siendo objeto en otros países, puede asegurarse, sin reservas de ningún género, que tendríamos mucho adelantado para el desarrollo de nuestro comercio en el vecino Imperio.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

No sería necesario que los comerciantes moros y judíos gozaran de los mismos privilegios y estímulos que los españoles. Bastaría que se les respetara, que no se les hiciera objeto de befa y escarnio en sus creencias para que se establecieran en nuestras posesiones. Los moros fronteros á Melilla han pretendido en más de una ocasión establecerse en nuestro campo al amparo del pabellón español, y allá por el año 1876 ó 1877, una comisión de éstos se trasladó á la capital de la Monarquía con la pretensión, que no pudo ser aceptada, de connaturalizarse en España, ofreciendo por su parte cumplir todos los deberes

que la ley impone á los naturales, incluso servir en el Ejército. En cuanto á los judíos, si no lo han pretendido, se debe á que, después de promulgada la Constitución de 1869, el Sr. Alonso Martínez, á petición de los judíos residentes en Londres, emitió un informe en que afirmaba que aquel Código no les garantizaba suficientemente el ejercicio de su religión.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Cuanto tienda á facilitar el transporte de mercancías á nuestras posesiones del Norte de África ha de influir en el desarrollo de nuestro comercio en aquel país, y la creación de depósitos de mercancías destinadas á la importación y exportación sería uno de los medios que deberían utilizarse al efecto. Estos almacenes ó depósitos deberían situarse, para África, en Tánger, Ceuta y Melilla, puntos de escala de la línea de navegación que se pretende establecer, y para España, en Cádiz, Algeciras y Málaga, que se hallan en relación por medio de líneas férreas con el resto de la Península.

También sería muy conveniente á los intereses nacionales, bajo el punto de vista comercial y estratégico, la construcción de un ferrocarril entre Algeciras y San Fernando y Castellar y Málaga, así como la terminación de la carretera entre esta última población y Algeciras. Tan importantes vías de comunicación estrecharían considerablemente la distancia desde Cádiz y Málaga á Algeciras, abaratando las tarifas de transportes, y caso de que un conflicto amenazara la plaza de Ceuta, ofrecerían medios rápidos para acudir en su socorro desde la capitalidad del segundo Cuerpo de Ejército, donde reside el mayor núcleo de fuerzas y de elementos militares en esta región.

12. *¿Que otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

La construcción del puerto de Algeciras, que se encuentra en estudio, y del que acaba de recibirse autorización para constituir la Junta reglamentaria. El puerto de Algeciras fué declarado de *refugio universal* durante el reinado de Carlos III, y el proyecto de sus obras, cada día más urgentes, ha sido aban-

donado y vuelto á resucitar en diferentes ocasiones, sin que hasta el presente se haya hecho nada formal para darle vida. Y no es porque su necesidad no se haya hecho manifiesta. En 1860, durante la guerra de África, un temporal de Sudeste, único viento peligroso en esta bahía, ocasionó la pérdida total de muchos buques de guerra y mercantes, entre otros el vapor *Santa Isabel*, y gran número de lanchas cañoneras, haciéndose poco menos que imposible el embarque de tropas, pertrechos y víveres, por falta de elementos apropiados, deficiencia que suplía, á fuerza de brazos, el patriotismo de los hombres de mar de esta población.

Tratándose ahora de fomentar nuestras relaciones con Marruecos, y encontrándose Algeciras en la confluencia de los dos mares que bañan nuestro litoral, frontera á la plaza de Ceuta y equidistante de los límites de nuestra zona de influencia, el puerto de esta población se hace de todo punto indispensable bajo el punto de vista comercial y estratégico, y este Ayuntamiento espera confiadamense que el Gobierno de S. M. no abandonará tan importante obra.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Como de los privilegios, excepciones y subvenciones que se pretende conceder deben disfrutar las entidades que contribuyan á fomentar el tráfico comercial con Marruecos, y se trata de una empresa patriótica y de carácter nacional, no parece conveniente centralizar aquellos beneficios en Málaga y Algeciras, sino, por el contrario, hacerlos extensivos á todas las plazas del litoral comprendidas entre Huelva y Almería, y aun á todas las de la Península en que se creen sindicatos ó empresas mercantiles con el indicado propósito.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Muy conveniente sería la creación de grandes empresas ó Sociedades españolas que tuvieran por objeto el comercio con

Marruecos en sus diversos aspectos de navegación, banca y giro, exportación é importación, pero colocándolas bajo un pie de igualdad con cuantas aislada ó colectivamente secundaran la iniciativa del Gobierno. Crear privilegios equivale á crear abusos. Las recompensas que el Estado se propone otorgar deben concederse á los más activos, á los más inteligentes, á los que mayor celo y patriotismo desplegaran en tan noble empresa, trátese de una Compañía poderosa, trátese de un modesto industrial.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

La organización de transportes periódicos y regulares á las ciudades del interior de Marruecos, en el estado de anarquía en que se encuentra aquel país, ofrecería, como queda dicho, grandes dificultades.

Sin embargo, colocando al frente de las expediciones personas conocedoras del idioma y que tuvieran algún ascendiente sobre los naturales, no sería imposible organizar caravanas que, siguiendo las pocas vías utilizables y más frecuentadas, condujeran con alguna seguridad nuestros productos á Fez, Marruecos, Mequinez, Alcázar-el-Keber, Mehedia, Fedala, Azemmur, Agadir, Tarundante, Uxda, Tazza, Mekenessa, Vazán, etc.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Para atraer á los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas el comercio que hoy hace Europa en Tánger, Tetuán, Larache, Mazagán, etc., nada sería tan conveniente como crear en aquellos puntos agencias ó sucursales de las diferentes empresas interesadas en el tráfico que recibieran los pedidos, realizaran las compras y distribuyeran los productos entre los representados. Contando los naturales del país con mercados fijos puede asegurarse que á ellos acudirían las caravanas del interior, en vez de dirigirse á otros puntos del litoral donde las probabilidades de venta no ofrecieran las mismas garantías por no existir zocos ni almacenes de depósito como los que se pretende construir.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos*

*marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Para evitar que los productos agrícolas de Marruecos pudieran convertirse en competidores terribles de sus similares de Levante y Andalucía, deberían someterse á un régimen fiscal aduanero que nivelara sus precios con los corrientes en la Península, sin perjuicio de reducir las tarifas cuando la falta de producción ó lo elevado de los precios en nuestros mercados aconsejara favorecer la importación.

*18. Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Aceptada la conveniencia de crear barrios moros y judíos en las posesiones españolas de la costa de África, nada más natural que dotarlos de escuelas de primeras letras, en que se enseñara el castellano á los hijos del país, y si á estos establecimientos se les daba el carácter que tienen en otras naciones, donde á los alumnos se les sirve una comida, los marroquíes pobres tendrían un doble motivo para desear que sus hijos acudieran á ellas, pues sabida es la miseria en que viven de ordinario las clases proletarias en el Imperio vecino.

Por este medio, lento pero seguro, el idioma castellano se iría propagando de aduar en aduar hasta penetrar en las poblaciones del interior, y si á los judíos de origen español se les interesaba en esta empresa, los resultados no se harían esperar mucho tiempo.

También sería de alto interés nacional propagar en España la afición á los estudios africanistas, á que, por excepción, sólo se dedican algunas personas amantes del saber y de la cultura patria, que un país que se propone la misión humanitaria y civilizadora de sacar á otro de la ignorancia y el embrutecimiento, lo primero que debe procurar es colocarse en condiciones que le permitan realizarlo.

Con este objeto el Gobierno de S. M. debería interesarse en la divulgación de las obras más notables que han visto la luz pública referentes á los dialectos, la historia, la geografía, la étnica, la arqueología y las costumbres de aquel Imperio, ya estimulando el celo de nuestros arabistas, ya procurando que se vertieran al castellano las publicadas en francés, inglés y alemán, por resultar un tanto depresivo que para estudiar los códices árabes que tratan de las cosas de España y Africa en la Edad Media, los que no conocen el idioma en que fueron escritos ten-

gan que recurrir á las traducciones que existen hasta en Portugal, dándose el caso de que el tomo II de la *Colección de crónicas arábigas*, que se proponía publicar la Real Academia de la Historia, se encuentre en preparación desde 1867, en que apareció el I.

Algeciras 10 de Septiembre de 1906.—*E. Santacana.*

## DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE CEUTA

---

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Construcción, en primer término, de un ferrocarril que una á Ceuta con Tetuán, vehículo para la importación y exportación, y á ser posible otro que enlace á aquélla con Tánger, estableciéndose así la fácil comunicación entre el puerto de Ceuta y dos de las más importantes poblaciones del Imperio. De no ser posible el ferrocarril, la construcción de dos carreteras.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Sería conveniente la instalación de un zoco bisemanal en el campo exterior de Ceuta y dentro de nuestra zona, con almacenes de depósitos y un fondak en el que se guarecieran los comerciantes, y cuyos almacenes podrían cederse temporalmente—previo concurso—á la entidad ó Compañía que mejores condiciones ofrecieran al Estado y más económicas tarifas por la conservación y depósito de las mercancías.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Donde el Estado tenga representación legal, que garantice la

buena administración, la subvención directa y fija, con la necesaria rendición de cuentas; en donde carezca de dicha representación, el interés anual á los particulares ó asociaciones que aporten sus capitales á las obras.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

El mejor medio de protección que puede emplear el Estado para fomentar el transporte de mercancías entre la Península y las plazas marroquíes es el de conceder primas á los buques de vapor que hagan escalas fijas en las de Ceuta y Melilla, dejando á la iniciativa de los armadores el completar su escala, teniendo en cuenta las exigencias del comercio y los mejores centros de producción. Debe fomentarse el pequeño cabotaje por buques de vela y suprimiendo las trabas que hoy impiden el tráfico.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Las telas de algodón y seda, siempre que la fabricación se atempere á los gustos del consumo en Marruecos; el azúcar, elaborado en pilones cónicos; las velas esteáricas, la cristalería, cerámica, las armas, ferretería, harinas y café de nuestras posesiones de Fernando Poo.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc?*

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

El mejor medio de favorecer la exportación á Marruecos, imi-

tando la conducta seguida por Alemania, que ha conseguido en pocos años colocarse en lugar preferente, sería el estimular á nuestros productores para que enviaran viajeros ó comisionistas á las ciudades y plazas del Imperio que estudiaran sus necesidades comerciales, adquirieran muestras de los productos de mayor consumo que sirvieran de modelo para su construcción y objeto de posteriores importaciones, garantizando el Estado, por medio de la acción diplomática, el reintegro á los comerciantes de las cantidades que representara el valor de las mercancías que entregaran por compraventa á los súbditos del Imperio poco escrupulosos en el pago.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Desconfiamos del resultado que pueda obtenerse del aprendizaje del árabe vulgar en las escuelas creadas ó que se creen á dicho objeto, y estimamos preferible para la obtención de prácticos intérpretes el que se conceda un sueldo ó gracia oficial á todo aquel que se presente conociendo dicho idioma en condiciones de entender y hacerse entender por los moros. Este procedimiento estimularía á muchos jóvenes de las plazas africanas á residir en las de Marruecos el tiempo necesario para conseguir el fin propuesto y sería el único medio de obtener el dominio del árabe vulgar.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

La condición de los hebreos residentes en Ceuta, su posición social y la costumbre de habitar entre cristianos en el casco de la población, no consiente el que se les relegue como en Marruecos á barrio determinado, sin perjuicio de arraigados intereses; tienen además sus sinagogas y cumplen sus prácticas religiosas con una libertad que hace honor á la cultura de este pueblo.

Los moros tienen también su mezquita en el campo exterior, en la que tanto los residentes en la plaza como los de las cabillas limítrofes practican su culto. Para los transeuntes en la población

sí sería conveniente establecer un fondak ó casa común donde se albergaran en condiciones higiénicas.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los comerciantes moros y judíos que se establezcan en Ceuta, Melilla y Chafarinas gozarán del mismo privilegio, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles si pertenecen á nuestra nacionalidad; en caso contrario y siguiendo los principios de reciprocidad, se estará al trato que reciban los españoles en las respectivas naciones á que los comerciantes pertenezcan.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Podría influir en el desarrollo comercial de las africanas plazas la creación en las mismas de almacenes especiales de artículos destinados á la exportación ó importación, y la facilidad de comunicaciones que proporcionaría la construcción del ferrocarril de la costa entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, estimularía seguramente el tráfico comercial.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Todas aquellas que tiendan á abaratar el precio de los artículos de consumo destinados al Imperio, para que una competencia eficaz en calidad y precio favorezca la producción nacional.

La adopción de medidas que pongan término á las restricciones y obstáculos que como medidas de policía perturban y molestan al viajero.

La exigencia por parte del Gobierno al contratar los buques correos entre los puertos de la Península y las plazas africanas, de que reunan dichos buques las condiciones de marcha y de comodidad necesarias á hacer agradable la travesía.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Las exenciones y subvenciones á los fomentadores del tráfico en las tres plazas debe generalizarse á todas las de la Península, debiendo hacer presente, en cuanto á Ceuta se refiere, que Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Alicante y Barcelona son los puertos españoles que sostienen más directas relaciones comerciales con dicha población africana.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Debe igualarse el estímulo á cuantas Compañías ó Sociedades aisladas ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado para desarrollar el comercio con Marruecos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Los Cónsules de las poblaciones marítimas de la costa de Marruecos serían los únicos llamados, favoreciendo los intereses nacionales, para organizar estos transportes, buscando los elementos de eficacia y de garantía necesarios.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Reducir los fletes, facilitar las transacciones, competir en los precios y facilitar la comunicación terrestre entre Ceuta y Tetuán.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Podrían nuestros armadores, no perturbando la corriente establecida, exportar estos productos similares para los puertos de Inglaterra y el de Marsella, puertos para los cuales se embarcan hoy desde las poblaciones marroquíes.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El único medio eficaz, aunque lento, sería el de favorecer los

viajes de nuestros compatriotas á dichas ciudades, el frecuente acceso de viajeros á las mismas y las continuas relaciones comerciales, que llevarían á ellas elementos nacionales con carácter fijo y estimularían el conocimiento del idioma.

Ceuta 12 Agosto 1906.—El Secretario Contador, *Enrique Garcia Ponce*.—V.º B.º El Presidente, *Baytone*.

## DE LA SUCURSAL DEL BANCO DE ESPAÑA DE ALGECIRAS

---

### **Ideas sobre posible desarrollo del comercio de España en Marruecos.**

Nuestras plazas del N. de África, por efecto, sin duda, de su opresivo régimen militar, no han sido elementos favorables hasta ahora para alcanzar en Marruecos la supremacía á que España tiene derecho, según se le ha reconocido en la Conferencia de Algeciras, y que sólo puede obtener mediante el comercio, que no se aviene con las asperezas del régimen militar y penitenciario.

Otras naciones, sin posesión efectiva de territorios, han logrado llevar allí su comercio, y no será porque los Gobiernos respectivos hayan inducido á los comerciantes á establecerse allí; lo más probable es que la misión de aquéllos sea de defensa de intereses creados, muy distinta de la del Gobierno español que necesita encaminar allí el tráfico que hoy no existe, pues el gran comercio en Marruecos sólo tiene lugar en su costa occidental y en él nos cabe escasa ó ninguna parte, como tampoco nos cabe la mayor en el de nuestras propias plazas. En éstas no hay más comercio que el inherente al consumo, y aun en él nos sobrepujan los extranjeros, porque siendo puertos francos obtienen en los de igual clase de otras naciones ventajas que no pueden otorgarles las plazas de la Península.

¿Será acaso que la parte en que ha podido y en que ha de desarrollarse nuestra influencia sea la menos propicia para comerciar? Todo induce á creer que no; los informes diplomáticos y consulares, así como los de los exploradores, señalan la parte septentrional como muy poblada y rica en productos forestales, pecuarios y mineros, y aunque las cabilas vecinas á nuestros te-

territorios se señalan como las más pobres del Imperio, es tan poco lo explorado en esta parte que nadie puede asegurar hayan de resultar estériles los esfuerzos de la Nación. Hay que empezar por conocer bien el territorio, asegurar en él la tranquilidad por los medios acordados en la Conferencia de Algeciras, para quitar todo pretexto de miedo á los capitales que allí se puedan invertir, ya que los españoles no los arriesgamos sino para especulaciones conocidas, rehuyendo toda novedad y sintiéndonos atraídos hacia negocios que bien pueden ser buenos para pocos, pero que se convierten en fracasos al querer ser utilizados por todos.

Asimismo debe inspirarse á los marroquíes ilimitada confianza, sin que baste la seguridad de vidas y haciendas: hace falta un alto espíritu de justicia, esencialmente de parte de aquellos que han de velar por el orden, sin perder de vista que importa tanto el inducir á españoles como el atraer á los marroquíes, y necesitan unos y otros el amparo de leyes justas y aplicadas con inexorable rectitud. Una vez que se asegure á los marroquíes la posibilidad de que el cambio de productos ha de hacerse en iguales ó más ventajosas condiciones que en los actuales centros de contratación (Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mogador), ellos mismos facilitarán los medios más convenientes de comunicación para retener á los que actualmente se dirigen á aquellos puntos, ó para atraer á otros alejados hoy de todo tráfico con europeos.

El punto de apoyo para España tiene que ser sus plazas fuertes, y aunque no pierdan su carácter de tales, tampoco debe subsistir el que todo sea en ellas militar. Hay que poner en vigor todas las leyes civiles que rigen en la Nación y aun ir más lejos ensayando otras especialmente favorables al comercio, tales como de tribunales mercantiles, de centros de enseñanza, de concesiones de terrenos, de exención temporal de tributos y otras.

Aparte de estas ideas generales, las que sugieren al que suscribe los puntos del Cuestionario son las siguientes:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Á la terminación de los tres puertos proyectados, y mejor aún á los de Ceuta y Melilla, deben tender todos los esfuerzos del Ministerio de Fomento, destinando á ello cuantos recur-

sos la Nación se proponga aportar para introducirse en Marruecos, pero separándose en lo posible de los organismos, procedimientos y formalidades que son causa de que las obras en los puertos de la Península se eternicen, con notable perjuicio de las mismas obras y del tráfico. Hay que evitar que subvenciones y arbitrios se inviertan más en personal que en obras, y si es posible, debe contratarse su construcción con empresas poderosas y de garantía, á las cuales pueda satisfacerse cuanta obra ejecuten, y aun otorgarles recompensas si logran terminarlas antes de lo convenido. Deben abolirse por mezquinos y contraproducentes los arbitrios á la actual navegación, aguardando á que estén terminados los puertos para establecerlos, con lo que desde luego se ofrece una subvención indirecta al tráfico en sus principios.

2.º *¿Seria fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Son inherentes á las obras de los puertos los almacenes generales de depósitos y ganados, ya que su emplazamiento no puede separarse de la zona de aquéllas y al Estado debe corresponder su administración en los primeros tiempos.

Respecto á los zocos su establecimiento no puede exigir grandes obras y éstas las pueden ejecutar los contratantes interesados.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

No sólo por la necesidad de destinar todos los recursos á la terminación de los puertos, sino por lo difícil de una justa aplicación de subvenciones directas, debe el Gobierno alejarse de concederlas; bastará al comercio que se le exima en algún tiempo de tributos y que se le garantice el funcionamiento regular del tráfico con el exacto cumplimiento de las leyes en que se apoye.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado*

*y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

En igual caso están las empresas de transportes, excepto las que presten el servicio de correos ú otro análogo; porque el mismo tráfico las inducirá á establecer líneas regulares siempre que el régimen aduanero no se lo impida, y en tanto que los servicios en los puertos sean tan económicos que les permita fijar tarifas de transportes que sean á la par remunerativas para las empresas y de posible aplicación para el comercio.

Las mismas empresas son las llamadas á fijar los itinerarios para el mejor desenvolvimiento del tráfico, por lo mismo que es imposible que vayan á constituir centros ó bases de exportación los puertos más próximos á aquellas costas, ya que podrían serlo los más próximos á los centros de producción de lo que hubiéramos de exportar y de consumo de lo que extraigamos de Marruecos. Y como consecuencia, importa poco que la navegación sea en buque de mayor ó menor porte, y á la vela ó á vapor.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquies, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Entre los artículos que Europa envía hoy á Marruecos, hay algunos en los que España podrá hacer poco; el azúcar, por ejemplo, que, aparte de la baratura con que se produce en otras naciones, hay que presumir que pronto se fabricará en el Imperio en condiciones que hagan imposible su introducción.

El petróleo se importará de los centros productores y las bujías tienen que sufrir disminución en el consumo á medida que se implanten otras clases de alumbrado, como el eléctrico, de alcohol, de acetileno, etc. Pero quedan muchos artículos que España puede allí colocar, especialmente tejidos de todas clases, cuyos fabricantes son los principalmente interesados en co-

nocer bien este país, estudiando sus necesidades y amoldándose á sus gustos, para que merezan del Gobierno toda la protección que haga posible neutralizar, y aun anular, la preponderancia que han adquirido en este ramo otras naciones.

También se podrían introducir materiales de construcción, de ferrocarriles y eléctrico; calzado, papel, conservas, muebles y alhajas, si bien para ello hay que contar con agentes inteligentes, educados para esta especialidad en verdaderos centros de instrucción mercantil. Al Gobierno toca cuidar de que estos centros alcancen el fin práctico de que tan lejos están los actuales, evitando que las Escuelas de Comercio resulten tan desdeñadas, sin duda por el poco provecho que se obtiene de ellas, produciendo, á lo sumo, medianos empleados de bufete, pero en modo alguno comerciantes.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Si las Cámaras de Comercio han alcanzado alguna perfección, ellas son las llamadas á organizarla enseñanza mercantil fuera del régimen universitario, limitándose la acción del Gobierno á inspeccionarla y á cuidar de la debida inversión de las subvenciones con que dote las escuelas, y obligándolas á que destinaran la mayor parte á facilitar á los alumnos viajes á los puntos en que por la actualidad del tráfico obtuvieran la necesaria práctica. Pero los frutos de este sistema se obtendrían muy á la larga y lo que desde luego puede hacerse es interesar á las Asociaciones de viajantes de comercio que existen en España para que faciliten individuos que se dispusieran á efectuar trabajos de propaganda en Marruecos de un modo esencialmente práctico, con muestrarios é instrucciones de las casas que quisieran ensayar, y supliendo el Estado los gastos que no pudieran cubrirse con las comisiones que devengasen las ventas realizadas.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Dada la importancia que para España tiene el conocimiento de Marruecos, es innegable la necesidad de que en las escuelas constituya materia principal de enseñanza la geografía

comercial del Imperio; pero respecto al idioma, cuanto el Estado ó las corporaciones gasten tiene que resultar de ningún provecho, tanto por la dificultad de hallar buenos profesores, como por lo difícil que ha de ser poseerlo, precisamente por su carácter vulgar. Además, su necesidad es menos en tanto se cuente con guías prácticos que á la vez sean intérpretes para los primeros tiempos, y más tarde no es difícil que se logre de los marroquíes afición á nuestro idioma, hacia el que muestran gran preferencia sobre los demás europeos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

No sólo es conveniente sino preciso el procurar la convivencia, en las plazas que van á ser base de nuestra introducción, de todas las razas y elementos que constituyen la población marroquí, sin violentarles en sus creencias, hábitos, usos y costumbres, favoreciéndolas, por el contrario, reservando exclusivamente á la policía las restricciones que se estimen prudentes en lo que se refiere al uso de armas. Para todo lo demás deben otorgárseles iguales ventajas que á los extranjeros civilizados, sin hacerles presión para que soliciten ser súbditos españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á*

*los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Estableciéndose en nuestras plazas africanas los almacenes generales de depósito, se hacen innecesarios otros en las del Mediterráneo, porque el escalonamiento de depósitos sólo serviría para aumentar gastos, y es esencialísimo que lleguen los productos á los puntos de consumo con la mayor economía posible. Ahora bien, tanto para el fin que hoy se persigue como para los intereses generales de la región, es innegable la necesidad del ferrocarril que, por la costa, una á Cádiz con Málaga.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Cuanto se intente por el Gobierno para estimular la formación de grandes empresas tiene que resultar estéril por el modo de ser especial de nuestros comerciantes é industriales. Con que encuentren economía y facilidades en los nuevos puertos y se aseguren de que sus capitales están bien defendidos, aislada ó conjuntamente, allí irán con sus productos, y si acaso, el mismo tráfico hará surgir esas grandes Compañías para las que nunca debe haber privilegios, en evitación de que se ahuyente al pequeño tráfico, el que muy bien puede ser principal estímulo para el grande, que pondría al servicio del otro los elementos de navegación, banca, etc., que pudiera necesitar.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Sin el conocimiento exacto del país no pueden indicarse los medios que se podrían adoptar para organizar los transportes al interior.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Debe prescindirse del tráfico que hoy se hace en la costa occidental, en el que se nos han adelantado mucho otras naciones; hagámoslo surgir en la parte septentrional, y tal vez la atracción que podamos ejercer desviará las corrientes del comercio.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Este punto entra de lleno en el estudio del régimen aduanero á que se van á someter los nuevos puertos; pero si se ha de atender á la protección de la agricultura de la Nación, nuestras restricciones serán aprovechadas por otras naciones, que se utilizarán de nuestros nuevos puertos y sabrán suplantarnos en aquel comercio.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El castellano puede y debe difundirse en el interior favoreciendo la colonización española y estableciendo escuelas en todos los grupos de población en que sea posible el acceso. Contamos para ello con un elemento en extremo favorable, la población judía, tan numerosa é importante en Marruecos, que conserva como idioma el nuestro y que al mismo tiempo conoce el árabe. Es muy importante para España el atraerse este elemento, apto como ninguno para el comercio, aprovechándonos del desprecio que á todos inspira, incluso á los marroquíes.

Tales son las ideas que sugieren al que suscribe los puntos del Cuestionario, y que las expone sin otro fin que el de corresponder á la invitación del Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Algeciras 23 de Agosto de 1906.—El Director de la Sucursal del Banco de España, *J. Azcue*.

---

# DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE HARINAS

DE BARCELONA

EXCMO. SR.:

La Asociación de Fabricantes de Harina de la provincia de Barcelona, después de agradecer profundamente al Sr. Ministro de Fomento la honra que le ha dispensado solicitando su opinión sobre los varios extremos que comprende el Cuestionario sobre el posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos, se limitará á manifestar su parecer sobre aquellos puntos que interesan directa é indirectamente á la molinería nacional.

Comprende el Cuestionario varios extremos que pueden contestarse de una sola vez, respecto á la manera como nuestros productos puedan colocarse en nuestros puertos marroquíes en condiciones de competencia con sus similares extranjeros. Está fuera de discusión que esto no se logrará nunca si no colocamos á nuestros comerciantes, industriales y navieros en las mismas condiciones y disfrutando de las mismas ventajas que no tienen sus competidores extranjeros, al mismo tiempo que reconocemos á los súbditos marroquíes que vivan ó acudan á nuestras plazas los mismos beneficios y derechos que encuentran en las demás ciudades de Marruecos ó de Argelia para sus actos y transacción.

**Ventajas á los industriales.**—Resulta ahora, según se comprueba por la estadística— por lo que á nuestra industria se refiere,— que á nuestras plazas de África van harinas francesas, belgas y de otros países, no figurando para nada la harina española. No hemos de repetir aquí lo que hemos dicho cien veces, esto es, que la culpa no es nuestra, ya que se nos niegan los medios que los Gobiernos de Francia y Bélgica conceden á sns industriales.

Mientras los trigos paguen derechos arancelarios, es de todo punto imposible que podamos exportar harinas á Marruecos sin que se nos permita la introducción de trigos con franquicia temporal, á fin de que podamos exportar sus harinas, que sería el artículo que más tráfico produciría con dicho Imperio. El derecho arancelario que satisface el trigo pesa sobre el coste de la harina y es absurdo pensar que tales harinas puedan competir con la que elaboran naciones que pueden introducir los trigos sin derechos ó que, al exportar las harinas, recobren los que adeudaron por el trigo que hubieron de importar para elaborarlas.

El único argumento que se aduce para negarnos lo que tienen nuestros competidores es que con ello podemos dar margen al fraude. Si tal cosa fuese posible, habría que renunciar á la penetración pacífica de Marruecos; porque no cabe pensar en esta obra de cultura y de expansión mercantil en tanto no estemos en condiciones de practicar honradamente todos los sistemas que emplean los pueblos exportadores y penetradores para llevar sus productos al mercado universal. Nosotros no nos oponemos á la más rigurosa intervención, ni pretendemos nada que exceda de lo que está en vigor en los demás países, persuadidos de que el fraude es más posible donde haya menos publicidad, pues en las sombras es más fácil que se pongan de acuerdo los comerciantes de mala fe y los empleados prevaricadores. Más interés que los agricultores tendrán en evitar cualquier abuso los mismos comerciantes é industriales, que sufrirían las consecuencias de una competencia desleal y ruinosa. Además de las admisiones temporales, debieran ponerse en vigor los *drewacks* y los bonos á la exportación. Por medio del *drewack*, concediendo al que exportase harinas el derecho equivalente al trigo que hubiese sido necesario moler para producirlas, se facilitaría la exportación de todas las fábricas, estimulando la iniciativa individual y favoreciendo la especulación.

Los bonos á la exportación ó sea la concesión á los que exportasen harinas de un certificado de los derechos equivalentes al trigo, con la facultad de venderlo ó endosarlo para el pago de los derechos de los trigos que se importasen por la misma ú otra Aduana, además de impulsar la exportación de nuestras harinas, daría ocasión á que se empleasen para la exportación trigos nacionales, ya solos, ya mezclados con trigos extranjeros. Es cosa sabida que nuestro mercado, especialmente el del litoral, exige harinas ricas en gluten para obtener el pan esponjoso, lo cual

obliga á determinada importación de trigos rusos todos los años. Pues bien, con los bonos á la exportación, la importación de trigos rusos se convertiría automáticamente en una exportación equivalente de trigos españoles ó de harinas procedentes de los mismos.

Á propósito del azúcar nos permitimos indicar que para Marruecos no rigen los acuerdos de la Conferencia de Bruselas, y por lo tanto, los azúcares de Europa acuden allí al amparo de la prima de exportación, que varía según los países. En estas condiciones, aun cuando tengamos sobreprotección de azúcar, es imposible pensar en la exportación de azúcar á Marruecos, ya que á su mercado pueden expedirla los fabricantes de otros países á precios inferiores al coste de producción empujados por primas superiores á veces al mismo derecho de consumo interior que paga el artículo.

No podemos menos que aconsejar que se reconozca á los súbditos marroquíes y á los judíos, que pueden ser los grandes intermediarios del comercio español, los más amplios derechos en punto al ejercicio de sus respectivos cultos en las plazas españolas de África, pues sin ello no lograremos nunca atraerlos ni ganar por completo su confianza. Si no quiere llegarse á la completa libertad en el recinto común, créense, como indica la pregunta 9.<sup>a</sup>, barrios moros y judíos con mezquita y sinagoga, para llegar á este mutuo respeto que fortifica las relaciones sociales, que han de ser la base más segura de las relaciones mercantiles positivas y duraderas.

Se pregunta en varias ocasiones, para aplicar procedimientos de favor, si sería preferible concederlos á comarcas determinadas y á Compañías privilegiadas, ó bien si fuera más conveniente hacerlos extensivos á todas las comarcas y emplear la forma que se alejase más de subvención para convertirla en premio á la iniciativa privada.

Esta Asociación opina que las ventajas hay que hacerlas extensivas á todas las comarcas y regiones de España, pues de este modo las que estén en condiciones de hacerlas efectivas se aprovecharán de ellas, mientras que limitándolas no dan muchas veces resultado para aquellos á quienes se otorga, porque ni tienen energías ni oportunidad para utilizarlas, impidiendo que los que pudieran sacar partido de las mismas se encuentran privados de hacerlo.

En vez de subvención fija y de Compañía privilegiada, enten-

demostramos que es muchas veces más equitativo y de mejores resultados adoptar un sistema que deje libre á todo el mundo la obtención del beneficio, mediante que produzca el efecto que se desea.

Por esto en lugar de las subvenciones optaríamos por las primas á la navegación, pues cuando se perciben los buques han navegado y han transportado frutos.

Hay que buscar siempre la manera de ligar la acción protectora del Estado con la cooperación social, premiando á los que se mueven, á los que tienen iniciativas, á los que aventuran sus capitales y prodigan sus esfuerzos, movidos principalmente por el interés personal, que se completa así con el interés público que representa el Estado.

Desde luego consideramos conveniente la creación de almacenes especiales en nuestras plazas africanas, para acumular los productos de exportación de las zonas fronterizas, especialmente del aceite y del corcho, que pudieran servir para aumentar nuestro comercio exterior gracias á las nuevas transformaciones de que pudieran ser objeto en la Península. En estos almacenes sería indispensable establecer los *warrants*, por cuyo medio lograríamos que los mismos productores trajeran sus artículos al almacén para percibir de momento el anticipo que pudiera obtener con el *warrant*. El establecimiento de dichos almacenes debiera verificarse bajo la alta inspección del Estado, á fin de evitar los abusos que pudieran cometerse, que afectarían nuestro prestigio y harían fracasar una idea provechosa. Para la importación pudieran establecerse bazares que recibieran artículos á consignación, siempre que se estableciesen garantías á favor de los comerciantes españoles, regulándolos convenientemente.

Consideramos de alta utilidad la creación en Barcelona y en otras ciudades de España de Museos comerciales marroquíes, donde los comerciantes pudieran ver y estudiar muestras y precios de los artículos de mayor consumo en Marruecos, obtener datos de fletes, tiros y solvencia de las casas. Estos Museos fácilmente se establecerían por medio de pequeñas subvenciones á Sociedades como el Fomento del Trabajo Nacional, ó á las Cámaras de Comercio, que por su propio interés cooperarían al establecimiento de estos provechosos centros de información comercial.

Para impulsar la navegación entre los puertos españoles de

Africa y los puertos españoles, se impone la declaración de cabotaje para la navegación que se verifique entre los mismos, en condiciones parecidas á las que rigen entre Canarias y la Península.

En vez de un servicio colectivo de viajeros al interior de Marruecos, estimamos más práctico la concesión de bolsas de viaje anuales mediante concurso, en los cuales pudieran tomar parte los alumnos sobresalientes de las Escuelas de Comercio y los viajeros que hubieran realizado expediciones á Ultramar, previo certificado de las Asociaciones de viajeros de comercio legalmente establecidas en la Península. Á los que obtuviesen dichas bolsas, debiera imponérseles la obligación de dar una ó más conferencias públicas en los locales de las Cámaras de Comercio, ilustradas con muestras, mapas, fotografías y datos que facilitarían el conocimiento de la geografía de Marruecos. En lugar de una Escuela de viajeros de comercio, creemos de mayor eficacia conceder subvenciones á las Sociedades ó corporaciones que estableciesen cátedras de geografía comercial de Marruecos ó de árabe vulgar, consignando la misma cantidad que las mencionadas Sociedades designasen anualmente á este fin. En este caso, el Estado pudiera reservarse el derecho de inspección y el de intervenir en los exámenes, para justificar la buena inversión de las subvenciones y el resultado de la enseñanza.

Barcelona 26 de Agosto de 1906.—El Vicepresidente, *José Casajuana*.—El Secretario, *José Rovira*.

---

## DE LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE ESTAMPADOS

### Y BLANQUEO DE BARCELONA

---

EXCMO. SR.

La Asociación de Fabricantes de Estampados y Blanqueo de Barcelona, agradeciendo la distinción de que ha sido objeto al remitírsele por V. E. el *Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos*, y atenta á la defensa de los intereses que le están encomendados, tiene el honor de elevar á V. E. las siguientes consideraciones, relativas á los distintos extremos comprendidos en aquél.

Y al hacerlo, no puede ni debe dejar de consignar la profunda simpatía que le inspira toda iniciativa encaminada al fin que se persigue, mediante el Cuestionario de que se trata, ya que precisamente la conquista y aseguramiento de los mercados marroquíes constituye en la actualidad la aspiración de nuestra industria, por considerar que en ella se halla uno de los últimos baluartes en que la misma puede defenderse, entendiéndose que al hablar de nuestra industria nos referimos á la de estampados y blanqueo, ya que es su fomento y desarrollo el objetivo de esta Asociación.

Pues es el caso que, como la industria nacional de estampados y blanqueo tenía sus mejores mercados en las que fueron nuestras colonias, perdidas éstas, hubo de ver cómo aquéllos desaparecían, con evidente detrimento de los intereses, tanto más respetables cuanto que con los de los fabricantes se armonizan y conviven los de la numerosa población obrera que de la misma obtiene su sustento.

De ahí la necesidad imperiosa de ir en busca de nuevos mercados, fomentando la exportación, ya que el peninsular resulta

insuficiente para las necesidades de la producción, conforme lo demuestra la crisis que atraviesa la industria de unos años á esta parte, en términos de haberse visto desaparecer diferentes fábricas y arrastrar la inmensa mayoría una vida tan lánguida como trabajosa, indicios precursores de su total ruina.

Sentada, pues, la necesidad de obtener nuevos mercados para nuestra industria, si quieren evitarse funestas contingencias, es visto que siquiera la misma haya obtenido entre nosotros un grado notable de adelanto y perfección, poniéndose á la altura de las mejores estampaciones extranjeras; no basta la iniciativa individual, sino que es preciso que por parte del Gobierno se le preste el debido apoyo, dictándose las medidas y disposiciones adecuadas para que desaparezcan de una vez las trabas y dificultades que se oponen á la competencia con las demás naciones.

La solución al problema que en el actual estado de cosas se agita, es claro: si nuestra industria ha de vivir á merced de su concurrencia al mercado universal, debe ponérsela en condiciones de que pueda competir ventajosamente ante el mismo, lo cual se obtendría con seguridad mediante la adopción de leyes arancelarias y aduaneras adecuadas, la concesión de las admisiones temporales de los tejidos que se importen como primeras materias, de los *drowaks*, de los bonos á la exportación y, en una palabra, de cuantas medidas recomienda la ciencia económica moderna para facilitar la exportación.

Pero como no entra en nuestro propósito exponer el plan complejo de las medidas que debieran adoptarse para el fomento y desarrollo de la industria de estampación y blanqueo, pues, no debemos perder de vista la ocasión con que nos dirigimos á V. E. y el objetivo concreto de estas consideraciones relativas al comercio con Marruecos, nos limitaremos á cumplir nuestro cometido, contestando todos y cada uno de los extremos del Cuestionario de que se trata en los términos siguientes:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Entiende la Asociación que me honro en presidir que es de suma conveniencia que, llevándose á cabo el laudable propósito de V. E., se proceda á la rápida construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas, pero que semejante medida no es por sí sola bastante para el fin que se persigue.

Es indudable que las condiciones materiales de los puertos, en términos que pueden considerarse propiamente tales, contribuyen al fomento de la navegación, y por consecuencia al de la industria y el comercio; pero como de aquéllos se beneficiarían las naciones en general, gravando tan sólo nuestros intereses, y, por otra parte, no es aquélla la única medida que debe adoptarse con mira al fin de que se trata, es evidente que la construcción de los puertos aludidos ha de armonizarse con un sistema de disposiciones que nos permitan luchar ventajosamente con el comercio de las demás naciones en Ceuta, Melilla y Chafarinas, y por tanto en los mercados marroquíes. En otro caso, el sacrificio que semejantes obras implica, lejos de ser beneficioso, resultaría perjudicial para el país, ya que mientras gravaría nuestros presupuestos, aprovecharía tan sólo á las demás naciones.

Las obras públicas que además de los puertos expresados podrían realizarse en las poblaciones de referencia consisten en *zocos* ó mercados, máxime cuando, siguiendo en su construcción el tipo establecido en los de Argelia, sería su coste insignificante.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

La cuestión que se propone aparece en parte contestada al indicar la conveniencia de que se construyan *zocos* ó mercados, y éstos convendría que, tanto en gracia á la economía, como por bastar á sus fines, consistiesen en un local cercado con verdadera sencillez y una casita para las operaciones necesarias, ya que la construcción de depósitos podría reservarse á la iniciativa particular de los interesados.

La administración de los *zocos* debería reservarse á los Municipios ó al Estado, con exclusión de empresas concesionarias, y eximirse de derechos los ganados y toda clase de mercaderías.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Adoptando el plan de que fuese el Estado quien construyera los *zocos* de que se trata, es evidente que no precisa otorgar subvención alguna.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Los diferentes extremos que comprende esta cuestión se encaminan al fomento de la navegación entre la Península y las plazas marroquíes, por manera que puede resolverse en síntesis en el sentido de convenir que se declare de cabotaje, pero sin las limitaciones actualmente establecidas.

Sin perjuicio de ello, podría tarse la concesión de primas á la navegación.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

No puede esta Asociación, atendida su naturaleza, contestar en su integridad esta cuestión, concretando cuáles sean los productos españoles que haya necesidad de proteger para que puedan colocarse en los puertos marroquíes en competencia con sus similares extranjeros.

Lo que sí puede hacer constar, de acuerdo con lo consignado en el preámbulo de estas contestaciones, es que la industria de estampados y blanqueo requiere la protección de que se trata.

Por una parte, la conveniencia de concurrir á los mercados marroquíes, cuando la crisis por que atraviesa nuestra industria obedece á la falta de ellos, y por otra la imposibilidad de competir con Francia, Italia y otras naciones que envían á Marruecos sus estampados, la hacen acreedora á dicha protección.

Y esto establecido, precisa que se la ponga en igualdad de condiciones con la industria de aquellas naciones, lo cual se lograría concediendo á los fabricantes de estampados y blanqueo

las admisiones temporales para los tejidos extranjeros que se importasen para estampar con destino á la exportación, siquiera fuese limitada la concesión en cuanto los productos se exportasen á Marruecos.

También podrían concederse los *drowaks*, otorgando en su caso al que exportase estampados el derecho equivalente á los tejidos empleados, ó los bonos á la exportación, consistentes en certificados de tales derechos, con la facultad de venderlos ó endosarlos para el pago de los derechos de los tejidos que se importaren.

La franquicia de derechos por la entrada de tejidos extranjeros para estampar con destino á la exportación, concedida en cualquiera de las formas expresadas, conjuraria la imposibilidad en que hoy se encuentra de competir con otras naciones, ya que lo que lo impide es el sobre coste que tenemos que sufrir por efecto de los expresados derechos.

En tal caso la competencia sería tan fácil y ventajosa, como que nuestra industria de estampados ha alcanzado un grado de adelanto envidiable, que la iguala á las más perfeccionadas.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

La primera parte de esta cuestión ha sido implícitamente contestada por lo que á la industria de estampados se refiere, al haberlo respecto á la anterior.

Resta consignar para contestarla cumplidamente, en cuanto afecta al segundo extremo, que, á nuestro juicio, es en realidad conveniente que se apoye oficialmente á los grupos de expansión comercial que se organicen, mediante, empero, que se obtenga antes el convencimiento necesario de que han de responder al fin que se persigue.

Sin embargo, el Gobierno no debería intervenir en su organización, sino tan sólo exigir una memoria explicativa de los trabajos que anualmente realizasen estos grupos, en la que se propusiesen las medidas que conviniera adoptar, por manera que pudiese venirse en conocimiento de que tales agrupaciones respondían al fin, en interés del cual se les hiciera objeto de protección oficial.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geo-*

*grafía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Entiende esta Asociación que, sin perjuicio de crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos, en todas ó algunas de las Escuelas de Comercio de la Península, podrían protegerse las que se hallen establecidas ó se establezcan en aquellas entidades que, constituidas por cierto número de industriales ó fabricantes, se dediquen formalmente á procurar la expansión comercial en Marruecos.

Lo que no le parece práctico es la creación de escuelas especiales de viajeros de comercio, sin perjuicio de fomentar la clase, mediante la celebración de concursos y concesión de premios entre los alumnos de las Escuelas Superiores de Comercio y los viajeros prácticos en quienes concurriesen determinadas condiciones, y de procurar su mayor ilustración por medio de museos organizados en forma adecuada.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Es incuestionable que sería un gran medio para obtener que los súbditos marroquíes y los judíos se convirtiesen en intermediarios del comercio español, el hacer desaparecer asperezas de carácter religioso, creando barrios moros y judíos en Ceuta y Melilla con mezquita y sinagoga.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Y asimismo sería conveniente que los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas gozasen de los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras ó Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde em-*

*palmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Ante la tendencia generalmente observada, así en las esferas gubernativas como entre los elementos productores, el criterio sostenido en ocasiones varias, y aun las exigencias de las leyes económicas, entiende esta Asociación que no sería práctica la realización de las obras de carácter privilegiado que se indican, máxime cuando las mismas no habían de contribuir al fomento de nuestro comercio en Marruecos.

**12.** *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

El criterio que informa nuestra contestación al extremo anterior, arguye que no conceptuamos necesaria obra alguna en la Península con mira á facilitar nuestro comercio en Marruecos.

**13.** *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Ni menos centralizar en puerto alguno privilegios, exenciones y subvenciones que en definitiva habrían de resultar perjudiciales al interés general de la Nación.

**14.** *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

La formación de grandes Compañías españolas merece ser estimulada, mientras no signifique monopolio y realicen empresas de importancia.

**15.** *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Debería procurarse la construcción de buenas carreteras.

**16.** *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

La rápida comunicación de Melilla y Ceuta podría conducir al fin que se expone en la cuestión. Esta medida debería armonizarse con el criterio que venimos sustentando y la reforma del artículo 229 de las Ordenanzas de Aduanas.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquies, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Entendemos que no es del todo exacto que la producción agrícola de Marruecos pueda perjudicar la de Levante y Andalucía; pero de todos modos, siguiendo la norma de conducta observada por las demás naciones, debería cuidarse de establecer una tarifa especial como la que tenemos en vigor respecto á los productos de Portugal, si el desarrollo de nuestro comercio en Marruecos ha de ser un hecho real y positivo.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El establecimiento de escuelas es el único medio de difundir el idioma español en Marruecos.

Barcelona Septiembre de 1906.—El Presidente, RUPERTO REGORDOSA.

## DEL DECANO DEL COLEGIO DE ABOGADOS DE CEUTA

---

*Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas.*

Como decano de los abogados de esta ciudad de Ceuta, y atendiendo á la excitación de V. S. I. para que indique lo que, contestando al Cuestionario que se acompaña, estime oportuno sobre los mejores medios para facilitar nuestra expansión comercial en Marruecos, créome en el deber de exponer á V. S. I., respondiendo á sus buenos deseos y á los del Excmo. Sr. Ministro de Fomento:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Sería de gran conveniencia el facilitar las comunicaciones entre Ceuta, Tetuán y Tánger por los medios más rápidos y adecuados, consiguiendo así el que los productos que se importaran pudieran fácilmente y á poco gasto trasladarse á dos ciudades de las más populosas é importantes del imperio.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Debe instalarse un mercado ó zoko con depósitos para mercancías en la línea fronteriza de Ceuta, sitio conocido por el Tarafal, concediendo la explotación de los almacenes á la corporación ó particular que por concurso ofreciera mejores garantías y seguridades.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedi-*

*miento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Si se trata de corporaciones que hayan de dar cuenta al Estado de la inversión de fondos concedidos, la subvención directa, con rendición anual de cuentas; si los particulares por iniciativa propia emplean sus capitales, un interés prudencial que los estimule y aliente en la patriótica empresa.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquies? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Conceder primas á los buques que hicieran escalas en los puertos de África, sin distinción de clase, y sobre todo estudiar el medio, sin detrimento para los intereses de la Hacienda, de conseguir el que no perdieran la nacionalidad las mercancías procedentes de la Península por el hecho de fondear en estos puertos los buques que las conducen, obstáculo que dificulta la navegación y el comercio.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquies, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Azúcar, papel, telas de seda y algodón, fabricadas según el gusto del país, cerámica, bujías esteáricas, salitre, azufre y harinas y espejos.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Para favorecer la exportación á Marruecos no hay otro medio más eficaz que el de fabricar barato y en condiciones de competencia con los productos de las demás naciones.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de*

*viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

La expansión comercial debe dejarse, lo mismo que los viajeros y comisionistas, á la iniciativa particular para que no fuera abusivo el procedimiento.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

No he conocido un solo alumno de las escuelas de árabe que haya entendido ó héchose entender por los moros. En cambio, los jóvenes que en contacto con los moros han aprendido el árabe vulgar de viva voz son numerosos y á este último fin deben dirigirse las intervenciones que puedan destinarse.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

La creación de barrios, sistema seguido en Marruecos, da lugar á alteraciones de orden público y á olvido de las reglas de policía é higiene. En Ceuta los hebreos, que son numerosos, viven entre la población cristiana; bien es verdad que todos tienen medios de fortuna; para su culto existen dos sinagogas y los moros tienen su mezquita (Sid Embarren). Lo que sería muy conveniente para estos últimos es el establecimiento de un fondak ó habitaciones sencillas en las que se guarecieran los que acuden diariamente á la plaza.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

No.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Todo cuanto facilite el transporte y facilidad en la costa española favorecerá el comercio con las plazas africanas, y en ellas sería muy conveniente el establecimiento de depósitos para los géneros que hubieran de importarse y exportarse, no perdiendo la nacionalidad los primeros que hubieran de reimportarse á la Península por ser de ella procedentes.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

El ferrocarril de la costa y cuantos tendieran á abaratar el transporte.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Deben generalizarse los privilegios y exenciones entre cuantos fomentadores del comercio á ello se hagan acreedores.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Contestada en la anterior.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

El tener caravanas preparadas en los consulados de la costa y en las plazas donde tengamos cónsules, que al servicio de los mismos se hallen dispuestas para las conducciones que se les encomienden, pagándolas cuando se utilicen sus servicios y subvencionándolas modestamente á todo evento.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Disminuir las gabelas y gastos que se imponen á los buques, tener depósitos de carbón y atraer á los puertos españoles los productos que hoy constituyen el comercio con dichos puertos berberiscos.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante*

*y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Estos productos similares no pueden hacer competencia á los similares de la Península. No llegan á nuestros puertos marroquíes y son embarcados directamente desde Mazagán, Casablanca, Rabat, Saffi y Larache, centros de producción y exportación para Inglaterra y para el puerto francés de Marsella.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Los hebreos, que en su mayor parte hablan nuestro idioma, son los llamados á difundirlo por las ciudades del interior, y á ello contribuirá poderosamente el comercio si en su desarrollo consigue atraer á las mismas á nuestros naturales y á viajantes y comisionistas, labor larga y de resultados muy distantes.

La premura con que se demanda la contestación al Cuestionario obligame á exponer conclusiones generales, hijas de larga experiencia, rogando á V. S. I. perdone cualquier deficiencia ú omisión en aras del buen deseo, tanto más, cuanto los puntos á debatir darían origen á voluminoso folleto de ser tratados con la extensión que requieren.

Ofrece á V. S. su adhesión su afectísimo seguro servidor,  
q. b. s. m.—*Enrique Garcia Ponce.*

Ceuta 11 de Agosto de 1906.

## DEL JUEZ MUNICIPAL DE CEUTA

---

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Podrían realizarse y serían muy convenientes, en primer término, la instalación del telégrafo sin hilos entre esta ciudad y Tetuán; establecer un semáforo en la punta denominada Ben-zú, y existiendo, tanto en ésta como en la de la Almina, unos bajos peligrosos para la navegación, valizarlos si lo permiten las corrientes.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Indudablemente, la construcción de un gran zoco en el sitio llamado Tarajal, en el campo exterior, sería con el tiempo fructuoso, y la opinión pública lo viene exigiendo; pero sería necesario también dotarlo de un fondak y un desembarcadero; la construcción debería costearla el Estado y cederla á una Compañía concesionaria.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interes anual á los capitales particulares invertidos?*

Sería mejor la subvención directa y fija.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la*

*Península y las plazas marroquies? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Los medios de protección que puede emplear el Estado son: la declaración del cabotaje entre los puertos del Norte de Africa y los españoles comprendidos en el litoral del Sur de la Península, desde Huelva á Almería; la concesión de primas á la navegación limitada y directa; la derogación del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas; equiparar á los derechos del puerto de Málaga los de Ceuta y establecer las admisiones temporales. La franquicia de libre tránsito entre Algeciras, Ceuta y Tetuán podría asimismo establecerse.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importacion que Europa realiza en los puertos marroquies, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

El azúcar, aceite, harinas, café, velas, tejidos de seda y algodón y ferretería.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería petróleo, etc.?*

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Los artículos mencionados anteriormente, así como las porcelanas, cobres, hierro, jabón y cerillas, necesitan primas de exportación. Siempre sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, á los que deberían acompañar buenos intérpretes ó comerciantes moros afectos á España.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Es conveniente la creación de escuelas bilingües, desempeñadas por españoles que posean el árabe.

9.º *Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

La creación de barrios moros y judíos sería conveniente y daría resultados beneficiosos, siempre que contaran con mezquita y sinagoga y se garantizase el respeto debido á las ideas religiosas de cada uno.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los que se hallan establecidos gozan, por lo general, de iguales derechos que los españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

El ferrocarril costero de Málaga á Algeciras y San Fernando y la construcción de una vía férrea, ó por lo menos una buena carretera entre Ceuta y Tetuán, influiría seguramente para desarrollar el comercio entre España y Marruecos.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

Procede la instalación de telégrafos Marconi entre Tarifa, Ceuta y Tetuán.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Sería más conveniente generalizar los privilegios á los puntos comprendidos entre Huelva y Almería.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de*

*grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Tal vez se obtendrían mejores resultados igualando en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secundaran las iniciativas del Estado, concediéndoles privilegios. Sería beneficioso y debía protegerse el traslado de los colonos españoles de Argelia, que posean el árabe vulgar, al Imperio de Marruecos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Dada la falta de medios de comunicación, especialmente en el interior de dicho Imperio, habría que organizar caravanas de camellos.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Establecer y fomentar buenos depósitos de carbón, la necesaria dotación de víveres y agua potable para el aprovisionamiento de los buques, así como un dique flotante para que éstos pudieran realizar las carenas y recomposiciones que necesitasen, y las líneas de navegación con primas.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Sostener los aranceles de aduanas vigentes.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

El medio más adecuado sería proteger las escuelas laicas é israelitas en donde se enseñe el castellano.

El Juez municipal, *José Martínez*.

Ceuta 18 de Agosto de 1906.

## DEL ADMINISTRADOR DE LA ADUANA DE ALGECIRAS

---

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Además del balizamiento de los bajos peligrosos de Benzú y Punta de la Almina, del telégrafo y semáforo, sería de importancia y de eficaz resultado la construcción de un ferrocarril ó carretera desde Ceuta á Tetuán, con el propósito de atraer al puerto de Ceuta los buques que hacen el comercio con aquella población, toda vez que la bahía del río Martín, por donde en la actualidad se practica, reúne muy malas condiciones para las operaciones de carga y descarga de mercancías, y además éstas han de ser transportadas á Tetuán á lomo por malos y largos caminos de herradura.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Es conveniente establecer zocos ó mercados semanales dentro de la zona de Ceuta para la presentación de las mercaderías y construir un fondak ó posada para albergue de los comerciantes moros. Hechas estas obras por el Estado, podrían ser arrendadas, previo concurso, á las Compañías particulares que mejores condiciones ofreciesen.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

El auxilio que debe prestar el Estado á dichas obras debe consistir en una subvención directa y fija.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Reformar el art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas en el sentido de que no pierdan la nacionalidad las mercancías que en régimen de cabotaje conducen los buques que hacen escalas en los puertos del Norte de África.

Conceder primas á los buques de vapor que hagan escalas fijas entre Ceuta, Melilla, Chafarinas y puertos españoles y rebajar los arbitrios del puerto de Ceuta, que resultan excesivos.

Debe fomentarse la navegación de buques de vela de pequeño tonelaje, eximiéndolos de impuestos de carga y descarga y puertos, al menos mientras no se inicie una importante corriente comercial con Marruecos.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Para sostener y proteger la competencia en Marruecos de nuestros productos con los similares extranjeros sería de resultado eficaz conceder primas á la exportación de algunos productos, especialmente tejidos de algodón, de seda, azúcares, bujías y jabones, ferreterías, armas, harinas y conservas.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Es preferible la creación de una escuela especial de viajeros de comercio, donde además de conocimientos oportunos, se enseñara la geografía comercial de Marruecos y el idioma árabe vulgar, prestándoles el Estado la protección necesaria y les asegurase remuneración conveniente cuando acreditasen los conocimientos que se exijan.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Es conveniente respetar á los hebreos y moros residentes ó que residan en el casco de la población y fuera de él sus usos y costumbres sociales y religiosas, facilitando la residencia en el mismo casco de la población, estableciendo á la vez fondak ó posada donde los transeuntes encuentren albergue en condiciones de higiene y seguridad necesarias.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los comerciantes moros y judíos establecidos ó que se establezcan en lo sucesivo deben gozar de iguales derechos y exenciones que los españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Para fomentar el comercio y navegación con Marruecos sería conveniente establecer depósitos ó almacenes especiales en Málaga y Algeciras para las mercancías destinadas á Marruecos ó que se reciban de dicha nación, sin que queden obligadas al pago de derechos interin no se destinen al consumo.

Unir el puerto de Algeciras y San Fernando con un ferrocarril costero que facilitara la comunicación con Cádiz y Huelva.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

Todas aquellas obras que tiendan á disminuir los gastos que recargan los precios de los productos destinados al imperio de Marruecos, especialmente muelles de atraque en Algeciras de tal manera dispuestos que permitan que los trenes carguen y descarguen en aquéllos sin necesidad de nuevos medios de acarreo y transporte.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

El campo de acción comercial con Marruecos debe extenderse, además de los puertos de Málaga y Algeciras, á todos los del Mediterráneo.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Es conveniente favorecer á todas las Compañías ó Sociedades que secunden las iniciativas del Estado para fomentar el comercio con Marruecos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Los Cónsules españoles en las plazas del litoral en Marruecos son los llamados á organizar ó facilitar datos y auxilios á los comerciantes que se dirigen al interior.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Establecer depósitos de carbón en el puerto de Ceuta, exceptuándolos de derechos de puertos y demás arbitrios, concediendo primas ó subvenciones á los que se establezcan, con el fin de que los buques que pasan el Estrecho se provean de dicho artículo en el puerto de Ceuta, para poder competir con ventaja con el puerto de Gibraltar, en el cual practican dicha operación en la actualidad.

Facilitar, como se dice en la 1.<sup>a</sup> contestación, la comunicación terrestre entre Ceuta y Tetuán.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Sostener los actuales Aranceles para los productos de Marruecos y no poner dificultades á la exportación de dichos productos en los buques españoles que salgan con destino á los puertos extranjeros.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Proteger y facilitar á los viajeros de comercio nacional el fácil y frecuente acceso á las poblaciones del imperio, estimulando el conocimiento del árabe, y subvencionar á las escuelas establecidas.

Por último, que se confieran á la Aduana de Algeciras por su proximidad á Ceuta las mismas facultades para el despacho de muestrarios que poseen las demás Aduanas habilitadas comprendidas en el apéndice 14, parte 3.ª, formalidad 3.ª de las Ordenanzas de Aduanas.

Algeciras 24 de Septiembre de 1906.—*Antonio Diaz Tejeiro.*

## DEL ADMINISTRADOR DE CORREOS DE CEUTA

---

Correspondiendo á la innecesaria atención que V. E. ha tenido á bien dispensarle, el Administrador de Correos de Ceuta contesta al Cuestionario sobre posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos, exponiendo su desautorizada opinión en tan importante asunto, pero inspirado en el deseo de ver realizado tan sublime y grandioso pensamiento de convertir los actuales presidios de África en plazas comerciales de primer orden.

### CUESTIONARIO

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

La traída de aguas de Benzú á Ceuta y una carretera entre Ceuta, Tetuán y Tánger para facilidades del comercio; y más adelante, cuando los naturales del país sean atraídos por nuestras relaciones comerciales, habrá llegado el día de abrir nuevas vías férreas que respondan á la importancia comercial que haya adquirido España en el Imperio.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Muy fructuosa sería la construcción por Compañías concesionarias de zocos ó mercados y almacenes para depósito de ganados y mercaderías, administrados por las mismas Compañías.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

El garantizamiento de un interés anual á los capitales invertidos por las Compañías concesionarias.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

La protección del Estado para garantizar el transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes, mejor que contratos con Compañías navieras, las primas á la navegación directa y que los buques que verifiquen los recorridos indicados queden exentos de todos los derechos y tributos menos del de matrícula y abanderamiento.

Fomentar la navegación de grandes vapores, la de vela y pequeño tonelaje, pues esta última es auxiliar de la primera é indispensable en algunos casos para las comunicaciones y transportes de mercaderías á puertos que, por su situación, no siempre puedan llegar los de gran tonelaje.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

La azúcar, bujías, frutos secos, y la fabricación de gorros de lana, telas de seda, de algodón y de lana.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Reduciendo los derechos de exportación.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de*

*viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Con la protección oficial constituir agrupaciones comerciales que radiquen en Ceuta bajo la dirección de individuos que, poseyendo el árabe vulgar, acrediten conocimientos prácticos del país y que éstos sean los encargados de organizar y dirigir el servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio, sin que en estas comisiones figuren los de otras directivas de asociaciones análogas, como Cámara de Comercio, Centro Hispano-Marroquí, etc., con el fin de extender el campo de propagandistas que, siendo en mayor número, aumentará el interés del programa.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Crear la Escuela especial de viajantes de comercio.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Muy conveniente la creación de un barrio moro en el sitio donde ellos se congregaran fuera de la población, con mezquita.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Los comerciantes moros que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas debieran gozar de los mismos privilegios que los españoles, pues de esta manera se llegaría más pronto á la deseada confraternización; á los judíos establecidos y los que se establecieran en los puntos indicados, al concederles los mismos privilegios, debería exigírseles los deberes de todo ciudadano español.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde em-*

*palmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Indudablemente reportaría grandes ventajas la creación de almacenes especiales, así como contribuiría al desarrollo comercial la construcción de un ferrocarril de Algeciras á Tarifa y San Fernando á empalmar con la línea andaluza, llevando su radio de acción hasta Huelva, con la construcción de un ferrocarril á dicho punto por Sanlúcar de Barrameda.

**12.** *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

Poner el muelle de Tarifa en condiciones de abrigo para los buques y establecer en dicho punto depósitos de carbón.

**13.** *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería.

**14.** *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Á todos los que aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado.

**15.** *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Teniendo en cuenta el estado actual del Imperio para sus comunicaciones con el interior, vemos que sería imposible organizar con regularidad los transportes de mercaderías, y habría necesidad de emplear los mismos medios de que hoy se valen los naturales del país.

**16.** *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Poniendo en práctica todos los anteriores proyectos que figuran en este Cuestionario, parece natural que sean muy suficientes para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hace Europa en los indicados de Marruecos.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Los productos agrícolas de Levante y Andalucía, similares á los que produce Marruecos, deberían gozar de más exenciones de impuestos y derechos para que pudiera organizarse la exportación de los del Imperio desde nuestros puertos marroquíes sin temor de que llegaran á ser sus temibles competidores.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Estableciendo escuelas gratuitas en Fez, Mequinez, Marrakesh y Arcila, que bien pudieran ser organizadas por nuestros agentes consulares, como asimismo en los demás puntos de la costa, y creando un periódico comercial árabe-español, defensor de los intereses marroquíes, cuyo periódico fuese distribuido también gratuitamente entre los concurrentes á las referidas escuelas.

Ceuta 20 de Agosto de 1906.—*José Elez Villarroel.*

## DE LA REVISTA "MERCURIO,,

---

La reconquista, llamémosla así, comercial de Marruecos sólo podrá hacerla ya la nación que cuente con un ferrocarril que penetre en el Imperio, para llevar á sus capitales, Fez, Marrakesh y Mequinez, los productos europeos que hoy día se internan por las vías de Tánger, de Mazagán y de Mogador.

Ni Melilla, ni Ceuta, ni menos Chafarinas, son, hoy por hoy, puntos de penetración. Ceuta con Tetuán, Melilla y Chafarinas con el Riff, no avaloran los esfuerzos que se hagan para construir tres puertos. Pero serán de valor incalculable como cabezas de línea férrea, en cuyo caso anularían por mucho tiempo á Tánger y á los puertos del Atlántico.

La línea férrea Ceuta-Tetuán-Fez-Marrakesh es la solución del puerto de Ceuta. Y como los productos de dicho ferrocarril habían de ser en un principio problemáticos, el Estado debiera auxiliar su construcción garantizando un interés al capital que se interese en ella y su explotación, mientras construía por su cuenta el puerto de Ceuta.

El día que á esta línea afluyera una rama que desde Melilla atravesara las tierras rifeñas, adquiriría Melilla también grandísimo desarrollo.

En cuanto á Chafarinas, no es tanta su importancia que amerite la construcción de su puerto, ni lo es tampoco la de la costa Norte de Marruecos, para que de una vez se construyan en ella tres puertos.

Toda facilidad en las transacciones tiende á aumentarlas; por esto la construcción de zocos será bien aceptada por los marroquíes y acogida con entusiasmo; pero su administración, más que al cuidado del Estado ó de las empresas particulares, habría de

correr á cargo de los respectivos municipios, ó de Juntas locales, debidamente subvencionadas, quienes nunca deberían considerar dichos mercados como fuente de ingresos.

Las comunicaciones de España con la costa Norte de Marruecos son deficientísimas. Salvo para los efectos postales, debe evitarse el establecimiento de líneas mercantiles de Málaga á Melilla, Almería á Chafarinas, etc. En cambio debe procurarse á toda costa, y esto se lograría sin grandes dispendios, que las líneas de cabotaje, tales como los vapores de Ibarra, los de Vinuesa, etc., toquen en todos sus viajes de ida y retorno en algunos de dichos puertos.

Al efecto, habría que modificar las Ordenanzas de Aduanas para que no sufriesen perjuicios los buques españoles al tocar en aquellos puertos francos, y tal vez habría que otorgar una pequeña subvención, para compensar el desvío de 80 á 100 millas que á los vapores costeros ocasionarían las escalas en dichos puertos. Esto debiera establecerse desde luego, para evitar que suceda, como hoy, que es más fácil enviar una mercancía, y más barato, de Bilbao ó Barcelona á la isla de Cuba que á Ceuta ó Melilla.

Con este sistema apenas pasaría sin que tocase un vapor español en aquellos puertos; para el flete forzosamente habrían de ser los que hoy rigen el cabotaje.

Con estas facilidades de comunicación, nuestros productos irían afluyendo á Marruecos, y entonces el Estado podría fomentar ó apoyar la exportación de todos aquellos que por su importancia lo requieran.

Para la harina, se imponen las admisiones temporales; para el azúcar, el retorno de los derechos que hoy se perciben sobre este dulce; para los tejidos de algodón, devolver los derechos que abona esta fibra á su entrada en España, etc., y siempre y en todos los casos suprimir formalismos aduaneros, que son uno de los principales motivos que desaniman á los comerciantes que desean ensayar nuevos negocios.

Todo movimiento de expansión comercial que se note en España debe ser apoyado por el Estado. La forma ha de amoldarse á las circunstancias en que se plantee. En cuanto al viajante, la protección del Gobierno no debe faltarle nunca, procurando los Cónsules ó las autoridades locales en las plazas españolas facilitarles su misión, dándoles cuantos informes pudieran necesitar y suministrándoles los datos que les sean pedidos.

En cuanto á los viajeros que se internen en el Imperio, el Gobierno debiera subvencionar á las entidades que los enviaran con una cantidad prudencial adecuada á los gastos que requiere la ejecución de un viaje al interior de Marruecos.

La geografía comercial de Marruecos debe enseñarse en las cátedras de geografía comercial; pero el Estado, además de subvencionar las escuelas de viajeros, podría proporcionarles el eficacísimo apoyo de sus catedráticos, á quienes podría recompensar de algún modo, haciendo que cuidaran sobre todo de la enseñanza del árabe vulgar.

La verdadera unión y confraternidad no reza con la creación de barrios moros y judíos. Como los cristianos en Tánger, ciudad marroquí, pueden vivir donde quieran y asistir á sus templos, judíos y marroquíes no deben ser reclusos á barrios especiales en nuestras plazas, sino vivir donde les plazca, y debe autorizárseles á construir y á edificar sus mezquitas ó sinagogas, sin que por parte de las autoridades se les imponga más trabas que las que requieran las respectivas Ordenanzas municipales.

Esto traería como consecuencia el que todos los comerciantes, fuere cual fuere su nacionalidad, disfrutaran de las ventajas que el nuevo estado de cosas habría de traer.

La influencia comercial que las plazas del Sur de España ejercen en el Norte de Marruecos es bien escasa, pues su tráfico, casi todo limitado á la pequeña navegación costera de vela, consiste en el cambio de frutos, huevos y ganado. La potencialidad industrial y productora de España radica en el Norte y en el Este, y este tráfico es el que hay que fomentar, sin dispendios para el Estado, para conseguir el aumento de comercio. Por esto no creemos fructífera la creación de depósitos comerciales en Cádiz, Algeciras y Málaga, ni creemos que el ferrocarril costero á Málaga, Algeciras, San Fernando, de gran importancia estratégica y cuya construcción se impone en este concepto, tuviera influencia en nuestras relaciones comerciales con aquella nación.

Por este mismo motivo, no vemos que en España pudiera realizarse más obras, directamente enlazadas con el desarrollo del intercambio marroquí, que aquellas que están íntimamente unidas á los puertos de la Península, que han de ser focos de nuestro comercio exterior, ó sean Bilbao, Vigo, Cádiz, sobre todo para el movimiento de pasajeros, y Barcelona.

Este mismo concepto informa la contestación á la pregunta 13, pues no deben entrelazarse ó limitarse á región alguna de España los auxilios ó subvenciones que el Ministerio de Fomento se proponga conceder para fomentar el intercambio con Marruecos.

Por lo mismo, el Estado debe mantenerse neutral y no fomentar ni auxiliar *a priori* la creación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, enemigas, generalmente, de todo espíritu progresivo ó de expansión, y amparar, auxiliar ó animar todo esfuerzo particular, traducido en obras, y que necesite de tal apoyo para su mayor desarrollo. Esto por lo que toca á las Sociedades comerciales, que para las bancarias bastaría que cualquiera de los Bancos existentes en España, el de España sobre todo, estableciera sucursales animadas de amplio espíritu expansivo, para que quedara cumplida tal necesidad.

Hemos indicado el medio único para reemplazar las comunicaciones con el interior de Marruecos, y es la construcción del ferrocarril Ceuta-Fez-Marrakesh y un ramal Melilla-Fez. Y esto es urgente, de toda necesidad, pues el día que Tánger, y sobre todo Mazagán, emprendan y lleven á cabo la línea férrea de penetración, quedarán nulas las ventajas comerciales de Ceuta, Melilla y Chafarinas y serán millones botados al agua los que el Estado haya invertido en costosos muelles y escolleras, desde el momento en que no estén completados por un ferrocarril.

Este medio es el que al mismo tiempo alejaría de los puertos del Atlántico el activo é importante comercio que hoy se hace con Europa y lo centralizaría en Ceuta ó Melilla, con la ventaja para los buques de hallar en Gibraltar y Cádiz recursos de avituallamiento de toda clase, de los que se carece en Larache, Mogador y Tánger.

La organización del Imperio mogrebino, sus leyes aduaneras que prohíben la exportación de cereales, y la diversidad de fechas con que se realizan las cosechas, no hacen temible, hoy por hoy, la competencia de los productos marroquíes, contra los cuales siempre estarán amparados los de la agricultura española por las tarifas de transporte.

La creación de escuelas gratuitas *en absoluto*, sin necesidad de volantes ni permisos especiales para la admisión de alumnos, y laicas por completo, donde la educación esté á mayor altura que la que en iguales condiciones proporciona hoy L'Alliance Israélite, en el único medio de evitar que algunos extranjeros

arrojen de aquel país la lengua de Cervantes, que en su pureza antigua se conserva todavía entre los descendientes de aquellas familias que nuestros Reyes expulsaron en los siglos XVI y XVII.

Resumiendo la contestación á las preguntas del cuestionario es la siguiente:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

El Estado debe promover y auxiliar la construcción del ferrocarril de Ceuta á Marrakesh, con un ramal de Melilla á Fez.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

Convendría la construcción por el Estado de mercados con almacenes de depósitos de mercancías ó ganados, los cuales deberían ser administrados por los respectivos Municipios, ó mejor por Juntas locales debidamente subvencionadas, sin que ellos fueran nunca fuente de ingreso ó materia de renta.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

En la construcción del ferrocarril debería garantizarse un interés á los capitales invertidos.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

El Estado debería hacer que las líneas de cabotaje que tocasen en la costa del Norte de Marruecos no perdieran dicha condición de cabotaje, modificando al efecto las Ordenanzas de

Aduanas y suprimiendo en favor de ellas los gastos que por despacho, Sanidad, registro, etc., tienen que satisfacer, llegando en caso necesario á la subvención directa para que tocasen allí las líneas de cabotaje que salen de Bilbao y Barcelona.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Harina, azúcar, tejidos de algodón y de seda, bujías, etc.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Harinas, admisiones temporales; azúcares, devolución de derechos de consumo ó primas; tejidos, devolución de derechos satisfechos por las primeras materias; cafés, devolución de derechos aduaneros y admisión del café en polvo con bonificaciones de 20 á 25 por 100 en sus derechos de introducción, etc.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

El Estado debe auxiliar toda tentativa de enseñanza del árabe, bien sea subvencionándola, bien proporcionando el concurso gratuito de sus catedráticos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Hebreos y marroquíes deben vivir en los mismos barrios que los cristianos, sin relegarlos á morerías ó guetos especiales, con plena libertad de la práctica de sus cultos respectivos.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

La ley debe ser igual para los comerciantes, fuere cual fuere su nacionalidad.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos im-*

*portados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

No creemos necesaria la creación de almacenes especiales en Cádiz, Algeciras y Málaga.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

La terminación de los puertos de Bilbao, Vigo, Cádiz y Barcelona.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

No debe particularizarse ningún privilegio que se conceda.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Debe estimularse toda iniciativa individual ó particular, fomentándola y auxiliándola el Estado según los casos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

La construcción del ferrocarril de Ceuta y Melilla á Fez y Marrakesh.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Los que se han indicado.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Ninguno. Hoy no son temibles.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

La creación de excelentes escuelas laicas y gratuitas.

Esta es, Excmo. Sr., la modesta opinión de esta revista, que se considera altamente satisfecha por haber solicitado V. E. su humilde cooperación á la interesantísima labor que ese Ministerio quiere emprender en Marruecos.

## DEL MARQUÉS DE CAMARASA

---

Excmo. señor: Por conducto del Sr. Marqués de Comillas ha llegado á mi poder el acertado y nada estrecho Cuestionario que sobre posible desarrollo de nuestro comercio con Marruecos ha formulado ese Ministerio de su dignísimo cargo.

En tan importante documento echamos de menos alguna pregunta concreta relativa al ferrocarril, al que en España y aun fuera de España se da el nombre de Camino de hierro *Ibero-Afro-Americano*.

Verdad es que dicho Cuestionario es suficientemente amplio y elástico para que á la contestación de varias de sus preguntas pueda traerse aquella idea que se crea de utilidad para el fin que indica su epígrafe.

Trátase efectivamente más que de un sueño y más que de una empresa posible, pero cuya realización por ahora no es probable. El *Ibero-Afro-Americano* es cosa que tiene ya existencia, un estado político-internacional. La ejecución de este ferrocarril no ofrece, además, ninguna dificultad técnica, y su magnitud, comparada con las de otras líneas existentes ó en construcción, resulta de segundo ó tercer orden.

Conviene, á juicio del que tiene el honor de suscribir, tener presente que el *Ibero-Afro-Americano* (que tiene ya un principio de vida) ha de hacerse, y que tal vez se construya dentro de poco tiempo.

También se debe tener presente que este proyecto de ferrocarril da un aspecto distinto á la cuestión de Marruecos.

Además, el *Ibero-Afro-Americano* convierte á España, á Marruecos y á la posesión española de Río de Oro en paso, poco

menos que forzado, de la correspondencia, de los viajeros y de infinitas mercancías entre Europa y América y *viceversa*.

Las líneas españolas adquieren con esto un inmenso valor y Marruecos (en cuyo territorio y aguas España tiene tantas posesiones) una importancia inmensa, así como nuestra colonia, hoy tan aislada y abandonada, de Río de Oro.

Política y económicamente es actualmente, pues, de la mayor importancia para España el Ibero-Afro-Americano, que viniendo á ser el imprescindible enlace entre los ferrocarriles de varios continentes, tiene que hacerse y se hará.

Con haberse adherido las naciones en Algeciras á la moción de España han *implicitamente adquirido ciertos compromisos* respecto á la construcción del Ibero-Afro-Americano. Aisladamente ya no podría ninguna nación ocuparse del asunto con exclusión de las demás ni rechazar como oficiosas ó inoportunas notas diplomáticas sobre el particular. Antes de la moción de España en Algeciras y de su acogida por las naciones, antes que hubiese nacido en España el proyecto del camino por Marruecos á América del Sur, la cuestión de Marruecos únicamente interesaba mucho á tres ó cuatro naciones; hoy es de la mayor importancia para todos los Gobiernos de Europa, de América del Sur y para algunos de Africa y también de Asia. Para Europa y América. Su importancia recuerda la del Canal de Suez.

Es, pues, evidente que, puesto que la moción á que se adhirieron las naciones de Europa y los Estados Unidos salió de España, que puesto que el proyecto ha nacido en España, sería política y económicamente absurdo que España no preste su atención preferentemente á un proyecto que ha de realizarse más ó menos pronto, tal vez muy pronto, y que cuando se realice ha de traer á esta nación ventajas de tal magnitud que no pueden compararse con las que pudieran ser consecuencia, ó de otro proyecto, ó de un tratado, ó de una mejora interior por muy interesante que sea.

Una de las cabezas de la línea Ibero-Afro-Americana será ó Ceuta ó Tánger. Su trazado (el trazado del mencionado ferrocarril) podrá pasar por la costa ó por el interior.

España, desgraciadamente, no puede aspirar á construir, con susexclusivas fuerzas económicas, el Ibero-Afro-Americano; pero políticamente y aun materialmente con algunos capitales podrá contribuir á la ejecución de tan utilísima empresa, y de todos modos, debe prepararse y prever.

La pregunta segunda del Cuestionario se refiere á obras públicas que estén relacionadas con los puertos de Ceuta y de Melilla.

Para el que suscribe ninguna obra sería ni tan políticamente conveniente ni tan provechosa como la del enlace, por medio de un ferrocarril de vía ancha y de doble vía, de Ceuta con Tánger y de Tánger con Tetuán.

Si el que tiene la honra de firmar fuese dueño de la dirección del país, acometería la empresa, sin reparar en el coste, tan pronto como fuese posible.

La distancia entre Ceuta y Tánger debe ser de unos 35 kilómetros y no mucho mayor la que media entre Ceuta y Tetuán.

Las consecuencias que puede tener la construcción de estas líneas férreas tan cortas son incalculables.

Es España dueña de Río de Oro, por donde forzosamente tiene que pasar el Ibero-Afro-Americano. Con dichas líneas se haría dueña también política y económicamente, digámoslo así, de la cabeza Norte de dicho Ibero-Afro-Americano, cualesquiera que fuese su trazado y punto de arranque.

Francia ha construído en el Norte de África más de 1.000 kilómetros de vías férreas, y éstas marchan con tendencia, como puede verse en el adjunto mapa (tendencia que debe hallar en nosotros o osición), á pasar entre Río de Oro y Marruecos, sobre territorios cuya propiedad no está muy claramente determinada. ¿No hemos nosotros de poder construir, en pocos ó en muchos años, 70 kilómetros de ferrocarril?

Claro está que hoy, aun á pesar de la Conferencia de Algeciras, las obras públicas son irrealizables en Marruecos, fuera de nuestras posesiones; pero esta situación no ha de durar, y por lo tanto conviene el irse preparando, el ir estudiando los indicados proyectos de ferrocarriles y la manera de realizarlos tan pronto como sea posible.

En Ceuta hay que contar con la futura construcción de los mencionados trozos de ferrocarriles y previsoramente hacer los planos de las obras públicas, teniendo presente lo que exijan los servicios para los que habrían de ser construídos dichos ferrocarriles, como, por ejemplo, almacenes, estaciones y vías de acceso á los muelles de embarque.

Por dos principales razones es de gran importancia la circunstancia de que la vía sea ancha. Una de dichas razones es de orden político; la otra, de orden económico. La primera para que los

franceses no nos impongan la anchura de su vía; la segunda, porque es de suponer que el transporte que traiga á dichos trozos el Ibero-Afro-Americano llegue á ser de grandísima importancia, amén de que toda vía ancha es más estable, más perfecta que otra de menor tamaño. Conviene, además, que los ferrocarriles de Marruecos sean la prolongación de los de la Península ibérica. Es posible, en efecto, que los trenes pasen á Ceuta ó á Tánger con su carga desde España, en barcos especiales, cuando el Ibero-Afro-Americano sea una realidad.

Para no alargar demasiado este escrito, rogamos á V. E. nos permita recordar respetuosamente que obra en el archivo de ese Ministerio ó en la correspondiente oficina una exposición elevada al Ministerio de Fomento, en los últimos días del anterior Ministerio, con motivo de otro Cuestionario emanado de dicho Ministerio, Cuestionario relativo á posibles mejoras en nuestras posesiones de África, etc. Los firmantes del aludido documento son el Marqués de Comillas, D. Francisco Laiglesia, D. Leonardo Torres, D. Alejandro Pidal y el que suscribe. Las ideas apuntadas en dicho documento, hoy como entonces, en mi opinión, son de interés y de actualidad, pareciéndome conveniente se tengan presentes.

Dios guarde á V. E. muchos años.—*F. el Marqués de Camarasa.*

---

## DE LA CASA "VIUDA DE ANTONIO DUARTE,,

DE MÁLAGA

Responde al punto de vista del Gobierno de Melilla y sus plazas menores de Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera, y por lo tanto á la parte fronteriza del Imperio, que es el Riff y Norte del Angad.

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

En cuanto á esta parte se refiere, es más conveniente concentrar todos los esfuerzos y recursos en la construcción del puerto de Melilla, base imprescindible de todo progreso en el Riff, que repartirlos entre los de Melilla y Chafarinas, pues una vez hecho el primero, apenas tiene objeto el segundo, mientras en Chafarinas no nazca un comercio hoy día nulo y que seguirá siéndolo hasta que se establezca allí alguna factoría ó logremos la posesión de terrenos en las bocas del Muluya. Lo primero fué concedido hace pocos años á D. Saturnino Jiménez, que dejó caducar la concesión en la isla del Rey sin hacer absolutamente nada, y lo segundo es muy improbable frente á las aspiraciones de Francia de llevar su frontera argelina hasta el citado río. De no ocurrir ninguna de estas dos cosas, el puerto de Chafarinas, tal como está y sin comercio, sólo sirve de refugio á los buques que van á Melilla cuando el levante obliga á éstos á abandonar su rada, y el día que Melilla cuente con un puerto en que dichos buques puedan guarecerse contra el levante, el de Chafarinas será inútil en tal concepto, bastando en dichas islas con hacer algo proporcionado á sus reducidas necesidades.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y gana-*

*dos, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

En Melilla puede hacerse el fondak, posada moruna, con sus accesorios de almacenes, café, hospital, cuadra, mezquita cercana, etc., y una vez habituados los moros á frecuentarlo y traer á la plaza sus géneros, puede intentarse el zoco ó mercado semanal y construir en nuestro campo silos para depósitos de granos en los que las cabilas vecinas y amigas guarden sus cosechas fuera de la mano de rapiñas de los bandos y caciques, tan frecuentes siempre y más hoy día á la sombra de la rebelión. También pueden construirse Bancos comerciales que presten dinero á los labradores, librándolos de la enorme usura de los explotadores actuales. Puede, por último, sostenerse una policía especial conocedora del idioma y costumbres rifeñas, que guíe á los moros en sus compras y los libre de las frecuentes estafas de que son objeto, enseñándoles muestrarios, precios y tiendas de confianza, como hacen los franceses en Argelia.

Todas estas cuestiones podrían ser inspeccionadas por la Sección de asuntos indígenas del Gobierno militar, que es á la vez el civil. Esta Sección entiende en los asuntos de los campamentos de moros y hebreos refugiados en nuestros límites por consecuencia de la guerra civil de Marruecos, en los de confidencias y noticias topográficas y estadísticas, extiende los pasaportes á los moros incluso los de navegación costera á que los tratados nos dan derecho, dilucidan las cuestiones de sus posadas y aduanas y pequeños pleitos, así como los negocios de nacionalidad, y no extienden su labor á la mencionada policía especial, comercio, zocos, posadas y Bancos, tanto por no haber sido creados, como por carecer absolutamente de recursos para atender á esas necesidades y á crear adictos entre las cabilas. Naturalmente su acción se extendería á las otras tres plazas dependientes del Gobierno de Melilla.

*3.º En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Queda contestada en la anterior, y todas las obras podría hacerlas la Junta de arbitrios de Melilla por el sistema que re-

sultara más factible, explotándolas directamente ó por contrata y aplicando los fondos que le sobrarian después de cubiertas sus atenciones á la construcción de baterías y cuarteles ya aprobados.

En esas obras podrían incluirse las de carreteras á los límites y vías férreas á la Aduana de Mazuza.

Queda contestada en las anteriores, y el Estado podría subvencionar las obras que después no han de rendir producto, como las de carreteras, facilitando á toda costa la realización de las demás, principalmente la del puerto.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquies? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Conceder primas á la navegación directa de vapor y vela y declarar su comercio de cabotaje.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquies, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Proteger la exportación á Marruecos del azúcar, harina y sémolas, tejidos, especialmente muselinas, sedas y paños de los que usan los moros, aceites, arroz, babuchas, bujías, petróleo, café, dulces, fósforos, jabón, madera, ferretería, cristalería, loza y alguna quincalla de perfumadores morunos, pipas, bandejas, cafeteras, teteras y joyería de plata de la que usan las moras. En el te sería imposible hacer la competencia á Inglaterra.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Rebajando los transportes por mar y tierra y los impuestos á los productores. En esto se puede seguir cualquiera de los sistemas conocidos, pareciendo ser el más práctico el de la devolución de los derechos devengados á la presentación del certificado de su introducción en Marruecos.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantias debe exigir en ellos el Estado?*

En las regiones fronterizas á Melilla no son posibles los viajantes de comercio, y mucho menos ahora con la actual insurrección, pues no hay garantía que exigir.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos, pero de carácter puramente práctico y por conocedores del país, pues los técnicos van á Melilla y no pueden entenderse con los moros.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Muy conveniente, y en cuanto á Melilla será lo mejor construir dos barrios exteriores, uno de moros y otro de hebreos para los refugiados de la guerra, que hoy están en campamentos militares. Estos barrios no serán de gran costo y sus moradores serían nuestros primeros auxiliares.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Sí, y hoy los gozan en Melilla.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

No mucho.

12. *¿Que otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitaran nuestro comercio con Marruecos?*

El estudio de los artículos que consumen los moros y la implantación de fábricas en España y hasta en el mismo Melilla y Ceuta para producir sus similares en mejores condiciones de calidad y venta.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Á toda la Península.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Medidas generales que estimularan á todos, como queda consignado en las contestaciones anteriores, pues las protecciones especiales traerían consigo el monopolio con el abuso y ganancias inmoderadas.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquies del interior?*

Dar facilidades á los barcos moros, caravanas y viajeros para fondear, acampar y comerciar en nuestras plazas, por medio de la creación de muelles, posadas ó fondaks, zocos, mezquitas, baños y demás elementos de su vida, no molestándolos con múltiples impuestos, intransigencias y abusos. En cuanto á su tránsito por el interior nada puede hacerse por ahora.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Hacerles la competencia con ventajas comerciales, como queda dicho.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquies, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

No pueden hacer la competencia por ahora. Por lo menos

en los puertos del gobierno de Melilla la exportación á España es insignificante. Al contrario, lástima grande que no adquiriese gran impulso en algunos artículos, como el ganado, por ejemplo.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Está más difundido el castellano de lo que se cree con relación á otras lenguas; pero solamente el trato y los hebreos, que casi todos lo hablan, puede difundirlo más, porque el único medio sería penetrar al interior, y eso hoy en el Riff constituye una aventura seria.

En cuanto á Chafarinas, Alhucemas y Peñón de los Vélez, mientras no poseamos algo de costa inmediata y con aguada, poco puede hacerse. De la primera nos hemos ocupado en la primer pregunta, y además habría que labrar aljibes. Alhucemas tiene una vecindad moruna relativamente rica, pero en nuestras islas no hay terreno para nada, y en el Peñón es muy poco el disponible, y está propuesto al Gobierno el adjudicarlo al comercio para salazón de pescado, pues las leyes actuales lo prohíben.—*Viuda de Antonio Duarte.*

---

## DE D. ANGEL PEÑA, DE CEUTA

---

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Es, en efecto, la rapidez de las obras de este puerto factor esencial para el desenvolvimiento de los intereses comerciales españoles en el vecino Imperio.

Pero la construcción del puerto, siguiendo cualquiera de los proyectos que de público se dice que están estudiados, es indiscutiblemente la obra de varios años, muchos probablemente, teniendo en cuenta los agobios de nuestros presupuestos, y aunque solamente de diez años se tratara, son los precisos para perder la oportunidad de adelantarnos en la obra de penetración en Marruecos á otras naciones que en ese plazo de tiempo nos ganarían por la mano. Esto es indiscutible, como antes digo, y de ello resulta la necesidad de abreviar y hacer que el comercio encuentre aquí facilidades para el embarque y desembarque de productos.

Nada más hacedero: el cuidarse el proyecto de puerto definitivo que requiera, pero por el pronto, inmediatamente, prolonguese el llamado muelle de Comercio, cien metros en la dirección que se crea oportuna; hágase lo propio con la escollera ó muelle militar y terraplenados los bajos que existen desde el antiguo muelle de San Pedro hasta las piedras ó escolleras que hay debajo de la muralla de San Sebastián ó de Prim resultará un puerto, tal como suena, capaz y suficiente para las necesidades comerciales y militares de Ceuta durante más de cincuenta años.

En ese terreno terraplenado ó cegado quedarían terrenos in-

mentos para almacenes, depósitos, etc., y podrían atracar todos los buques de ordinario calado que aquí viniesen. Puede la Dirección verlo en el plano general que debe tener.

Pues bien: esa obra que, como digo, bastaría para el desenvolvimiento comercial y militar de Ceuta durante cincuenta años, podría hacerse en dos años y su coste quizás no pasaría de 500.000 pesetas. Con esto tiene Ceuta puerto. ¡Cosa más fácil!

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Es tal la posición de Ceuta, tan buen punto para importar en Marruecos, más que para exportar, y el Estado, nada, absolutamente nada, tiene que hacer ni que gastar aquí fuera del puerto.

Basta con que, con las reservas consiguientes para el porvenir (aunque no es preciso porque ya hay leyes de expropiación ordinarias y por necesitadas de la defensa), se conceda la propiedad de los terrenos de este campo exterior; basta con que desaparezcan las rigurosas órdenes militares de tránsito, construcciones, etc., en aquel campo, excepto naturalmente en las zonas de los fuertes y baterías; basta con que como consecuencia no se entorpezca con un pretexto ú otro el instalar los estableci-

mientos é industrias que la iniciativa particular quiera; basta con que se establezca el Juzgado de primera instancia y de instrucción para paisanos, para delitos comunes que no afecten á la seguridad de la plaza; basta, con lo expuesto sólo, para que por tanto se vieran surgir el soko, el parador de moros, fondas, industrias, etc., etc.

La autoridad municipal no tendrá más que regular y vigilar todo esto.

El primer soko que se estableciera por la iniciativa particular sería probablemente el único, y si no lo fuera, mejor, habría varios lugares de contratación. Si esto no se quiere, puede permitirse sólo un soko ó mercado, y la autoridad solamente debe señalar el sitio y los días, dejando en libertad á la iniciativa particular para establecer dentro de aquél mesones, paradores, posadas, fondas, etc. Claro es que ello habría de ser dentro de nuestro campo y no en la zona neutral.

En Ceuta, querer es poder, como se irá viendo; el Estado no tiene que gastar un céntimo, sino destruir trabas, rutinas y antiguallas que no tienen razón de ser, dadas las innovaciones que se han verificado en el arte de la guerra. Ni más ni menos; el que diga otra cosa, quien pida al Estado otro género de auxilios, no conoce Ceuta.

Hace pocos años trató de establecerse en este campo por una empresa catalana una fábrica de alcohol, aprovechando productos de los puertos de Marruecos.

Cuando supo que los terrenos no son propiedad y que bastaría la humorada de hacer un estudio ó proyecto de fuertes, fortín, batería ó casa-mata para volar la fábrica; que al cañonazo de la noche se cerraba la puerta de la ciudad y no se abría hasta el delamñana; que después de ese cañonazo de la noche no se podía circular por el campo dicho; que con el muelle sucedía lo propio y dependía de la autoridad militar, quedando de noche á la disposición de la fuerza de la compañía de mar, etc., etc., desistió en el acto de su proyecto y no ha vuelto á saberse de ella.

Actualmente en ese campo no se puede hacer nada sin una instancia, un expediente, y unas veces se concede lo que se pide y otras no, pues al variar los funcionarios, varía el criterio que se emplea para resolver.

Conceder una prima muy reducida á los barcos que hicieran carbón en Ceuta, nacionales y extranjeros y suspender el impuesto de dos pesetas por tonelada de dicho carbón, hoy vigen-

te por razón de las obras del puerto que aún no han empezado. Nada más.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc?*

Azufre, aceite, harina, velas de esperma, azúcar en terrón y pilón, te, café, jabón para lavar, tejidos de algodón en colorines y salitre. La protección á estos productos es el medio de favorecer su exportación á Marruecos: el Gobierno podría designar la clase de protección.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

No creo práctico, dada la índole de los moros, el organizar el servicio de viajeros, y además había de ser muy costoso y propenso á conflictos, al menos por ahora.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

Es preferible crear cátedras de árabe vulgar.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

El judío no necesita en Ceuta barrio especial, vive completamente compenetrado con los españoles. Y para el fin mismo que se persigue no conviene la separación en barrio especial de los moros; bastaría no molestarlos y hacerles ver que pueden vivir dentro de la plaza con entera libertad, para que se estableciera el que quisiese. En el campo de Ceuta tienen mezquita.

10.º *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privi-*

*legios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

En esta materia bastaría aplicar las leyes y disposiciones sobre extranjeros.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmado con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Sería conveniente lo segundo.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

No se me ocurre.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

No creo que haya necesidad de apelar á los recursos ó medios á que se refiere la pregunta para fomentar el tráfico con Marruecos.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Idem ídem.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Facilidades en el despacho de los buques y baratura, especialmente en nuestros consulados de Marruecos, de lo que se quejan los traficantes y gente de mar. Algo de lo que ocurre en Ceuta, dificultades y gastos.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Facilidades y pocos gastos y se haría la corriente comercial. Hoy y en épocas en que no entran los moros lo suficiente para

surtir la plaza de víveres, no puede ir un barco á traerlos de la costa rifeña por un cúmulo de dificultades de marina, tales que no hay quien se arriesgue á ello porque acabaría con dar con su cuerpo en la cárcel.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquies, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Que vinieran aquí á comprar los comerciantes españoles lo que nesitaran de esos productos y el resto exportarlos al extranjero, si la competencia se teme en España, y si es en el extranjero, introducirlos en España y después llevarlos al extranjero en las condiciones y precios que se estimen.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Únicamente donde haya consulado podría establecerse una clase á cargo de un maestro español.

## DEL SR. RÍUS Y TORRES, DE BARCELONA

---

EXCMO. SR.:

Comprendiendo perfectamente los buenos y grandes deseos de este Gobierno en pro del comercio y desarrollo de la industria española y cumpliendo el deber de contestar al Cuestionario que se ha dignado mandarnos, nos permitimos expresar nuestra opinión referente á los medios conducentes á facilitar nuestra expansión comercial en Marruecos:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

No dará resultado alguno práctico la construcción de tres puertos cercanos como Ceuta, Melilla y Chafarinas, puesto que no existiendo tráfico, el poco que hay ó se desarrolle de momento, no resultaría beneficio alguno para ninguno de los tres.

Haciendo sólo un puerto en Ceuta ó Melilla bastaría para el tráfico, no habiendo necesidad de otras obras públicas, que mejor sería destinarlas á la Península.

2.º *¿Sería fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

No daría resultado alguno la construcción de grandes zocos ó mercados con almacenes, pues, lo que conviene más es que haya embarques inmediatos á las operaciones que se hagan.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

El Estado no debe dar subvenciones ni garantías, pues no debe entrar en operaciones mercantiles; sólo debe protegerlas, que si éstas existen, ya se van desarrollando; considerando para ello lo siguiente:

1. Evitar trabas á los buques que se dedican al comercio entre España y Marruecos, aventajándolas en facilidades, si posible es, á la navegación de otros Estados.

2. Para dar vida al tráfico, conceder una bonificación por tonelada de los artículos que se exporten, para que los fletes puedan ser más reducidos que los de otras naciones.

3. Que los artículos que se exportan para Marruecos se les bonifique todo lo que en concepto de derechos hayan pagado al Estado, tal como hacen otras naciones ya que sin lo cual es inútil intentar operación alguna (podemos citar como uno de los artículos, el azúcar, que Marruecos es uno de los puntos más consumidores y que varios Estados se disputan el consumo de allí.)

Con lo manifestado anteriormente, bastarán los medios de protección que puede emplear el Estado; no debiendo dar preferencia alguna á puerto español, sólo obligar á las compañías que rigiesen unos mismos fletes de cualquier punto de la Península con destino á Marruecos, y así cada punto español podría remitir lo que tuviera con más ventaja. No debe el Gobierno intervenir si la navegación ha de ser de vela, pequeño ó grande tonelaje, puesto que esto más que el Gobierno obligan las necesidades.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en*

*condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

Los artículos que pueden consumirse de España en Marruecos son azúcar y tejidos, sin perjuicio de otros de menor importancia.

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujias, ferretería, petróleo, etc.?*

Los medios para la exportación no hay otros que devolución de derechos de lo que se embarca, fletes económicos y facilidad en las operaciones aduaneras evitando los entorpecimientos que el comercio rehuye, sin olvidar de mandar cónsules que prescindiendo del despotismo faciliten las operaciones á los buques.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajeros al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

El Estado no debe organizar nada, pues desgraciadamente no tiene práctica; solamente dar facilidades ahorrando tiempo, y lo único que podría hacer, tal como hizo Alemania, es llamar á los principales industriales para que mandaran personas aptas que, prácticamente y sin los trámites oficiales, estudiaran los artículos que podrían introducir allí.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajeros de comercio?*

De momento no creemos que el crear cátedras de árabe vulgar, geografía comercial, etc., reportara ventaja alguna, puesto que allí los principales comerciantes hablan algo español y francés y la mayor parte son hebreos.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

No sería mal la creación de barrios moros y judíos con mezquita y sinagoga en poblaciones españolas del África, pues aumenta las relaciones.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos pri-*

*villegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Ni comerciantes moros ni judíos establecidos en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben tener ventajas, pues todo el que comercia ha de ser pasado por el mismo rasante.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras y Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Inútil crear almacenes especiales en ningún punto, pues tememos falten los artículos para almacenar, y si éstos existieran cediendo el Estado terrenos de balde, se encontrarían empresas para construir los almacenes sin perjuicio del Estado.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

No se necesitan obras en la Península para facilitar el comercio con Marruecos; sólo se necesita que nuestros productos lleguen allí con ventaja de precio más que en clases.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

No conviene centralización ni privilegios alguno en Málaga ni en Algeciras, pues ya tienen bastante privilegio con estar más próximos á la costa de África.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

No conviene que el Estado estimule ni forme grandes Compañías, pues en el comercio no deben existir privilegios que sólo sirven para entorpecer, no adelantando las cosas que para su desarrollo ya necesitan una competencia regular.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

De momento no puede organizarse el transporte regular á las ciudades marroquíes, hasta que éste exista, pues depende también de la clase de artículos que vayan allí.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

No pueden emplearse medios para poder cumplir esta pregunta, pues como allí no hay medios de transportes, irán á Tetuán, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Saffi y Mogador los géneros que se consumen en los pueblos más cercanos á los puntos citados.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Los productos que pueden importarse de Marruecos á la Península serán productos que perjudicarán notablemente á la agricultura, no pudiéndose hacer variación alguna, pues sólo se importarán á la Península cuando los de aquí estén á precios elevados, pues entonces serán en auxilio de las clases consumidoras.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

Las relaciones comerciales difundirán nuestro idioma.

Con lo expuesto quedan contestadas todas las preguntas del Cuestionario citado anteriormente.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Barcelona 14 de Agosto de 1906.—*Rius y Torres.*

---

## DE D. RICARDO RAMOS, DE BARCELONA

---

D. Ricardo Ramos Cordero, en contestación al Cuestionario que trata de la anterior cuestión, tiene á bien considerar:

1.º *¿Qué obras públicas, con cargo al presupuesto de Fomento, pueden realizarse además de los tres puertos en Ceuta, Melilla y Chafarinas?*

Siempre y cuando por los diferentes Ministerios se dicten leyes y disposiciones protectoras para la navegación é industrias nacionales que pongan en disposición de competir con el extranjero, entiendo la conveniencia de la pronta construcción de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas.

2.º *¿Seria fructuosa la construcción de grandes zocos ó mercados, con almacenes de depósitos de mercaderías y ganados, donde las transacciones con los naturales del país pudieran realizarse? ¿Estos zocos deben construirse y administrarse por el Estado, ó deben cederse á Compañías concesionarias?*

La construcción de zocos habría de ser sin grandes dispendios para el Estado, tomando como modelo los existentes en Argelia.

3.º *En esta obra, como en las demás que se realicen con el mismo fin en nuestras plazas de la Península, ¿qué procedimiento de auxilio debe emplear el Estado? ¿La subvención directa y fija, ó el garantizamiento de un interés anual á los capitales particulares invertidos?*

Construyendo los zocos en la forma que propongo en el artículo anterior, serían utilizables para depósitos de mercancías y ganados, quedándose de cuenta de los negociantes y reservándose el Estado su administración, pero sin imponer impuestos en sus transacciones.

Correspondiendo al Estado la construcción de los zocos, no caben subvenciones ni garantizos.

4.º *¿Qué medios de protección puede emplear el Estado para garantizar el frecuente transporte de mercaderías entre la Península y las plazas marroquíes? ¿El servicio organizado y contratado con una ó varias Compañías navieras? ¿Las primas á la navegación directa? ¿Qué exenciones de tributos y derechos pudieran concederse á los buques que durante plazos determinados no hiciesen otros recorridos que los de Sevilla, Cádiz, Algeciras á Ceuta, ó Algeciras, Málaga, Almería á Chafarinas y Melilla, con escalas fijas? ¿Debe fomentarse la navegación de vela y pequeño tonelaje hoy existente ó impulsar la realizada por grandes vapores?*

Es suficiente que el Gobierno conceda primas á las mercancías destinadas á nuestras posesiones de África y puertos marroquíes, conducidas bajo pabellón español desde cualquier puerto de la Península. El Estado deberá subastar el servicio de Correos.

5.º *Teniendo en cuenta la actual importación que Europa realiza en los puertos marroquíes, ¿qué productos españoles hay necesidad de proteger para que puedan colocarse allí en condiciones de competencia con sus similares extranjeros?*

6.º *¿Medios para favorecer la exportación á Marruecos de azúcar, tejidos de algodón y de seda, papel, bujías, ferretería, petróleo, etc.?*

Entiendo de grande utilidad la concesión de admisiones temporales ó bonos de exportación para los productos que se destinen á nuestras plazas del Norte de África y Marruecos, como te, cafés, petróleo, harinas, tejidos de seda y algodón, grasas, harinas, sémolas, almíbares, conservas, etc.

7.º *¿Sería conveniente la protección oficial á grupos de expansión comercial, que organizaran un servicio colectivo de viajantes al interior del Imperio? ¿Cómo deben organizarse estos grupos y qué intervención y garantías debe exigir en ellos el Estado?*

Interpreto que para el desarrollo comercial con nuestras posesiones africanas se hace preciso se dicten leyes protectoras de carácter general.

8.º *¿Es preferible crear cátedras de árabe vulgar y geografía comercial de Marruecos en algunas Escuelas de Comercio de la Península, ó intentar desde luego la creación de la Escuela especial de viajantes de comercio?*

Opino que la instrucción es un elemento fundamental para el aumento de nuestras relaciones en dichos países, y es, pues, de necesidad perentoria fomentar la lengua árabe, creando al efecto nuevas cátedras, donde además podrá enseñarse todo lo relacionado con la vida industrial de dichas gentes, para cuando nos pongamos al contacto con ellos, sepamos la manera de hacerles comprender que nuestra intención es sólo de paz é hija de los buenos deseos que tenemos de tratar negocios con los productos de nuestras mutuas fabricaciones y producciones.

La protección oficial del Gobierno para los Centros creados al efecto es, pues, ineludible.

9.º *¿Sería conveniente la creación en Ceuta y Melilla de barrios moro y judío, dentro de la misma plaza, con mezquita y sinagoga, de tal modo que en el mutuo respeto llegaran á una verdadera confraternización con los españoles y pudieran ser nuestros mejores agentes comerciales en las relaciones con el interior?*

Acertado es todo lo que tiende á facilitar el mutuo respeto entre gente de raza diferente, y la confraternidad de los moros con los españoles será una garantía más para que los primeros hagan de portavoz en el interior de África, en beneficio moral y material para los segundos.

10. *¿Los comerciantes moros y judíos que se establecieran en Ceuta, Melilla y Chafarinas deben gozar los mismos privilegios, exenciones y estímulos que los comerciantes españoles?*

Contesto en sentido afirmativo, siempre que moros y judíos reúnan la condición de súbditos españoles.

11. *¿Influiría en el desarrollo comercial de las tres plazas africanas la creación de almacenes especiales de artículos importados ó para exportar en Cádiz, Algeciras ó Málaga? ¿Influiría también la construcción de un ferrocarril costero entre Málaga y Algeciras y Algeciras y San Fernando, donde empalmando con la línea andaluza llevaría su radio de acción hasta Huelva?*

Desastroso sería otorgar concesiones en determinados puertos con grave detrimento para los demás, y así lo comprenderán fácilmente para que no prospere tal proposición.

12. *¿Qué otras obras pudieran realizarse en la Península que facilitarían nuestro comercio con Marruecos?*

En sentido material ninguna; en cambio, sería convenien-

te la reforma de ciertas Ordenanzas de Aduanas en beneficio de la navegación y comercio con los puertos españoles del Norte de África.

13. *¿Convendría centralizar en Málaga y Algeciras los privilegios, exenciones y subvenciones que se concedieran á los fomentadores del tráfico con las tres plazas, ó generalizarlos á los puertos comprendidos entre Huelva y Almería, ó á todos los de la Península?*

Trabajando todos á un mismo fin, interpreto que todos los puertos españoles deben ser considerados iguales para el disfrute de subvenciones ó privilegios, pues traería consecuencias contraproducentes cualquier localización que se intentara.

14. *¿Convendría estimular especialmente la formación de grandes Compañías ó Sociedades españolas, que tuvieran por único objeto el comercio con Marruecos, en sus fases de navegación, banca y giro, exportación é importación, etc., ó igualar en el estímulo á cuantos aislada ó colectivamente secunden las iniciativas del Estado?*

Todo monopolio ó *trust* debe ser rechazado al otorgar el Gobierno estímulos, por cuanto privaría el desarrollo de ciertas pequeñas industrias, dignas todas ellas de protección, debiendo el Estado fomentar empresas exclusivamente nacionales, ya que de un pedazo de la Nación se trata, cooperando en todo concepto para el buen éxito de todos.

15. *¿Qué medios podrían adoptarse para organizar regularmente los transportes á las ciudades marroquíes del interior?*

Emplear todos los medios diplomáticos cerca del Sultán para que sea pronto un hecho la construcción de carreteras y vías férreas.

16. *¿Qué medios habría para atraer á los nuevos puertos españoles el comercio que hoy hace Europa en los de Tánger, Tetuán, Larache, Rabat y Mazagán?*

Sería suficiente la construcción de un ferrocarril.

17. *Teniendo en cuenta que la mayor parte de los productos agrícolas de Marruecos son similares á los que en Levante y Andalucía se producen, ¿qué medios podrían adoptarse para organizar la exportación de aquéllos desde nuestros puertos marroquíes, para que no llegaran á ser competidores temibles de los productos españoles?*

Si bien hoy día la competencia que hacen los productos agrícolas de Marruecos á sus similares del Sur de España no

llega á tener la importancia que se le quiere dar, podrá un día no muy lejano hacerle bastante daño, sobre todo cuando europeizado el Norte de Marruecos, cesarán los moros en su instinto guerrero para dedicarse al cultivo de sus tierras. Con anticipación se hace necesario que el Gobierno estudie una tarifa de importación, la cual, sin tener el efecto de puerta cerrada para los productos africanos, sea protectora para los del Sur de la Península.

18. *Medios de difundir el castellano en las ciudades del interior.*

No existe mejor ejemplo que el que nos está dando la «Alliance Française», y con buena voluntad lograremos nuestros propósitos.

Haciendo un breve resumen de todo cuanto antecede, le será fácil al Gobierno y al legislador interpretar todas las buenas disposiciones que deben animarles, para con la influencia oficial de una parte y la influencia particular por otra, españolizar estas hermosas posesiones nuestras, haciendo de las mismas puertos estratégicos y comerciales que pueden á un tiempo defender la bandera española de toda tentativa egoísta y ser por sus constantes relaciones pedazo de la misma España.

Al Gobierno previsor no le cabe otro recurso, si quiere conservar el buen lugar que las naciones reservaron á España en la Conferencia de Algeciras, que ir efectuando todas estas reformas que son la base fundamental del desarrollo mercantil nuestro con Marruecos, y es de la actividad que despliegue que depende el resultado moral y material de su obra.

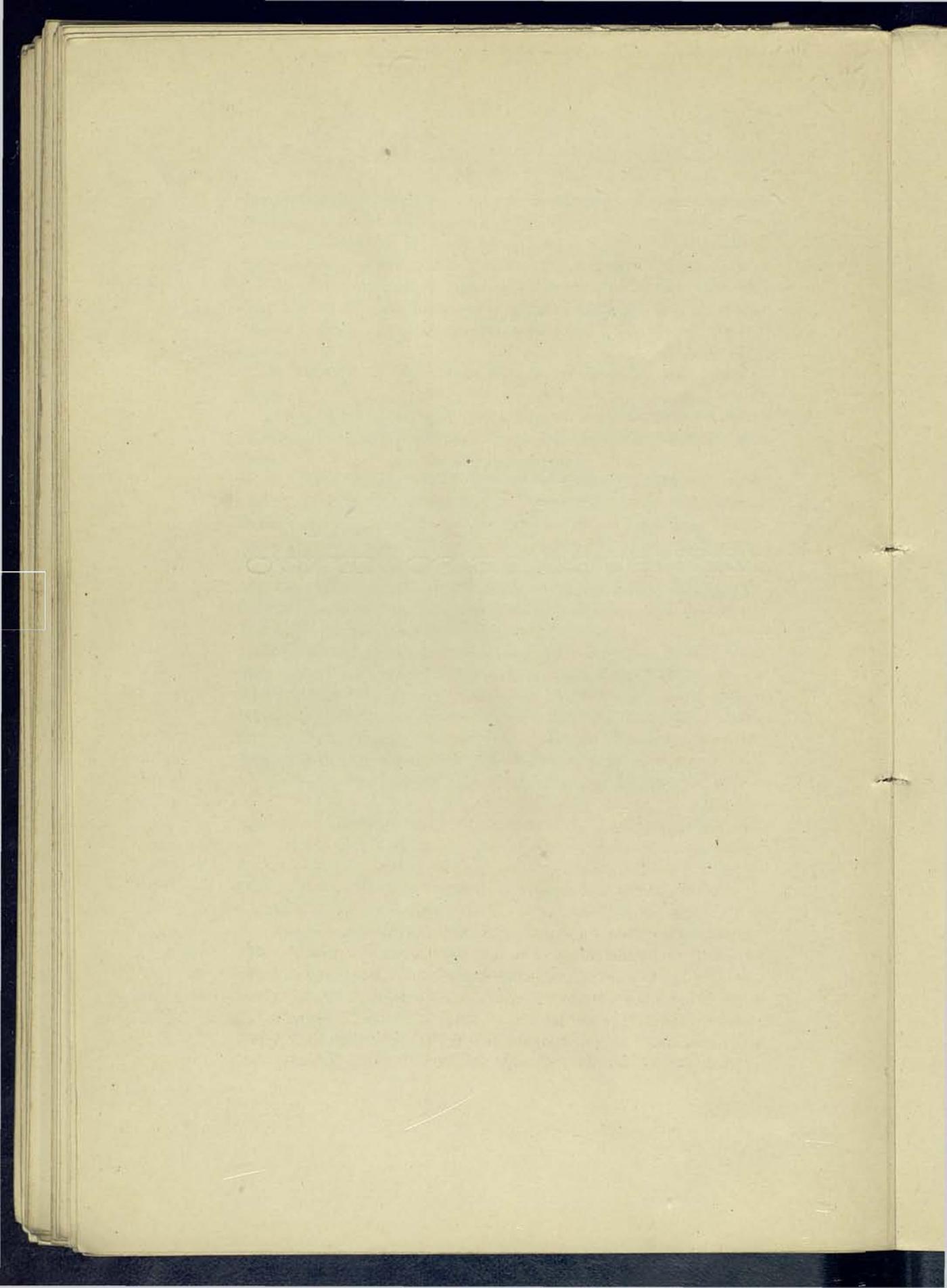
Barcelona 30 de Agosto de 1906.—*Ricardo Ramos.*

---

MEMORIA

DEL

MINISTRO DE FOMENTO



Como resultado de la anterior información, el Ministro de Fomento presentó al Consejo de Ministros la siguiente

## MEMORIA

Próxima la fecha en que han de comenzar á ser ejecutivos los acuerdos de la Conferencia de Algeciras, y habiendo al mismo tiempo de operarse una honda transformación en nuestras ciudades del litoral marroquí, como consecuencia del traslado de los penados, parécele al Ministro de Fomento propicia esta ocasión para emprender la obra de convertir Ceuta y Melilla en plazas comerciales que sirvan de base y apoyo á una expansión á la actividad española en el interior de Marruecos.

Parece ocioso indicar la conveniencia de este propósito. En el orden de nuestras relaciones internacionales, nadie duda de que para coparticipar con fruto y con gloria la empresa acordada en la Conferencia de Algeciras, no será suficiente limitarnos á cumplir estrictamente los deberes que España tiene contraídos. Aunque no tuviésemos la fundada esperanza de poder lograr beneficios comerciales transformando Ceuta y Melilla en puertos de primer orden, que crearan en el Mogreb un tráfico español que apenas existe si se le compara con el que otras naciones han logrado alcanzar en los mercados marroquíes, tiene España debe-

res históricos y deberes de raza que nos mandan contribuir á la civilización del Norte africano.

Desde el punto de vista de nuestro progreso interior, inútil parecerá también encarecer el provecho que á la industria y á la navegación españolas proporcionará la posesión de dos grandes mercados en aquella costa vecina, donde hay tantos elementos propicios á favorecer la expansión de nuestro tráfico y nuestra cultura.

En el problema de Marruecos, que preocupa hoy á todos los Gobiernos de Europa, goza España un verdadero privilegio con la posesión de Ceuta, Melilla y las plazas menores y con su proximidad al Imperio. No ha utilizado España hasta ahora en la medida conveniente esta ventajosa posición robustecida por nuestros derechos históricos; ha dejado que otros países alcanzaran el predominio de aquellos mercados, cuya potencia consumidora ofrece ancho campo de explotación á la actividad europea y cuya producción agrícola puede llegar á ser un competidor temible para su similar de Andalucía y de Levante. Es necesario, y es urgente, por lo tanto, emprender una acción decisiva de Gobierno que nos conserve, en el transcurso del tiempo, la personalidad á que por nuestra historia tenemos derecho en Marruecos y al mismo tiempo aumente y consolide, sobre las bases de las relaciones mercantiles y de la compenetración y amistad con aquellos naturales, la influencia lógica y provechosa á que debemos aspirar.

Convencido de que la transformación de Ceuta y de Melilla, especialmente, y también de los llamados presidios menores, es el problema nacional de mayor importancia que España tiene ante sí, y convencido también de que las obras públicas y la protección indirecta al tráfico, elementos únicos que el Ministerio de Fomento podía aportar á esta obra, no serían suficientes para conseguir el resultado apetecido sin el auxilio de una poderosa corriente de opinión y sin la cooperación de todo el Gobierno en sus diversas funciones ministeriales, ha intentado el Ministro que suscribe, abriendo una información pública, é intenta hoy con esta Memoria, reunir en una sola acción aquellos tres elementos indispensables, sin los que todo esfuerzo sería estéril. Con la premura que el escaso tiempo de que hemos dispuesto permitía, el Ministro de Fomento, antes de llevar á los presupuestos las cantidades que creía necesarias para las obras de los puertos de Ceuta y de Melilla, quiso consultar á la opinión, con-

venciéndose á la vez de si existía en los centros productores conocimiento bastante del mercado marroquí y afán de conquistarlo, en la parte posible, para la actividad española.

En los primeros días del mes de Agosto, dirigió, para realizar aquel propósito, un Cuestionario á las Cámaras de Comercio, Sociedades Económicas y entidades sociales y mercantiles de alguna importancia, en el que tomando como base las obras públicas que en Ceuta y Melilla se pudieran realizar, pedía opiniones y juicios sobre diversas formas de protección á la navegación y al tráfico, de facilidades al comercio, de cuanto pudiera ser necesario, en fin, para emprender en Marruecos una obra de expansión comercial española.

Los informes que el Ministro de Fomento ha recibido en contestación á este Cuestionario, á pesar de la premura con que fueron demandados de los informantes, permiten asegurar, ante todo, que existe en España un núcleo de opinión, si no muy numeroso, de indudable autoridad y valía, que anhela ser dirigido y auxiliado, que está dispuesto á luchar con los productores de otros países y que puede ser sólida base para que los Gobiernos desarrollen una política marroquí, práctica y utilitaria, de espíritu y tendencias puramente modernos, ya que forzosamente, siguiendo nuestras erróneas tradiciones ó emprendiendo nuevos derroteros, estando á punto de terminar el período del *statu quo* en Marruecos, el Gobierno español no podrá menos de coparticipar con las potencias europeas en la organización del Mogreb.

En segundo término, las respuestas recibidas al Cuestionario prueban que en ese núcleo de opinión española, preocupada en el problema de nuestra presencia en Marruecos, hay absoluta unanimidad de orientación y de criterio. Porque la única divergencia que en ella se advierte es tan lógica, responde de tal modo á un axioma de geografía humana, que bastarán las previsiones del Gobierno para que desaparezca. En los centros productores se cree que para poder competir con la industria extranjera en los mercados marroquíes, lo primero es facilitar á los industriales una protección directa é indirecta que permita mantener la competencia en el precio de los productos. Entre los navieros y en las plazas de Ceuta y de Melilla se cree que lo primero y fundamental es la transformación de estas dos ciudades, entendiéndolo, acaso con razón, que la existencia de buenos puertos, de zocos y de vías de comunicación al interior signifi-

can ya una verdadera y constante protección á la producción y al tráfico.

Limitada la acción del Ministro de Fomento á sus funciones peculiares, no puede resolverse el aparente antagonismo que existe entre las pretensiones formuladas por los Centros de Barcelona y las de autoridades y organismos de Ceuta ó de Melilla; pero acudiendo todo el Gobierno á desenvolver nuestra acción comercial en Marruecos, aquella divergencia puede desaparecer.

Como resultado de esta información, por lo que al Ministro de Fomento corresponde, puede formularse el siguiente plan de obras públicas:

## **1.º—PUERTOS.**

### **Construcción de los de Ceuta y Melilla.**

Sería necesario que, por lo menos en un plazo prudencial de cinco á diez años, no se cobrara en estos puertos á los buques con bandera española procedentes directamente de puertos españoles ningún arbitrio de muellajes, carga y descarga, etc., manteniéndolos, sin embargo, para los buques extranjeros, aunque procedieran de puertos españoles. Este régimen en aquellos puertos constituiría una prima á la navegación española y sin duda influiría en el abaratamiento de los fletes.

*Balizamiento de los bajos de Benzú y de la Almína ó su voladura (Ceuta).*

*Establecimiento de un semáforo en Benzú (Ceuta).*

## **2.º—MERCADOS.**

### **Construcción de un zoco en Ceuta en el sitio del campo exterior conocido por El Tarajal.**

Hace tiempo que viene siendo solicitada la construcción de este mercado por el comercio de Ceuta. Como los que Francia ha construído en Argelia, y que tanto han contribuído al tráfico con los indígenas, este zoco deberá tener en su interior un fon-

dak ó posada mora, almacenes de depósito para granos y mercaderías y encerraderos para el ganado.

Todos los informes coinciden en que deben ser construidos por el Estado, cediendo su conservación y explotación á la empresa ó particular que en concurso público ofreciese mejores garantías. También podría tener este zoco un embarcadero.

### **Construcción en Melilla de depósitos para granos, en los que las kabilas vecinas y amigas guarden sus cosechas.**

Pocas obras podrían realizarse que más pronto y eficazmente nos atrajeran la amistad y agradecimiento de las kabilas y penetraran sus intereses con los de nuestro comercio. Por el estado de perturbación y de guerra civil en que aquella parte del Riff se encuentra, se suceden las rapiñas y saqueos hasta el punto de que las cosechas son rápidamente transportadas á Porsay (factoría argelina, que va camino de anular la importancia mercantil de nuestra plaza de Melilla).

Como el zoco de Ceuta, estos depósitos deben ser construidos por el Estado y cedidos en concurso. Su coste, según todos los informes, sería hartó reducido, y una vez depositadas las cosechas del Riff en el recinto de nuestra plaza y habilitado en buenas condiciones su puerto, parece lógico que por él se hiciera la mayor parte de la exportación de granos.

*Construcción en el campo exterior de Melilla del fondak con sus accesorios de almacenes, café, enfermería y cuadras, y finalmente, comprendiendo estas construcciones, el mercado ó zoco en las mismas condiciones que el de Ceuta.*

## **3.º—COMUNICACIONES.**

### **Ferrocarriles.**

Un ideal, de difícil realización hoy, sería la construcción de una línea de ferrocarril que uniese á Tetuán con Ceuta y á esta plaza con la de Tánger; pero no porque parezca lejana la posibilidad de trazar esa línea, que convertiría á Ceuta en el primer puerto de Marruecos, debe abandonarse la idea y menos dejar de señalarla diplomáticamente y públicamente la aspiración de España á construir esa obra, que abriría á nuestro comercio una

rica región y una ciudad populosa y que nos haría acreedores al agradecimiento de Europa.

También debe estudiarse la conveniencia de construir un ferrocarril desde Melilla al límite Oeste de la Mar Chica. Este ferrocarril, que no tendría más de 20 kilómetros, haría posible la explotación de unas riquísimas minas de galena argentífera que existen en la kabila de Beni-Beufrouy y que bastarían, si el tráfico de ese mineral quedara españolizado por medio de aquel ferrocarril, para convertir Melilla en uno de los primeros puertos de Africa. Interesa no olvidar que Francia tiene, entre otros, el proyecto de un ferrocarril que partiendo de Tlemsen llegue á Uxda, Tazza, Fez y Rabat. La primera parte de esta línea, ó sea de Tlemsen á Marnia, está en construcción. El día en que ese ferrocarril ponga en comunicación al Riff y á Fez con Argelia sin que España haya establecido esa misma comunicación con Melilla, esta plaza quedará anulada y desaparecerá la influencia de España en el Nordeste de Marruecos.

Al tratar de obras públicas brevemente la Conferencia de Algeciras, en sus artículos 105, 106, 107, 108, 109 y 110, parece indicar que corresponde al Sultán la iniciativa de los ferrocarriles que hayan de construirse; pero sin duda estos acuerdos se refieren á las obras construídas exclusivamente en el interior del Imperio y no á las que han de tener por base las plazas españolas. Este debió ser el criterio de la Conferencia, puesto que al reglamentar la represión del contrabando de armas y la organización de Aduanas (puntos en los que fué minuciosa la labor de la Conferencia) consignó los artículos 30 y 103, en los que en cuanto se refiere al Riff y á las regiones fronterizas de posesiones españolas queda declarado el asunto exclusivo de España y Marruecos.

La manifestación de este pensamiento ante las potencias y ante el Sultán, encomendada á la pericia de nuestro compañero el Sr. Ministro de Estado, pudiera facilitarnos la concesión de algo más modesto, pero de gran utilidad, por lo menos para los primeros años de nuestra expansión en Marruecos.

### **Carretera.**

Sería esta concesión la de poder trazar por cuenta de España una carretera entre Tetuán y Ceuta y entre Ceuta y Tánger.

Indudablemente la primera llegaría á ser de verdadera utilidad para el comercio.

#### 4.º—AGUAS.

*Traída de aguas del Benzú á Ceuta, especialmente al zoco y al puerto.*

*Construcción de aljibes y pozos artesianos en Ceuta, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y Peñón de los Vélez.*

#### 5.º—DEPÓSITOS DE CARBÓN.

Construido el puerto de Ceuta y provisto de agua abundante, sólo le faltaría para luchar en ventajosa competencia la posesión de depósitos de carbón para aprovisionamiento de los buques. Ciertamente ésta es una iniciativa que no necesitaría tomar el Gobierno, si nuestra producción hullera estuviese en otras condiciones. La iniciativa particular bastará para que Ceuta posea depósitos de carbón; pero como ocurre en Canarias y en algunos puertos de nuestro litoral mismo, los depósitos que se instalaran lo serían de carbón inglés. Precisamente porque no hay que luchar en esta labor con intereses ya creados, pudiera ser posible la construcción de depósitos de carbón en el puerto de Ceuta, llegando para su utilización á un acuerdo con los hulleros españoles, por medio del cual nuestros carbones pudieran venderse en la entrada del Mediterráneo al mismo precio que el de Cardiff se vende en Gibraltar.

Para aquel puerto tendría esto extraordinaria importancia, porque podrían detenerse allí para hacer aguada y llenar sus carboneras muchos de los buques que en la ruta del Mediterráneo y del Océano pasan frente á aquella plaza. No sólo se obtendría con esto un gran beneficio para el puerto y para la ciudad, sino que, resolviendo el problema de dotar á Ceuta de agua abundante y carbón barato, fuera posible la instalación en aquella plaza y su campo exterior de industrias españolas, y entonces, sin que ya el Gobierno tuviera que hacer nada para ello, se produciría en España una corriente de emigración hacia las nuevas plazas comerciales, y acaso importara más provocar la emigración de los obreros españoles residentes en Argelia y á los que muchos tratadistas franceses atribuyen la mejor parte del éxito obtenido por Francia en aquella colonización.

## 6.º—COMERCIO Y NAVEGACIÓN.

### **Creación de los grupos de expansión comercial.**

Bastaría con una modesta cifra en el presupuesto (20.000 ó 25.000 pesetas) para ensayar el resultado que pudieran dar los *grupos de expansión comercial organizadores de servicios colectivos de viajantes y comisionistas al interior del Imperio.*

Esta idea, iniciada en el Cuestionario, ha sido bien acogida y aplaudida en todos los informes recibidos.

La organización podría ser la siguiente: El Gobierno subvencionaría con 5.000 pesetas, por ejemplo, cada grupo de expansión comercial, que por ahora tendrían por base de operaciones la plaza de Ceuta, ya que el estado de cosas impide utilizar Melilla. Los grupos se organizarían en el Ministerio y se encargaría de su inspección y dirección la Cámara de Comercio de Ceuta.

Todos los productores españoles que desearan formar parte de estos grupos de expansión comercial, lo solicitarán del Ministerio, comprometiéndose á abonar la décima parte de los gastos que la expedición ocasionara, previo presupuesto formado por la Cámara de Comercio de Ceuta, en el que se incluyera como primer ingreso la subvención del Ministerio.

Reunidos diez productores de distintas mercaderías, se pediría al Centro de Viajantes y Representantes del Comercio y la Industria de Barcelona, y para los sucesivos grupos á los demás centros ó Asociaciones de este género, que designasen el viajante que les pareciera reunir mejores condiciones, con el sueldo, dietas y gastos de viaje que la Cámara de Comercio de Ceuta hubiese señalado en su presupuesto.

Constituído así el grupo, los industriales enviarían sus muestrarios é instrucciones á la Cámara de Comercio de Ceuta, encargada de organizar la expedición, que podría estar formada de tantos viajantes como fueran los grupos que se hubiese conseguido formar.

Cada viajante quedaría obligado á enviar al Ministerio, al final de su expedición, un estudio relacionado con los productos de que hubiese sido expendedor en los mercados recorridos. Los productores asociados, por su parte, deberían enviar también las

observaciones que les sugiriesen los negocios que por medio del grupo de expansión hubieran podido realizar.

El Ministro agrupará preferentemente á los productores de azúcar, harina y sémolas, muselinas, sedas, paños, aceite, arroz, bujías, petróleo, café, dulces, fósforos, jabón, cueros y babuchas, madera, ferretería, cristalería, loza, quincalla, perfumes, objetos de plata, papel, grasas y sebos, que son los de mayor consumo en Marruecos y en los que, con el esfuerzo aunado de los productores y del Gobierno, es posible la competencia con los similares del extranjero.

Los viajeros deberían nombrar en cada plaza marroquí que visitasen comisionistas que quedarán con la representación de las casas productoras de su grupo.

Cada grupo quedaría disuelto al término de la expedición, que no duraría menos de tres meses, y los productores deberían solicitar nuevamente formar parte de los nuevos grupos que sucesivamente se fueran formando.

### **Primas á la importación española en Marruecos.**

Con todas las garantías que el Gobierno crea necesarias, con toda la cautela y previsión que el temor de posibles abusos pueda inspirar á nuestra Administración, es preciso apelar á todas las fórmulas imaginables de protección, porque la conquista del mercado de Marruecos, una vez realizadas aquellas obras citadas, se reduce sencillamente á una competencia en precios. Por múltiples razones que el Gobierno conoce, nuestra Industria no alcanza en su producción la baratura de la alemana, la inglesa ó la francesa, así como el flete con bandera española es más caro que el organizado al amparo de pabellones extranjeros. Una sola ventaja tenemos en este punto: la importación que España hace de productos marroquíes es considerable, en relación con nuestra exigua exportación, de modo que favoreciendo ésta, nuestros buques tendrán asegurado el viaje de ida con mercaderías y no en lastre, como ahora lo verifican. Esto influirá en la baratura del flete. Aun así, construyendo los puertos de Ceuta y Melilla, es preciso fomentar la navegación de vapor y de gran tonelaje, ya que hoy casi todo el tráfico se realiza en barcos de vela.

Para ello, y con este doble objeto, el Ministro de Fomento

propone crear las primas á la navegación directa con bandera española. Muy detenido estudio necesita esta innovación, pero bien vale la pena de realizarlo el impulso que á nuestro comercio con aquellas plazas puede proporcionarnos.

Esto es cuanto el Ministro de Fomento, dentro de sus funciones, puede realizar. Todo ello sería labor inútil si no se acudiese desde otros departamentos ministeriales á convertir nuestra expansión comercial en Marruecos en una acción completa de Gobierno y aun en una verdadera política, semejante á la que siguen hoy los pueblos más fuertes de Europa.

### **Labor de otros Ministerios.**

Resultaría jactancioso que el más modesto de los actuales Consejeros de la Corona viniese á enumerar las obras que desde otros Ministerios pudieran realizarse para coadyuvar á la eficacia que en el desenvolvimiento de la riqueza y el tráfico españoles puedan tener las obras públicas y la protección al comercio, expresadas en esta Memoria.

Ni el respeto que tengo á mis compañeros, ni la convicción de la superioridad intelectual que sobre mí poseen, me harán caer jamás en semejante caso de soberbia. Mi único propósito en esta Memoria es pedir el concurso de todo el Gobierno para una acción común, cuya parte principal más visible incumbe al Ministerio de Fomento, y me atendería exclusivamente á lo ya expuesto, sin agregar una palabra más, si no considerara que en la información abierta por el Cuestionario que publiqué, organismos tan importantes y autorizados como las Cámaras de Comercio de Sevilla y Barcelona, la Asociación de Fabricantes de Harinas de Barcelona, el Centro Comercial Hispano-Marroquí de Barcelona y sus filiales de Ceuta y de Melilla, la Liga de Defensa Industrial y Comercial de Barcelona, el Colegio de Abogados de Ceuta, la Sucursal del Banco de España en Algeciras y el Ayuntamiento de esta población, la Asociación Mercantil é Industrial de Melilla, el Ayuntamiento, el Juzgado municipal y la Junta de Obras del puerto de Ceuta y otros muchos han expuesto numerosas ideas, que sólo como informante, y no como proponente y menos como iniciador ó consejero, voy á transmitir á mis compañeros en el Gobierno en un índice sucinto.

Al cabo me obliga á ello el respeto que merece el trabajo de

cuantos, con noble deseo de ayudar al Gobierno en esta empresa, han respondido á mi petición de informes, y seguramente los demás Consejeros de la Corona entenderán que nada es más fecundo para el Poder público que acoger con atención cuantas iniciativas tengan origen en la conciencia del país.

He aquí, pues, un resumen de las ideas expuestas en los informes recibidos y de las que el Ministro de Fomento se hace eco ante sus compañeros.

Unánimemente se indica en las respuestas al Cuestionario que la transformación de Ceuta y de Melilla en puertos y plazas comerciales aconseja una reorganización del régimen militar en que ambas plazas viven. El comercio necesita la más amplia libertad posible y seguridades de estabilidad. Nada de esto es incompatible con la defensa militar de aquellas plazas, que debe acrecerse y asegurarse á medida que el comercio las vaya engrandeciendo. Pero con las defensas modernas, con las baterías de largo alcance, parece que no son ya necesarios, como antaño lo fueron, aquellos minuciosos cuidados de policía militar y aquellas previsiones que impiden aún hacer edificaciones en los campos exteriores. Cuando se autoriza á ciudades como Cádiz á derribar sus murallas y á construir en las zonas inmediatas á las baterías, parece á los profanos que no debe haber razón para no tolerarlo en otras plazas, cuando de ello puede depender su engrandecimiento.

Hay unanimidad también en los informes al asegurar que necesitamos llegar en Marruecos á una verdadera confraternidad con moros y judíos, que han de ser nuestros clientes y nuestros mejores agentes comerciales, y para ello creen que es preciso darles los mismos derechos, fueros y franquicias que gozan los ciudadanos españoles, permitir la construcción en Ceuta y en Melilla de sinagogas y mezquitas, crear tribunales mixtos que diriman las contiendas entre aquellos naturales y organizar una policía comercial que en los zocos de Ceuta y Melilla libre á los moros de ser engañados. Medidas semejantes á estas dos últimas han dado en Argelia admirable resultado.

Respecto á la necesidad de divulgar el español en Marruecos, y entre nuestros comerciantes el árabe vulgar y conocimientos de geografía comercial de Marruecos, por medio de la creación de cátedras de carácter eminentemente práctico en nuestras escuelas de comercio y de escuelas primarias en Melilla, Ceuta y Tetuán, donde acudan juntamente los niños españoles, moros y

judíos, también ofrecen los informantes unanimidad de criterio.

Paréceme ocioso decir cuánto esperan los informantes del Ministro de Hacienda, constándoles, como les consta, su cultura económica. Confían en que con los warrants utilizados en los depósitos de los zocos, con los bonos de exportación, con la rebaja arancelaria concedida al maíz, pieles, cueros, aceite, ceras, huevos, gallinas, cebada y linaza, con un trato especial otorgado en Ceuta y Melilla á los cafés de Fernando Poo, con las primas á algunas exportaciones, como la de azúcar, y á algunas importaciones, nuestro tráfico con Marruecos, por medio de las plazas de Ceuta y Melilla, llegaría á tener grandísima importancia. También piden la derogación del art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas, por lo que respecta á aquellos dos puertos.

Con esto, y con indicar que fían mucho también los informantes en la eficacia de un buen régimen de comunicaciones desde aquellas plazas con España y con el interior de Marruecos, finalizo la enumeración de peticiones, de las que, perdonadme que lo repita, soy únicamente mero expositor ó transmisor.

Obra nacional, del más acendrado patriotismo, sería lograr el éxito de nuestra expansión comercial en Marruecos, con la que España, además de ver acrecida su riqueza y aumentado su tráfico, cumpliría una de las más grandes misiones que su historia le señala. Los olvidos de ayer deben servir precisamente de estímulo á nuestro ánimo para recuperar el tiempo perdido.

20 de Septiembre de 1906.

El Ministro de Fomento,

*Mamuel Garcia Prieto.*

# ÍNDICE

	<u>Páginas.</u>
INTRODUCCIÓN.....	V
CUESTIONARIO DEL MINISTERIO.....	IX

## **Contestaciones al Cuestionario del Ministerio.**

De la Real Sociedad Geográfica.....	3
De la Compañía Trasatlántica española.....	9
De la Cámara de Comercio de Cádiz.....	20
De la Cámara de Comercio de Palma de Mallorca.....	27
De la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla.....	33
De la Cámara de Comercio de Málaga.....	43
Del Centro Hispano-Marroquí de Barcelona.....	57
Del Centro Comercial Hispano-Marroquí de Ceuta.....	70
De la Asociación Mercantil, Industrial y de Propietarios de Melilla.....	76
Del Ayuntamiento de Algeciras.....	90
De la Junta de Obras del Puerto de Ceuta.....	101
De la Sucursal del Banco de España de Algeciras.....	107
De la Asociación de Fabricantes de Harinas de Barcelona.....	115
De la Asociación de Fabricantes de Estampados y Blanqueo de Barcelona.....	120
Del Decano del Colegio de Abogados de Ceuta.....	128
Del Juez municipal de Ceuta.....	133
Del Administrador de la Aduana de Algeciras.....	137
Del Administrador de Correos de Ceuta.....	142
De la revista <i>Mercurio</i> .....	147
Del Marqués de Camarasa.....	155
De la casa «Viuda de Antonio Duarte», de Málaga.....	159
De D. Ángel Peña, de Ceuta.....	165
Del Sr. Rius y Torre, de Barcelona.....	171
De D. Ricardo Ramos, de Barcelona.....	176
Memoria del Ministro de Fomento.....	183

