

LA TARDE DE LORCA

DIARIO DE AVISOS FUNDADO EN JENERO DE 1909

DIRECTOR: J. LÓPEZ BARNÉS

AÑO XVI

Redacción: Avenida de la Estación. Letra D. Bajo

Miércoles 5 Marzo de 1924

Teléfono núm. 90

Núm. 4.013

LA CHINA

TEJIDOS

Selgas 12 LORCA

(:)(:)(:)

Se pone en conocimiento de nuestra clientela y del público en general que esta Casa seguirá vendiendo todos los GÉNEROS a PRECIOS BARATÍSIMOS a pesar de la enorme SUBIDA QUE HAN TENIDO TODOS LOS ARTICULOS.

Recomendamos nuestros acreditados géneros blancos.

DR. PAJARES SÁNCHA

DEL INSTITUTO RUBIO

Especialista en enfermedades del estómago, Hígado e Intestinos

CONSULTA PARTICULAR — VILLALAR 3 — DE 2 a 4

MADRID

PARA "LA TARDE"

LOS PROBLEMAS "REALES"

DE ESPAÑA EN MARRUECOS

CEUTA, CIUDAD ESPAÑOLA PUEDE COMPETIR Y AVANTAJAR A TANGER

En el Norte africano, en pleno estrecho de Gibraltar, a corta distancia de Tánger y muy próxima a la costa española (tanto, que una y otra orilla del mar se divisan las azules perspectivas del frontero continente), está enclavada la Ciudad de Ceuta, ciudad española, de glorioso y rancio historial, cuajado de tantos sacrificios como olvidos y negligencias insensatas. La Naturaleza quiso hacer de Ceuta el puerto natural de más envidiables condiciones de todo el continente africano; su situación geográfica ha servido como verdadero puerto de penetración del Mogreb... Ceuta, en poder de un país con verdadera videncia de los destinos del mundo, hace ya muchos siglos, muchos, que estaría convertida en el principal puerto africano de todo el Mediterráneo.

Ceuta fué, es, y precisa que

no siga siendo, la verdadera víctima de nuestras faltas políticas. Los años y los siglos transcurrieron sin que su paso determinase un atisbo de redención. Ceuta era presidio, fué luego plaza militar... Lo que no ha sido nunca es lo que debió ser: cabeza, puerta válvula de seguridad para toda la corriente comercial, de vida, de civilización llegada de Europa occidental y penetrante en el continente africano.

El "contacto" de Ceuta-Algeciras.

No alcanzan a veinte las millas que separan a Ceuta de Algeciras, las dos ciudades españolas hermanas. El mar se angosta y reduce frente a ambas, como para indicar a los hombres el camino más corto para unificar la vida de sus dos orillas. De Punta Camero al faro de Benzu hay menos distancia que de Gibraltar a Tánger y aproximadamente la

LEED, SEÑORAS

A. GABARRON

GRAN CASA DE CONFECIONES

15 ESPOZ Y MINA, 15 — MADRID

Especialidades en equipos para novias y camistillas para ec en nacidos. Blusas y vestidos para señoras. Trajes de niños. Esta casa sirve toda clase de encargos a provincias, enviándole medidas. Confección esmeradísima con arreglo a los últimos modelos.

Gran economía. Prontitud en el servicio.

LA VALENCIANA

ZAPATERÍA

ZORRILLA I LORCA

Es la mejor y más barata

PANIFICADORA de Regino Aragón

¿Queréis comer buen pan y barato? pues comprádselo a este fabricante en los despachos situados en las calles de Nogalte y Charco y en sus kioscos de las plazas de la Ciudad y Barrio de San Cristóbal. Aquí siempre encontrarán público clases superiores y precios económicos.

mitad que de Cádiz al famoso puerto internacional.

El comercio, el interés, el negocio, el dinero, no sabe, no quiere saber de disquisiciones políticas o diplomáticas. Fluye como los ríos, como las torrenteras, buscando el camino más fácil y el más corto, y por él, prófugo, se derrama. Sólo cuando el hombre levanta diques poderosos se fuerce su corriente. Durante muchos años, muchos siglos, la mala política de España se obstinó en hacer de Algeciras, y más de Ceuta, un dique para cerrar el paso a la vivificadora corriente comercial de Europa dirigida a África. Y otros hombres, más videntes, buscan salida a la corriente y aceptan el rodeo de Tánger. En esto únicamente está la importancia de la tan discutida ciudad y puerto moro del Mediterráneo.

A Algeciras llega un ferrocarril español de ancho internacional. En su muelle, los vagones, carga los de mercadería, podrían pasar a bordo de modernos «ferriboats», para volver a la línea terrestre en Ceuta, y de allí, por el camino más corto, dirigirse al corazón del Mogreb. Pero, ¡ay!, que el puerto de Algeciras nunca se termina, los ferriboats son sólo barcasas y modestos buques de nimio tonelaje, y en Ceuta el puerto se hace con suicida pereza, y el ferrocarril existente no es de ancho internacional, ni de servicios prontos y fáciles y no llega más allá de Tetuán.

El nuevo «París-Dakar»

Europa quiere enlazarse con América buscando previamente los caminos más cortos. Salta a África por el Estrecho. Quiere

saltar a América por la angostura atlántica Dakar-Pernambuco

El mayor proyecto será servido por el ferrocarril París-Dakar. Todo el torrente del tráfico, todo el intercambio de los tres continentes será servido por un ferrocarril, venero de riquezas y base de la más positiva influencia mundial.

El trazado que Francia ha calculado para ese ferrocarril intercontinental se aleja sistemáticamente de las zonas de influencia españolas. Y, sin embargo, tiene que atravesar España, o desistir de la zona, y por nuestra zona de Marruecos, o no podrá ser una realidad.

Pero no sigue el camino recto corto, racional. Va a Tánger y no a Ceuta. Cierra el Falso de Tánger y no recorre, como debería, por ser más corto el trayecto, la zona de Yebala, y luego, al sur, prefiere perderse en las dunas de Mauritania a deslizarse por los feraces y firmes suelos de Inú, Sahara español, y Río de Oro, que quedarán arrinconados muertos, asfixiados, al lado de la gran vía férrea, emporio y base de paz y riqueza...

Ceuta puede anular a Tánger

Ceuta es, por razones políticas, geográficas y naturales, sobre todo, la verdadera cabeza ferroviaria del Mogreb. Su puerto más amplio y mejor situado que el de Tánger, anulará a éste en cuanto nos lo propongamos. El enlace de España y Algeciras, a base de ferriboats y de vía de ancho internacional en España y en África, abrevian y aseguran el tráfico comercial. Incluso en situación de competencia con Tánger, Ceuta, puesta en las con-

diciones ya dichas, triunfaría y anularía a su rival.

No habría pretexto, si Ceuta fuera lo que debiera ser, para que el París-Dakar se deslizase por las rutas que hoy se le señalan por Francia y que nos dejaban fuera de la corriente mercantil. España tendría derecho a pedir que el París-Dakar fuese español en la Península, español en el Estrecho, español en el enlazamiento a Ceuta y su continuación, en Tetuán, Beni Arós, hasta Alcazarquivir; español, en fin, en Mauritania, a la altura de Río de Oro, Inú, Cabo Jubá. La mitad de todo el trayecto del París-Dakar, le la línea de Europa-Africa-América, sería española... ¿Calcula el lector, lo que esto significa?

¿Es que el lograrlo significa un sacrificio de cuantía superior a nuestras posibilidades nacionales?... ¡No! En dos años y con muy pocos millones puede acabarse el puerto de Algeciras, el de Ceuta, trocar en ancho internacional la vía que hoy corre de Ceuta a Tetuán y prolongar este tratado hasta el límite sur de Yebala por Alcazarquivir. ¡En dos años y con muy pocos millones! ¿Qué sería entonces de Tánger cuyo puerto no estará terminado hasta dentro de ocho o 10 años? ¿Quién tendría en sus manos la verdadera llave mágica de todo el problema de Marruecos, que no es sino problema de intereses mercantiles? Francia sola no; Francia y España, su igual, sí.

Y en colocarnos en ese plano de igualdad está todo el secreto de los triunfos en lo internacional. En tal situación ya no serían posibles ni los tratados estilo del que se acaba de redactar en París, ni mucho menos la amenaza cierta de postergación y ruina para nuestras plazas y territorios africanos.

Grave responsabilidad tendrían los que en momentos tan críticos como los presentes no lo entiendan así.

Tánger será lo que le deje ser Ceuta. Ceuta es la clave de todo nuestro porvenir internacional.

EL TEBIB ARRUMI

¿Quién fue el primero?

En 1895, en Sr. Poincaré, entonces ministro de Instrucción Pública, debía inaugurar en el Luxemburgo el monumento a Murger.

Después del acto se celebra un banquete oficial a seis francos cubierto, precio que en aquella época era una suma exorbitante para los admiradores que el poeta bohemio tenía en el barrio Latino.