

ley de 3 de Mayo de 1895. Se halla en construcción previa la subasta y adjudicación de las obras aprobadas para su mejora.

Sin embargo, dicho puerto tiene peores condiciones que los dos últimos antes citados, distando tan sólo cuatro millas del de Bares, pues si bien el Cabo Ortegal le protege de los temporales del Noroeste, no pueden fondear los buques en la bahía cuando reinan los vientos del Nordeste. Mas el pueblo de Cariño tiene gran tráfico en pesquería y con las industrias anejas á la misma, y por ello consiguió la aprobación del proyecto de la mejora del puerto y la adjudicación de sus obras.

Muros.—Asimismo es puerto de refugio según se declaró por la ley general de Puertos en su art. 16. Mas careciendo de todos los medios auxiliares correspondientes á un puerto de dicha clase, se formó el proyecto de las necesarias para el caso, que fué oportunamente aprobado, y el cual se halla preparado para la subasta.

Hasta que se emprendan dichas nuevas obras, tan sólo cuenta el puerto de Muros con un muelle de embarque y desembarque y un muro de carretera á lo largo de la playa, que es más bien perjudicial cuando se producen vientos del Noroeste, por la agitación, en tal caso, producida en el mar, que ha sido á veces causa de peligros y naufragios de pequeñas embarcaciones.

El tráfico de *cabotaje* en dicho puerto es de unas 7.000 toneladas por *importación* en 190 buques, anualmente, y de unas 6.000 toneladas por *exportación* en 200 embarcaciones próximamente; siendo escaso, casi nulo, el *comercio exterior* de *importación*, y de unas 7.000 toneladas el de *exportación*.

En la ría ó bahía de Muros desemboca la ría de Noya, la cual exigiría grandes dragados para su navegación, cuyo coste no guardaría la debida relación con su importancia y utilidad.

Puebla del Caramiñal ó del Dedn.—Se declaró á dicho puerto de interés general de segundo orden por ley de 15 de Febrero de 1892. Dicho puerto, ya construído, está situado en una ensenada de buenas condiciones, en la ría de Arosa, con acceso al mismo por una carretera en la costa. Pueden fondear en el puerto buques de gran porte.

Tiene industria pesquera, empleándose barcas por falta de calado para el atraque directo de las embarcaciones mayores. Su tráfico de *cabotaje* es de unas 6.500 toneladas al año, por *importación*, y de unas 5.000 toneladas, por *exportación*, con un movimiento total de unos 170 buques; siendo casi nulo el *comercio exterior* de *importación*, y de 1.700 toneladas, próximamente, la *exportación* para el *exterior*.

Corcubión.—Es un puerto natural de refugio, de muy buenas condiciones, el que fué declarado de interés general de segundo orden por ley de 16 de Mayo de 1902.

Aún no ha sido estudiado el proyecto de las obras de mejora de dicho puerto á pesar del aumento de su tráfico, pues es punto de escala y de suministro de carbón para los buques trasatlánticos que van á recogerlo de depósitos flotantes de dicho material allí establecidos.

Tan sólo cuenta con un muelle deficiente, debiendo construirse un espigón y marcarse los bajos de roca existentes, frente al faro. Dicho puerto se halla frente al de Ceé, al cual sustituye.

El tráfico de *cabotaje* es de unas 3.000 toneladas de *importación* y otras tantas de *exportación* en unos 350 buques, en total.

El *comercio exterior* es de 3.200 toneladas próximamente para la *importación anual*, y de unas 6.500 toneladas para la *exportación* en 200 buques en total al año y por término medio.

Puente Cesures (Padrón).—Dicho puerto se halla situado en la ría del Ulla, tributario de la de Arosa. Se ha declarado de interés general por ley de 31 de Diciembre de 1903. Ha sido aprobado el proyecto de sus obras de mejora por Real orden de 4 de Abril de 1907, y previos todos los trámites necesarios se ha dispuesto recientemente la subasta de las mismas.

Á este puerto le precede en la desembocadura de la misma ría del Ulla el de Rianjo, y una vez mejorada dicha ría, podrá fomentarse la navegación hasta el de Cesures, y cuando se hallen construídas las obras de éste, podrá constituirse en dicho puerto interior el centro del tráfico de Santiago y de su extensa zona.

Entretanto, y á pesar de la carencia de obras en el puerto de Cesures, no es insignificante su tráfico de *cabotaje*, pues alcanza unas 13.000 toneladas al año, por *importación* y unas 12.000 por *exportación*, en 200 buques próximamente. Hasta el presente puede decirse que no cuenta dicho puerto con tráfico para el *comercio exterior*.

Santa Eugenia de Ribeira.—Dicho puerto está situado en la costa Norte de la bahía ó ría de Arosa. Fué declarado de interés general por ley de 16 de Marzo de 1906, habiéndose aprobado el proyecto para la realización de sus obras de mejora. Tiene dicho puerto una ensenada, á la que acuden anualmente unos 200 buques en total para el tráfico de *importación* y *exportación* de *cabotaje*, consistente en unas 2.400 toneladas de la primera y unas 600 de la segunda. El *comercio exterior* es escaso en dicho puerto, pues no llega á 1.000 toneladas en su totalidad.

De lo expuesto respecto á los puertos de interés general de la provincia de la Coruña se deduce que, aparte del de la capital, que es de importancia, y el del Ferrol de carácter militar, merecen citarse por su tráfico el de Cesures (Padrón) (en el límite de las dos provincias de Coruña y Pontevedra), el de Puebla del Caramiñal por sus buenas condiciones para la estancia de grandes buques, y el de Corcubión por su extensa bahía y el tráfico para el suministro de carbón á los buques trasatlánticos.

B. DONNET.

(Continuará.)

VIAJE DEL SR. MINISTRO DE FOMENTO EN ENERO DE 1910

Á LAS NUEVAS POSESIONES DE ÁFRICA

Melilla.—Estadística.

Los datos censales más antiguos que hemos encontrado respecto de la población de Melilla se refieren á 1729, distribuyéndose del siguiente modo: guarnición, 971; desterra-

dos, 1.000; criados, mujeres y niños sujetos á revista, 224. Formando un total de 2.195 habitantes.

Concretando ya los hechos y datos relativos á Melilla y á la comarca circunvecina, agregaremos á los expuestos que en el Mapa publicado por el Ingeniero militar y geógrafo Coello en 1830, se consigna que la laguna de Puerto Nuevo (Mar Chica) fué cegada en parte por el terremoto de 1755; entonces la guarnición era de 1.000 infantes y alguna fuerza de caballería á las órdenes de un General; la población la componían además algunas brigadas de presidiarios y unas 150 familias, siendo el coste anual de la plaza, sin contar el de su guarnición, de 375.000 pesetas.

La descripción de Marruecos publicada por los que luego fueron ilustres Generales, Gómez de Arteche y Coello, en 1859, cuando ya se juzgaba inevitable la guerra con Marruecos, asignaba á Melilla condiciones bastante menguadas, puesto que les supone una población de 800 habitantes además de la guarnición; por cierto que también se relaciona en dicho trabajo la circunstancia de haber ocurrido el terremoto en 1755, que levantó el cordón litoral que limita Mar Chica desde cerca la casa del Cabo Moreno hasta Ras (Punta) Quiviana (corrupción de Quebdana).

Posteriormente, y según los datos de la Junta de Obras del puerto, la población se distribuyó del siguiente modo:

Clase de las personas.	AÑOS DE							
	1875	1890	1900	1903	1905	1906	1907	1908
Paisanos....	374	1.981	5.493	6.403	8.001	"	"	9.482
Guarnición..	1.204	1.490	2.751	3.596	2.929	"	"	5.006
Confinados..	489	500	379	296	275	"	"	"
Totales...	2.267	3.881	9.075	10.298	11.205	12.240	14.116	16.754

El conjunto de los paisanos se formaba en 1905 de 6.160 individuos que formaban la población civil, 1.688 hebreos, 161 moros y 2 indios. En 1908 los paisanos españoles que formaban la población civil eran 9.482, de los cuales 4.363 varones y 5.119 hembras; pero además había 2.207 marroquíes, 36 franceses, 9 alemanes, otros tantos ingleses y 5 italianos.

Los aumentos medios de población han sido de 590 al año en el decenio de 1890 á 1900; de 426, en cada año del quinquenio de 1900 á 1905; de 1.035, en el año de 1900; de 1876, en el de 1907, y de 2.638, en el de 1908.

La distribución por barrios y religiones era en 1908 la que se especifica en el siguiente estado.

Censo de Melilla.—Año de 1908.

BARRIOS	EUROPEOS		MOROS		HEBREOS		INDIOS	TOTAL	
	Varones.	Hembras	Varones.	Hembras.	Varones.	Hembras.	Varones.	Almas.	Vecinos.
<i>Primer grupo.</i>									
Ataque Seco, Cañada y Ensanche.....	1.514	1.707	10	1	50	51	"	3.372	709
<i>Segundo grupo.</i>									
Polígono y Barrio hebreo.....	357	408	61	12	743	706	"	2.257	508
<i>Tercer grupo.</i>									
Cuevas Polígono y Ensanche Polígono.....	334	366	25	5	93	84	"	907	233
<i>Cuarto grupo.</i>									
Santiago, Buen Acuerdo y Cuevas.....	550	633	2	"	5	9	"	1.199	209
<i>Quinto grupo.</i>									
Barrio obrero.....	285	314	5	3	"	"	"	668	115
<i>Sexto grupo.</i>									
Reina Victoria.....	239	261	18	24	79	80	"	701	106
<i>Séptimo grupo.</i>									
Triana, Playa y Fuertes.....	324	306	17	2	8	11	"	668	263
<i>Octavo grupo.</i>									
Mantelete.....	153	231	27	19	35	36	3	504	113
<i>Noveno grupo.</i>									
La Plaza.....	459	551	3	"	90	23	"	1.126	236
<i>Décimo grupo.</i>									
La Alcazaba.....	253	317	1	3	7	11	"	597	221
Guarnición tropas.....	4.785	"	"	"	"	"	"	4.785	"
Total.....	9.288	5.094	169	69	1.119	1.012	3	16.754	2.713

El Ingeniero Sr. Becerra, Director de las obras del puerto, asigna á Melilla en 1908 una población real de 20.000 almas.

(Continuará.)

PEDRO GARCÍA FARIA.