

CB. 1029502

BC RM F/58

# Estrecho de Gibraltar

por

J. G. Sobral

Capitán de navío.

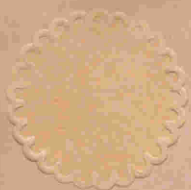


MADRID

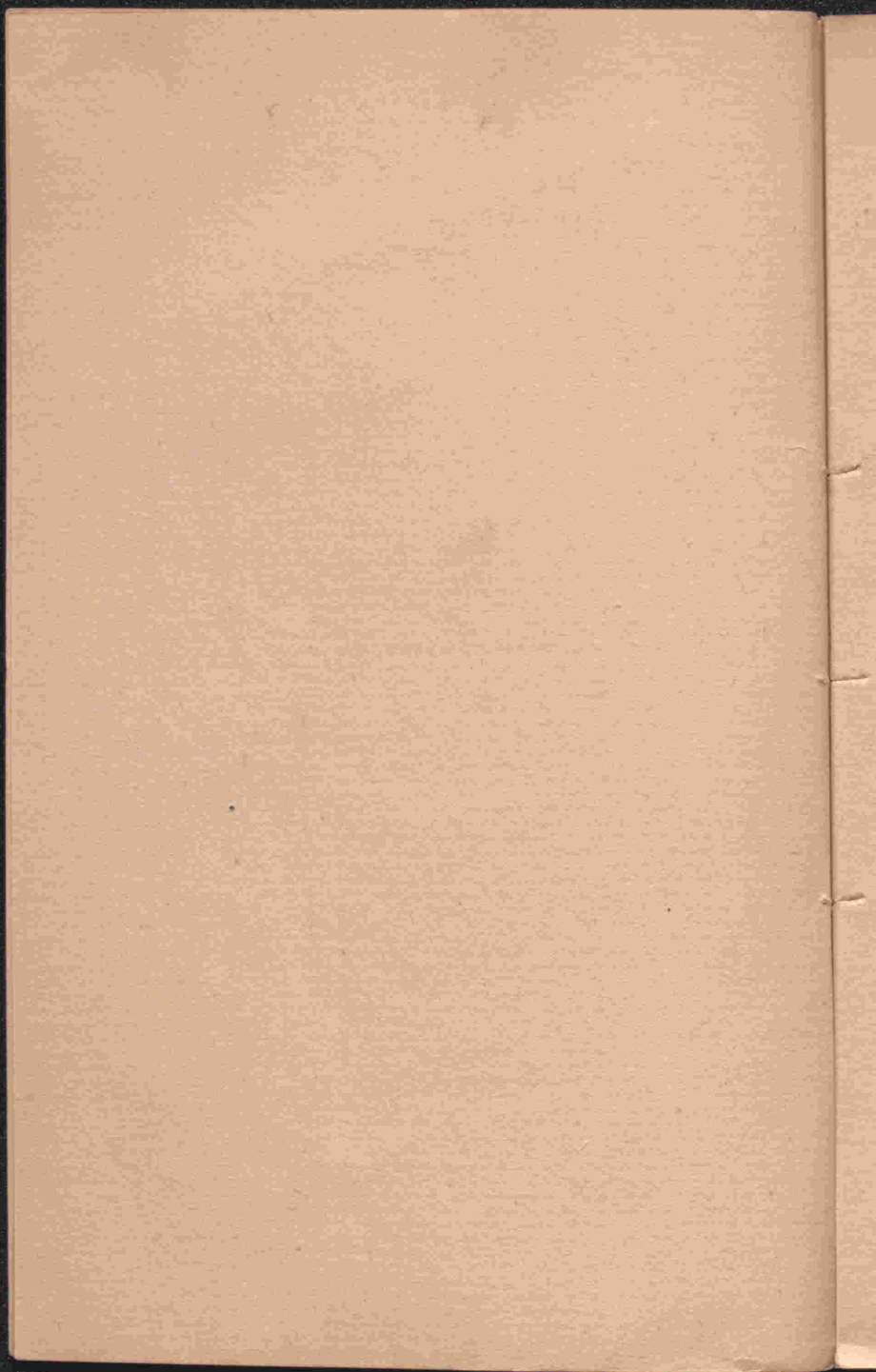
Imprenta de Ricardo F. de Rojas.

Torija, 5.—Teléfono 316.

—  
1913



Estrecho de Gibraltar.





# Estrecho de Gibraltar

por

J. G. Sobral

Capitán de navío.



MADRID

Imprenta de Ricardo F. de Rojas.

Torija, 5.—Teléfono 316.

1913

"Rodríguez M." 112

M. L. Fraimou. Rodeguer  
Marcin, Su adm-  
vador gaurge

10  
J. Fabral

## El Mediterráneo

---

### I

Bizerta, Malta, Gibraltar, triángulos estratégicos, baterías, acorazados, ejércitos de desembarco y todos cuantos elementos militares y navales existen en Europa, entran en variadas y diversas combinaciones como datos en la ecuación marítimo-militar que plantean las naciones para resolver el llamado problema del Mediterráneo y cuya solución estriba en saber cuál será la nación ó raza que ha de dominar en las históricas aguas que adquirió el bautismo de celebridad de los navegantes fenicios. Entra en esta ecuación, además de los elementos citados, un factor cuya medida no depende ni de la cantidad de tonelada de escuadra ni del número de hombres armados, de los distintos pueblos que ambicionan la posesión de la gran cuenca que separa las tierras de Europa de las africanas, factor, más que real, imaginario, por ser expresión de sentimiento

histórico unas veces y de vanidad étnica otras, resultando que al aplicar ese coeficiente, tan variado como las naciones que aspiran á dominar el Mediterráneo, conviértese éste en lago latino, anglo-sajón ó eslavo, y no aparece turco, porque á los súbditos del «gran enfermo» no se les ha ocurrido resolver la ecuación mediterránea aplicándole el factor Islamismo.

La posesión del Mediterráneo es una de esas muchas frases cancillerescas que los diplomáticos no han explicado todavía y no la explicarán mientras que para su expresión empleen sólo las características guerreras que tanto juego dan en las discusiones que se entablan en los distintos Gabinetes políticos cuando tratan de resolver por medios «pacíficos» un asunto cuya solución se está desarrollando á distancia grandísima.

Que Bizerta sea un gran puerto militar y base de operaciones de una escuadra, está fuera de duda, como lo está también que Malta tiene importancia estratégica naval. Que el reparto de Marruecos entre las potencias europeas ha de cambiar las condiciones en que hoy se encuentra el problema militar del Mediterráneo, despréndese de los más axiomáticos principios de la moderna

guerra naval, y que los acorazados, con su séquito de cruceros, torpederos, cazatorpederos y «submarinos» de Francia, Inglaterra y demás naciones, han de jugar papel importante en la transformación político-militar de ese mar que tanto ha influido en la historia humana, no puede escapar á inteligencia medianamente organizada, como no puede pasar desapercibido que á la transformación político-militar ha de suceder la comercial, que de hecho es la que ha de dominar.

Que las orillas del Mediterráneo sean latinas ó eslavas, no significa que las aguas que se extienden desde Esmirna hasta Tarifa y desde Marsella á Alejandría participen de ese carácter nacional: el valor de un mar no está en sus orillas, ni su utilidad puede apropiarse con la sola posesión de sus costas.

El Mediterráneo, como todos los mares del mundo, tiene un valor absoluto en los fenómenos del orden meteorológico y juega un gran papel en combinación con otras fuerzas naturales, para contribuir, con la evaporación y precipitación de sus aguas, al desarrollo de la vida orgánica de la tierra; desde este punto de vista, afortunadamente para la humanidad, está fuera del dominio de las Cancillerías y ambiciones de razas.

Considerado como un medio, indiscutiblemente tiene una importancia grande en la vida político-económica de los pueblos, importancia desprendida de ser el lazo de unión, el puente, si se quiere, por donde se comunican los tres continentes del Antiguo Mundo. Por el Mediterráneo se va á Asia, por el Mediterráneo se va al África oriental, á esas dos regiones que desde los tiempos más antiguos han sido codicias de las naciones de Europa y que á fines del pasado siglo han entrado, contra su voluntad, en juego comercial con los pueblos de la raza blanca. En los recientes acaecimientos africanos y asiáticos está el factor principal que ha de dar solución racional á lo que pudiéramos llamar ecuación mediterránea; en el Extremo Oriente y en las costas índicas del África se están desarrollando los cálculos que nos ha de dar el valor de esa incógnita, que se quiere velar con una fraseología marítimo-militar que tiene su valor, es verdad, pero que es puramente accidental.

El Mediterráneo es y será siempre del que lo utilice como vía comercial; del que tenga necesidad de emplearlo como medio para el transporte de mercancías, exportadas é importadas, pues como mar, desempeña la



función de una carretera, cuya misión principal es unir los centros de producción para el transporte y no para que la contemplen los vecinos que vivan en sus cercanías.

Casi todas las orillas de ese mar, que en un tiempo fué cartaginés, se puede decir que están en poder de los «latinos», y sin embargo, por esa inmensa carretera acuática que va desde el estrecho de Gibraltar al canal de Suez, el comercio marítimo dista mucho de pertenecer á las naciones que miran al África, pues poseen la supremacía de este tráfico pueblos cuyas playas están á gran distancia de las adriáticas ó tunecinas, pero que sus actividades mercantiles é industriales se dejan sentir en las costas que bañan los mares de China é Índico.

Industrias mineras en las tierras del lejano Oriente, ferrocarriles en la Mandchuria y dominios del Celeste Imperio, navegación por los ríos Yang-tzi-kiang y Peihó, transversales férreas desde Mombasa al interior del África, para enlazar con la línea central que va desde El Cabo al Cairo, son manifestaciones claras y palpables de la actividad de esos pueblos de las orillas del Elba, del Mersey y del Escalda, que pensando menos que los meridionales en las «poéticas ondas

azuladas» del mar latino, frecuentan, en cambio, con sus naves las aguas mediterráneas, en número tal, que casi llenan con los nombres de sus buques las hojas de entrada y salida por el estrecho de Gibraltar y Suez, de la estadística llevada por el semáforo de Tarifa y Compañía del canal.

En las tierras y mares que nos separa el mar Rojo está la solución del llamado problema del Mediterráneo, porque allí es donde los pueblos de la Europa del Norte están desarrollando con su explotación la riqueza, creando puertos comerciales, que á manera de reóforos se unen por poderosas corrientes de actividad mercantil con los que posee más acá de los Urales.

No son los puertos militares del Mediterráneo, ni serán los que solos con sus cañones dominaran las aguas que bañen sus baterías, aunque así lo crean los que por un excesivo amor á la hermosa historia helénica y romana olvidan cuál es la verdadera potencia de las naciones modernas.

El valor económico de un país es el principal factor, y quizás el único, que mide con verdadera exactitud su «potencialidad externa», ó sea su vida exterior. La suma de las exportaciones é importaciones, el conjunto



de mercancías brutas y elaboradas, cambiadas por las de otras naciones; el comercio, en una palabra, hace ver con clara percepción el grado de adelanto de un pueblo, é indica su cantidad de trabajo, como los grados termométricos indican la cantidad de calor de un lugar, y de la misma manera que entre la temperatura y el movimiento molecular de los cuerpos existe una relación directa, existe también otra entre el comercio y la actividad ó movimiento de los pueblos.

Como á mayor movimiento molecular corresponde mayor temperatura y más alta graduación termométrica, á mayor actividad industrial y manufacturera de un país corresponde mayor comercio y más alta graduación de éste; la balanza comercial es el termómetro que mide los grados de vida de las naciones. No se puede ni se debe estimar la potencia de una nación sin tener en cuenta su característica económica, porque ésta es la base de todas las demás.

No puede existir ni poder naval ni poder militar que respondan á sus objetivos, si no tienen como base de sus desarrollos y como sostén de sus elementos una acción comercial que los siga.

De nada serviría, y ningún objeto reali-

zaría, la conquista de un territorio, si detrás del ejército conquistador no fuese el elemento comercial é industrial.

Los cosacos han conquistado la Siberia; pero al genio militar y diplomático de Muravief, que llevó las tropas rusas hasta las playas del Océano Pacífico, siguió el impulso mercantil tendiendo una vía férrea desde los Urales hasta Vladivostok, convirtiendo las tristes ciudades de la Siberia, que servían como lugares de deportación, en centros fabriles é industriales.

Avanzan los soldados de Kirtchener desde Wadi-Halfa hasta Kartun, y al mismo tiempo van tendiendo por la retaguardia el ferrocarril del Bajo Egipto.

Aseguran los belgas sus conquistas del Congo tendiendo rails por los bosques ecuatoriales del Negro Continente, y lanzando buques de vapor por el inmenso río que da nombre al Estado Libre.

Los comerciantes de Kiel, Hamburgo y Bremen afianzan con su comercio las adquisiciones militares de Alemania en China y África.

No se debe pensar en conquistas cuando no se cuenta más que con el elemento armado, como no es posible pensar en expansión

colonial cuando se carece de expansión comercial.

La acción armada de una nación obra como medio, pero nunca como fin en la vida exterior de los pueblos, y como medio para la conservación de sus derechos y respeto á la soberanía de un Estado, tiene capital importancia.

La exterioridad de la vida de una nación la da el comercio, la determina su actividad industrial, y cuando ambos adquieren intensidades superiores á las necesidades internas del país, saltan y se difunden más allá de los límites de sus fronteras, como sale el vapor de una caldera cuando la presión es mayor que el límite que marca su válvula de seguridad, que válvula de seguridad comercial de un pueblo es el límite de su consumo interior.

Combínense los elementos armados terrestres y marítimos con los puntos estratégicos del Mediterráneo, porque son factores de indiscutible valor para la solución de los problemas que hoy pesan sobre ese mar; pero no se olvide ni se deje de tener en cuenta el que realmente determinará con precisión la verdadera política que ha de seguir ese pueblo, el factor económico.

Los cañones del Mediterráneo no podrán apagar los fuegos de las baterías que en forma de docks tienen los puertos de Liverpool, Amberes y Hamburgo, baterías cuyos proyectiles son hermosos transatlánticos con riquísimos cargamentos para los confines de Asia y África.

Los cañones sirven para batir la barbarie, pero jamás se han podido volver contra la industria y el comercio, signos de la civilización.

*El Imparcial*, Madrid, Octubre 1902.

---

## II

En la tarde del 7 embocábamos el estrecho de Gibraltar en línea de fila en el orden siguiente: *Carlos V*, *Reina Regente*, *Extremadura*, *Princesa de Asturias*, *Cataluña y Río de la Plata*; un buque de guerra holandés, que navegaba de vuelta encontrada, se aproximó á nosotros y saludó al cañón á la insignia de nuestro almirante, saludo que le fué contestado por el *Carlos V*.

Mar llana, hermosa, tranquila; las serranías del Atlas, con sus cumbres cubiertas de nieve, por estribor; las costas españolas, por babor; Tetuán, Marraskes, Fez, al Mediodía; Algeciras, al Norte; nombres africanos y español que tanto suenan en la cuestión occidental del Mediterráneo y que los accidentes de los asuntos de Marruecos ha enlazado tan estrechamente para que el de la ciudad española pase á la historia de la diplomacia con enorme relieve, por haber sido



el sitio donde casi todas las naciones europeas, en amistosa reunión, han decidido la suerte del imperio moro.

Fuimos dejando el estrecho, hasta perderlo de vista en la obscuridad de la noche, pero divisándose la farola de Punta Europa, por la popa. Navegábamos en pleno Mediterráneo, mar pequeño por su extensión, pero grandioso por su historia. No es posible verse en medio de sus aguas sin sentirse impresionado no sólo por el pasado de la civilización humana, sino por los acontecimientos del porvenir, y es mucho más grande la impresión cuando se experimenta desde á bordo de una nave de guerra; parece que en las ondas de ese mar han quedado marcadas las estelas de fenicios, griegos, romanos, cartagineses, venecianos, catalanes y levantinos que lucharon por su dominio comercial y militar, para asegurar á sus puertos las riquezas de sus costas. Al fondo del Mediterráneo se dirigían las naves levantinas y en las radas y puertos del Asia Menor fondeaban para recoger los productos del interior asiático.

Hasta el estrecho de Gibraltar se dirigieron fenicios y griegos para cargar sus barcos con las riquezas de la Europa occidental y

hacia ambos confines aprobaron las naves venecianas. Parecía que el Mediterráneo sólo era camino para unir los dos más viejos continentes, y que únicamente al paso fondeaban los barcos en la costa Norte del continente africano, pero sin que la influencia comercial de sus tripulantes y cargadores pasase más allá de las primeras dunas de arena de la Cirenaica ni de las vertientes septentrionales del Atlas.

Estas ideas pasaban por mi cerebro, paseando por la hermosa y amplia toldilla del *Reina Regente*, cuando distrajeron mis pensamientos las señales que hizo la capitana *Carlos V*, para que los buques cambiasen de formación y pasasen de la de fila á la de grupo. Hiciéronse estas señales durante la noche, que fué dedicada á ejercicios de evoluciones propias de una escuadra.

Al amanecer del 8 estábamos á la altura de cabo de Gata; seguía el mar espléndidamente bello; era el que tan repetidamente han llamado los poetas el «mar de las azules y tranquilas aguas». Pasaron algunos buques con rumbo al Oeste; uno de ellos debía venir del canal de Suez, seguramente del Asia, del Extremo Oriente.

Sigue el Mediterráneo siendo únicamente

paso de comunicación de Europa con Asia, como si al Sur de sus aguas no se extendiese un continente inmenso, rico y fértil, como es el africano.

Más allá de esas dunas arenosas de Trípoli y esas sierras del Atlas que detenían á los comerciantes griegos y fenicios y hasta á los modernos, hay un mundo nuevo, en el concepto de la civilización, pero que se está vistiendo con todo el ropaje de Europa, con ese ropaje de ferrocarriles, telégrafos, vapores, explotación de minas, que como mancha de aceite se ha ido extendiendo desde las costas de los océanos Índico y Atlántico hasta penetrar al interior de Sudán, mancha que con rapidez vertiginosa ha venido para el Norte, para convertir esa África que hace poco casi toda ella era desconocida, en un mundo con todas las actividades de la vida civilizada que tiene Europa.

Ese día se aproxima con rapidez asombrosa, como asombrosa será también la cantidad de buques que circularán por las aguas mediterráneas para salvar ese pequeño espacio que separará los dos continentes civilizados.

La rapidez del desarrollo que ha tomado la colonización industrial y comercial de



Africa obedece á razones de índole económica y política con relación á los continentes americano y asiático, que obliga á las naciones europeas á mirar con codicia á esas tierras donde no pueden temer las concurrencias de pueblos con vitalidad suficiente para imponer su hegemonía política y comercial.

Si hay en Europa nación que debe mirar con más atención el desplazamiento de la preponderancia comercial hacia el continente africano, es España, que por su extremo Sur está más cerca que ninguna otra, y por poseer una costa levantina, cuya prosperidad ha de ser grandemente aumentada con el comercio que se le prepara para el porvenir no lejano.

La transformación económica del Mediterráneo ha de ser colosal, y con la transformación económica vendrá un cambio en su valor político-militar, sobre todo para los pueblos que tienen costas en sus aguas y territorios que los baña al Norte de África.

¿Quién puede dudar un momento lo que significa para España, lo que le afecta, el despertar de África convirtiéndose en un continente como Europa, con sus grandes naciones nacidas de colonias ya hoy desarro-

lladas? España debe mirar y considerar como resuelto lo que se ha llamado hasta aquí problema africano y prepararse con sus buenos elementos navales para el comercio transmediterráneo, que tiene que alimentar por el estrecho de Gibraltar y sus costas del Este.

Estas consideraciones me hacen olvidar que rebasado cabo de Gata seguimos navegando para el Norte y Este á marcha moderada y empleamos todo el día en hacer ejercicios tácticos con los seis buques que constituyen la escuadra. Todo el día 8 y noche del 9 continuaron los ejercicios navales, hasta que en la mañana del último, previas las señales, nos dirigimos al fondeadero de Alicante, donde dejamos caer el ancla fuera del puerto los cuatro buques grandes, fondeando en el antepuerto los cruceros *Río de la Plata* y *Extremadura*.

Encontramos Alicante preparado con todas sus galas y dispuesto á manifestar su satisfacción por recibir á Su Majestad. No conozco bien los intereses locales de esta población; pero sí conozco, sólo viendo su puerto, que es un pueblo que vive, no sólo en el presente, sino en el porvenir. Parece que prevé, que ve, que adivina lo que van á ser las aguas de ese mar sobre que se asien-

ta aquel cuyas olas van hasta las costas de Esmirna, de Argelia, de Trípoli y Egipto, donde se ha de desarrollar con intensidad colosal el comercio marítimo. Yo no conozco, repito, vuestros intereses locales; pero sí conozco, y vosotros mejor que yo, que vuestra situación en la costa levantina os favorece para ese tráfico marítimo, y habéis de pedir á los Poderes, contribuyendo al mismo tiempo con vuestro esfuerzo al desarrollo de la política que hoy se llama africana, á desarrollar vuestro puerto, dándole dimensiones que le hagan capaz para el porvenir y fomentar el transporte marítimo, porque sólo así, sólo con esas armas, se llega á dominar el mar, y el mar Mediterráneo será dominado por el que tenga más naves surcando sus aguas.

Pero si la Historia sirve de algo, y yo creo que sí, porque de lo contrario estaría á la altura de los «cuentos tártaros»; si la Historia, repito, enseña, acordarse, mejor dicho, acordémonos, que detrás de esa fuerza naval mercantil tiene que existir, para que su eficacia sea completa, la fuerza naval militar. No olvidemos lo que ha sido el poder colonial de España por carecer de esa fuerza naval, para que si hemos de ir á tomar nues-

tra parte en la colonización económica moderna del África, cuyos primeros jalones están plantados, hemos de prepararnos guardando el camino que á dicho continente conduce, y ese camino forzosamente está en el agua, está en el Mediterráneo.

Voy á terminar estas líneas dirigiendo un saludo al pueblo alicantino, diciéndole al mismo tiempo que si hoy se presenta en su puerto una escuadra modesta por su número, lo es, en cambio, rica y poderosa por el espíritu que anima á todos sus tripulantes, desde el almirante hasta el último grumete, que desean ver crecer el poder naval de España, ver aumentar sus unidades, para servir de garantía de seguridad á sus compatriotas.

¡Ojalá que vuelva á las aguas alicantinas en breve tiempo con escuadra más poderosa, para que durante vuestra activa vida mercantil, vuestros armadores, vuestros buques desarrollen todas sus actividades con tranquilidad y seguridad, y que no vuelva á despertar España, como en época no muy lejana, el estruendo que hizo en Asia y América el derribamiento de su poder colonial!

A bordo del *Reina Regente*, Alicante, 13 Febrero 1911 (*El Eco de Levante*).

## De Europa á África

---

La Conferencia de Algeciras no ha terminado su misión con sentar unas bases de garantía para la integridad del Imperio de Marruecos, reglamentar la vida comercial de las naciones civilizadas en las ciudades morunas y dictaminar sobre la creación de Bancos y obras públicas que se lleven á cabo en tan codiciado pedazo africano.

Es de necesidad que todas las naciones que han suscripto el Acta levantada después de los debates de la Conferencia, inspirándose en un sentimiento de verdadero espíritu civilizador, coadyuven á la empresa, á la acción, al medio único que existe para levantar un país á la altura de la vida moderna, que es la construcción de vías férreas.

Marruecos, como todos los pueblos atrasados, no despertará hasta que no suene por sus campos el estridente silbato de la locomotora; sin este medio de penetración, esta-



rían todavía el *Farwest americano*, la Siberia, el Sudán y Cafrería en las mismas condiciones de atraso y hasta de salvajismo en que se encontraban antes de tener sobre sus suelos las hermosas cintas paralelas de acero por donde rueda una de las manifestaciones más grandes de la inteligencia humana: la locomotora.

Recibiéronla esos pueblos atrasados y salvajes, al principio con miedo y temor, é inspirados en estos sentimientos trataron de detener su marcha; pero cuando se penetraron de las ventajas tan grandes que les reportaba para el transporte, hasta prestaron su ayuda para tender las vías de hierro sobre las que tan rápida y cómodamente podían cruzar sus territorios, ahorrándose los fatigosos viajes hechos á pie ó sobre camellos. Dígalo, si no, el sudanés, el uganda, matabel en Africa, el indio en América, y mongoles y siberianos en Asia. Por Mombasa al lago Victoria, por el cabo de Buena Esperanza á Salisbury, por Alejandría á Kartum, por Argelia al Sahara, por el Senegal hacia Timbuctu, y por otros sitios del continente africano, va penetrando el gran invento de Stephenson, y conduciendo á los viajeros con la misma facilidad, rapidez y comodidad que pudiera hacerlo des-

de París á Berlín. Hace poco más de una decena de años, que pensar en ir al Sambese ó al lago Victoria era una locura, si no se contaba con medios pecuniarios para pagar numerosa expedición de cargadores y soldados que, en constante lucha con los naturales y venciendo los ataques de las tribus, conseguían el resultado de la expedición, al cabo de meses, durante los cuales se había disminuído el número de los expedicionarios, por defunciones á causa de las fiebres ó de ataques de los naturales.

Hoy se utiliza el *sleeping*, y se va al lago Victoria y otros sitios del interior del continente negro, como se va de Madrid á París ó á cualquier otro sitio de Europa.

Por casi toda la periferia del África se va entrando hacia el interior en vías férreas, y al ver esto, apenas y entristece saber que en Marruecos no se puede pasar de la costa, y que poblaciones tan cercanas como Fez y Marraskes se encuentran más lejos del contacto europeo que los lugares que hay en el corazón africano.

Indudable es que esto no obedece á dificultades de orden técnico y económico para la construcción de líneas férreas que pongan en relación el interior del Imperio con su cos-

ta, sino á las que las codicias y celos de las naciones europeas han levantado para obstruirse mutuamente ese camino de dominio comercial, inspirándose en un egoísmo que redundará en perjuicio de todos sin excepción.

Una nación sola ya hubiera realizado tal obra, porque naciones aisladas lo han llevado á cabo en países hostiles á los inventos europeos, y de extensión tal, que asustan los medios económicos que ha sido necesario emplear. No son los marroquíes refractarios al ferrocarril, como no lo son hoy los sudaneses, los negros del Senegal, los del Congo, ni los cañes y matabeles; los refractarios son los europeos, que por sus mutuas envidias y egoísmos se oponen á que una nación determinada realice tal obra, porque ven en esto la merma de sus ingerencias en la política de ese pueblo.

Es necesario que por humanidad, por culto al progreso y civilización, las naciones todas coadyuven á esa obra; estudiando el medio de darle un carácter internacional á la empresa que lleve á cabo la verdadera obra de civilización de un pueblo, que aparejará en sí el acercar el continente africano á las naciones europeas, favoreciendo el transporte de mercancías y hombres entre los dos con-



tinientes que separa el Mediterráneo y que casi se tocan en el estrecho de Gibraltar.

España es quizás la nación más interesada, porque será una de las más favorecidas, en que se construyan líneas férreas en Marruecos, que, continuadas por el Sur, enlacen con las del interior del continente, para que la red general de líneas que parten del cabo de Buena Esperanza tenga su ramal al Noroeste de África, como está en camino de tenerlo al Nordeste por Egipto.

Para apreciar lo que acortaría el camino á Europa una línea ferrea que, partiendo de Marruecos, terminase en el Cabo, expondre-mos las distancias de los distintos trozos de esa vía:

	<u>Millas.</u>
De Marruecos (Ceuta) á Timbuctu.....	1.050
De Timbuctu al lago Chad.....	840
Del lago Chad, atravesando el Congo Francés	540
Del Congo Belga. ....	900
De Rodesia á Colonia del Cabo.....	1.260
TOTAL.....	<u>4.590</u>

que, reducidas á kilómetros, son, próximamente, 9.000, que un ferrocarril, á razón de 50 kilómetros, puede salvar en siete días y medio; y si añadimos dos y medio para ir, atravesando el estrecho de Gibraltar, por

Madrid y París, á Londres, resulta que en diez días se podrá ir desde la metrópoli inglesa hasta la Ciudad del Cabo ú otro punto del África del Sur.

Hoy, para trasladarse desde Inglaterra á su colonia sudafricana, se tarda por mar:

	<u>Días.</u>
De Southampton á la Colonia del Cabo.....	19
De ídem al Port Elisabeth.....	21
De ídem al Natal.....	26

La importancia de esa línea férrea no tiene por base el transporte sólo de los viajeros, sino la vida que le daría el arrastre de las producciones de los territorios que ha de recorrer, como viene probándose en los trozos que hay ya en explotación en la parte austral de África.

	<u>Km.</u>
De Túnez, por el lago Chad, al Cabo, hay.	8.000
Y de Alejandría, por El Cairo.....	7.000

Resultando que si esas líneas se llegan á construir con sus transversales correspondientes, como la Mombasa-Victoria, ya en explotación, y otras que hay en estudio y proyecto, no sólo aumentaría grandemente el movimiento comercial en toda el África, sino

que facilitaría la comunicación de su centro con Europa.

España se encuentra en la periferia de Europa y bastante alejada de su centro, lo que hace que no sea nación de tránsito ó paso, ese tránsito que tanto influye en la vida de muchos pueblos, por afluir no solamente las mercancías, cuyo transporte es riqueza, sino viajeros y comerciantes que forzosamente tienen que consumir para el sostenimiento de la vida.

Si esos ferrocarriles de Marruecos, enlazando con los del resto de África, se conectan al través del estrecho con los de España y demás naciones europeas por medio de una navegación cómoda y regular, dejará nuestra nación de ser término de la red general ferroviaria europea, y formaría lazo de unión de los caminos de hierro de dos grandes continentes, y entonces los viajeros, que evitan las navegaciones largas y penosas, y las mercancías que tuvieran que ir á esos lugares á que los buques no pueden llegar, pasarían por nuestro país; é ingleses, para ir al Cabo, Rodesia y Natal; belgas, al interior del Congo; franceses, para Senegal; portugueses á Mozambique, utilizarían ese medio de transporte, que no sólo beneficiaría á

ellos, sino á España, que serviría de intermediaria.

No es un secreto que la intensidad de la vida de algunas capitales europeas es hija de ese continuo movimiento del tránsito de hombres y mercancías procedentes de otros países, que llevan con ellos ideas, que siembran por donde pasan, y establecen así un comercio intelectual que despierta á la población que lo recibe.

Nuestra nación debe procurar el salir del estado de aislamiento en que se encuentra, haciendo que esos nervios de la vida de los pueblos, llamados vías de comunicación, pasen por ella, para sentir sus vibraciones y despertar del letargo á que accidentes geográficos le condenan hoy, y por eso ella es la más interesada en procurar que á los acuerdos del Acta de Algeciras siga otro de las naciones signatarias de ese Acta, referente á la construcción de ferrocarriles en el Imperio del Mogreb.

*Europa en Africa*, Madrid, Enero 1910.

## De Ceuta á Tetuán.

---

Los cimientos del gran receptor de riqueza y prosperidad para España están en el camino que une á Ceuta con Tetuán; pero no en el camino tal como hoy existe, sino con su línea férrea, que no sólo acortará el tiempo para comunicar las dos mencionadas poblaciones, sino que dará valor á las tierras que en ambos lados de la línea se pongan en explotación.

Tiene Ceuta una característica de importancia para ser puerto comercial: la característica de su *hinterland* económico, base fundamental de la prosperidad y desarrollo de todo puerto marítimo.

Ceuta puede y debe ser el punto de convergencia de vías interiores del Imperio marroquí, y lugar de recepción de los productos que por esas vías se transporten para reexpedirlos luego á Europa, sea atravesando el estrecho de Gibraltar para coger los



caminos de hierro europeos, si son mercancías de gran valor y poco peso, ó sea para enviarlos por mar á los diferentes puertos de otras naciones, si su transporte exige la vía marítima como más económica.

La construcción del puerto proyectado en Ceuta exige, si ha de servir para algo, si ha de dar rendimiento, que se le ponga en contacto con el interior de Marruecos por una línea férrea; de lo contrario, será tan inútil como lo sería un gran depósito de repartición de agua, sin tubería receptora alimenticia de este líquido.

No hay puerto comercial adonde no aflu-  
yen líneas férreas ó canales, que son las re-  
des circulatorias de las mercancías del *hin-  
terland* del puerto.

Ceuta, que tiene proyectado su puerto comercial, pide, como complemento necesá-  
rio é indispensable, esa arteria férrea llama-  
da ferrocarril, por donde irá el líquido vivifi-  
cante de las mercancías, que le dará vida y  
energía para repartirlas ó transvasarlas al sis-  
tema arterial de comunicaciones europeas.

Téngase en cuenta, y la historia de los  
caminos de hierro con hechos lo prueba, que  
la dificultad de orden moral con que se ha  
tropezado en la construcción de líneas fé-

reas en países no enclavados entre pueblos civilizados, ha estado en la realización de los primeros kilómetros, pues una vez que la locomotora ha recorrido éstos, ella misma se ha abierto el campo para los demás.

La verdadera política de penetración, no sólo en Marruecos, sino en cualquier otro país, es la del ferrocarril, porque es la vía de *minima resistencia* para el movimiento de mercancías y hombres, y con éstos el de las ideas civilizadoras, las cuales van esparciéndose entre los naturales, que se las asimilan por encontrarlas beneficiosas para la vida.

Pueblos que hasta hace muy poco vivían en el olvido y desconocimiento de Europa, como los que están enclavados entre el Aral y golfo Pérsico, costa de Palestina y fronteras de la India, han despertado al sentir la influencia de los caminos de hierro que se han construido en toda esa parte del Asia.

Armenia, Turquestán y Arabia van aumentando sus kilómetros férreos, y con sus líneas telegráficas comunican diariamente con Europa, y se sabe lo que ocurre en cada instante en el Ararat, en la Meca, en Samarcanda, poblaciones que hace muy pocos años se conocían sólo por tradiciones históricas.

Esas nuevas vías de comunicación asiáti-

cas han acortado la distancia entre Europa y Asia, y el enlace que con las europeas tienen ha influido grandemente en derivar algo la corriente circulatoria comercial hacia el fondo del Mediterráneo.

Productos que antes iban en caravanas á la India, y en ferrocarril después á los puertos del mar Índico para embarcar en transatlántico, que por Suez y el Mediterráneo eran conducidos á Inglaterra ó mares del Norte de Europa, van hoy á los puertos del mar Negro, Caspio, Aral, y desde aquí, por tierra, son conducidos á Europa; y si alguna mercancía exige la vía marítima, de los puertos del mar Negro van á Génova ó Trieste, como puntos más cercanos al centro del continente europeo.

Esto ha contribuido á restar el número de buques que pasan el estrecho de Gibraltar, y á esto se debe que la importancia comercial de la plaza que da nombre al estrecho haya disminuido, porque son menos los barcos que tiene que abastecer de carbón, víveres y vituallas, que es á lo que se reduce el valor comercial de la tan renombrada plaza marítimo-militar inglesa.

Gibraltar, Malta, Perín y Aden no son puertos comerciales, porque carecen de *hin-*



*terland* comercial: son puertos de abastecimiento para los buques de guerra y de comercio; llenan como principal función la de arsenal, como puntos estratégicos que Inglaterra tiene repartidos en la gran ruta comercial que va desde su metrópoli hasta la India.

Coincide siempre la derrota mercantil con la derrota marcada por los jalones estratégicos de cabos é islas convenientemente fortificados y preparados con recursos para la flota militar que ha de garantizar el libre paso de la mercante.

Singapoore y Hong-Kong en los mares de China; Sierra Leona, Cabo Costa y Bahía de Tablas en el Atlántico, desempeñan iguales funciones estratégicas para el comercio inglés.

Los Estados Unidos, con sus aspiraciones á la dominación del Pacífico, se han apoderado de Hawai y Filipinas, islas que están en la gran derrota comercial del Norte del Océano que descubrió Balboa.

No será Ceuta puerto de característica militar, porque la Naturaleza le ha negado esa virtualidad, colocándole en situación de puerto indefendible, pues no le protege ningún accidente topográfico que le oculte á la vista del enemigo; también ha de diferir Ceu-

ta de Gibraltar, de Malta ó de cualquier otro peñón ó islote fortificado que guarde una ruta comercial, porque su valor é importancia ha de estar en su comercio y en ser posición africana que se acerca bastante á Europa y comunicar con ésta con sólo atravesar el estrecho, para alcanzar la línea férrea de Algeciras, Madrid, París y Londres.

Ceuta, Tetuán, Alcazarquivir, Fez..., es el camino férreo que ha de justificar la existencia del puerto que se proyecta construir en el primer punto.

Pensar que á los millones que cuestan estas obras hidráulicas, y que se han de consumir en Ceuta y Melilla, podrán responder á cubrir sus intereses y amortización con el cambio que se haga con cuatro moros desarrapados que traigan á la plaza unas cuantas gallinas, huevos y algunos dátiles, es necio, cándido, por no decir otra cosa.

Se quejan en Melilla y Ceuta de que el comercio no responde á los gastos que se hacen en esas plazas; pero ¿qué comercio puede haber donde no hay caminos ni vehículos de transporte, ni industria, manufactura, ni deseos de satisfacer los refinamientos de la vida moderna de los pueblos cultos y civilizados?

¿No hemos visto cómo se suprimió el *Marocco-expres*, tren semanal entre Madrid y Algeciras, que empezó á circular hace próximamente un año? ¿Con qué ferrocarril marroquí iba á enlazar después de llegar á Algeciras?

Ceuta y Algeciras son las ciudades que con más entusiasmo deben trabajar para que se lleve á cabo la construcción de la vía férrea que llegue á Tetuán.

Ceuta tiene su porvenir, y muy brillante, haciéndose una de las primeras plazas comerciales del continente africano, y para eso no necesita más que la construcción de su puerto, la vía férrea á Tetuán y la desaparición de su población penal; de la misma manera que se ha quitado el penal en Melilla puede quitarse en Ceuta, y así se conseguiría que á la población militar que contiene, y que es necesaria para su defensa, se sume otra población civil, que es la que ha de llevar los elementos trabajadores, industriales y comerciales, que son los necesarios para el fomento y prosperidad de la población.

La costa de Marruecos, sea la mediterránea ó sea la oceánica, se distingue por la carencia de puertos de abrigo, como le pasa á todo el continente africano, donde los fon-

deaderos de seguridad para los buques son escasísimos, á pesar de su gran periferia.

Sin embargo, Ceuta es un lugar de la costa donde mejor partido se puede sacar para hacer un refugio á los buques en el puerto artificial que se proyecta en su parte Noroeste, puerto que podría tener una ampliación, si el tráfico lo exigiese, comunicándolo al través del istmo, cortado hoy por un foso, con la ensenada del Sur, llamada de la Almadraba.

Llevamos muchos años ocupándonos de Marruecos y planteando el problema, cuya solución tanto interesa á España, de muy diferentes maneras; pero sin llegar á un fin real y práctico, á pesar de los esfuerzos dedicados á su estudio.

Hay que reconocer que en estos últimos años se va viendo más clara su solución, y gracias á elementos que han intervenido con su propaganda y hasta con su acción, se dibuja el camino para alcanzar algo real y tangible, que no sea política contemplativa, sino de utilidad comercial para el país, y al mismo tiempo se va abriendo los ojos para ver que las conquistas modernas no se hacen con lamentaciones y con el recuerdo de leyendas más ó menos históricas, sino con la acción

que dan los medios industriales para tender los railes de un ferrocarril.

Hace falta, es necesario que Ceuta sea la puerta de entrada en Marruecos para España, y que se piense que esto se conseguirá haciendo cuanto antes el ferrocarril á Tetuán.

No puede ni debe España continuar más tiempo teniendo encerrada en los muros fortificados de esa plaza una guarnición para contemplar años y años las alturas del Hacho y de Sierra Bullones, y de continuar así, puede dar lugar á que mañana sea tarde para salir, porque otros pueblos más codiciosos y más activos se adelanten por otro camino para hacer en esa parte de África lo que nosotros hemos debido realizar hace años.

Un día grande para la política de España en Marruecos será aquel que al abandonar el vagón del tren en Algeciras, sea para meterse á los pocos minutos en el de Ceuta para Tetuán.

Febrero, 1909.

\*  
\* \*

Elevémonos más en ideas y aspiraciones, seamos grandes en nuestros proyectos de mejorar las condiciones económicas de nuestro país, y dirijamos la vista por encima de



las cumbres del Atlas, de esa cordillera marroquí que parece sirve de pantalla, que nos impide ver el gran horizonte que se extiende en los territorios africanos, que alcanza las aguas que bañan el cabo de Buena Esperanza.

Hay algo más que interesa á nuestra nación en las tierras descubiertas por Livingstone y Stanley, donde existen regiones inmensas que ayer estaban en estado salvaje y que hoy se están transformando social y económicamente, gracias á los elementos civilizadores que han llevado otros pueblos: la chimenea de la fábrica, el ferrocarril y el buque han penetrado en el Sudán, Uganda, Tanganika y Congo, donde la intensidad de la vida industrial, agrícola y minera van aumentando en progresión creciente.

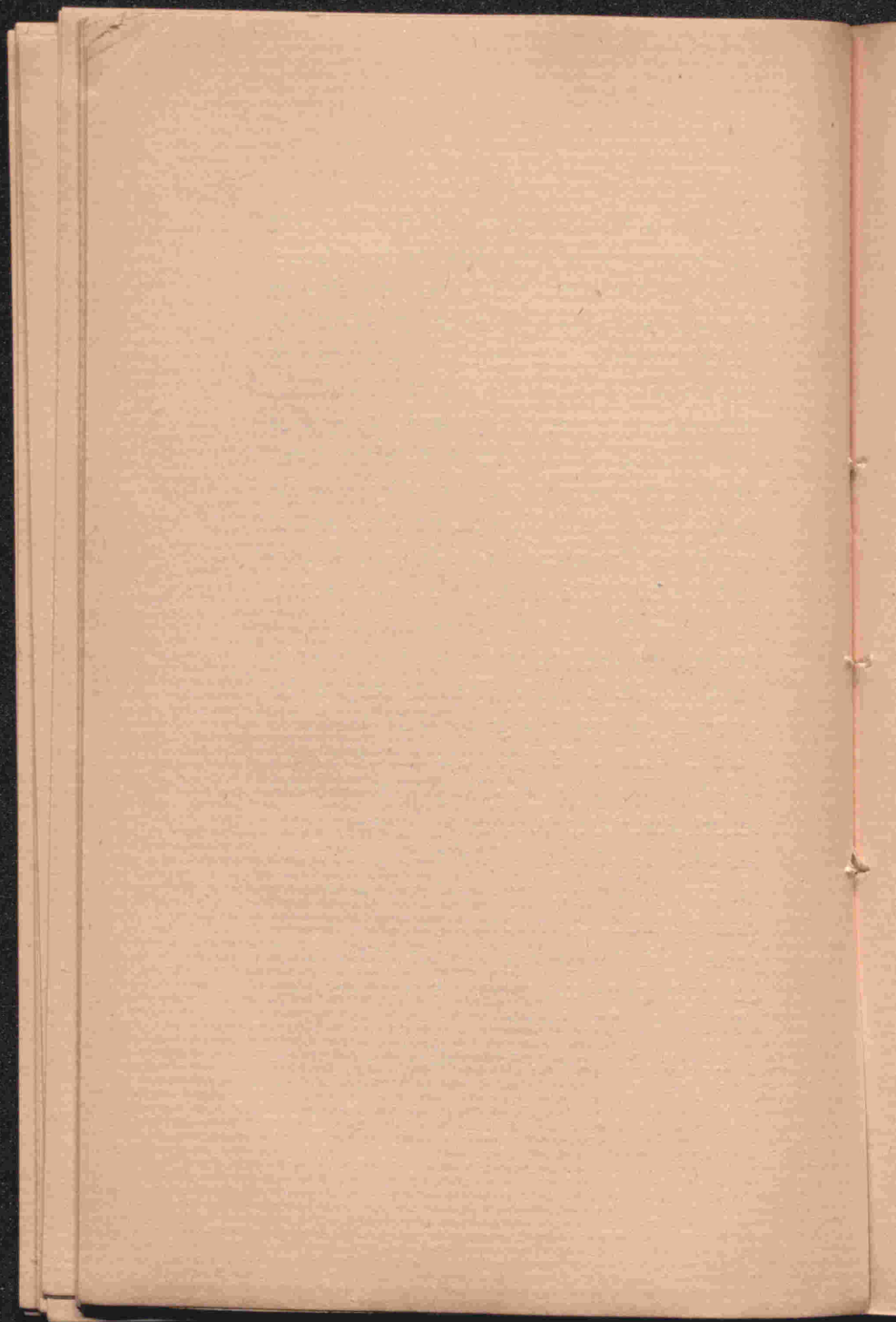
No es la costa, que corre desde el Muluja á Tánger, del continente africano lo que sólo interesa á España, es el continente todo, el que se extiende desde Ceuta al Cabo y desde Monrovia al Guardafui, con sus grandes ríos, sus inmensos bosques, sus extensas praderas, su numeroso ganado y sus variadísimas minas, cuya explotación ya empezada lo está convirtiendo en centro de vida y civilización para constituir un polo de actividad

económica frente al polo de la misma índole de Europa; pues bien, unamos las vías férreas de esos dos polos, pongámoslas en contacto al través del estrecho de Gibraltar, y sentiremos las sacudidas de la corriente de ese trabajo, que nos despertará y sacará del letargo en que una circunstancia geográfica nos ha obligado á permanecer tantos años. Madrid, que aspira á ponerse al nivel de las demás capitales de Europa, no debe olvidar que París, Bruselas, Berlín, deben gran parte de su esplendor á ser poblaciones de tránsito de mercancías y viajeros, y que el día que llegue á la estación del Norte el tren con pasajeros de Alemania, Francia, Bélgica, Inglaterra, para salir luego por la del Mediodía para el Sudán, Congo, Colonia del Cabo, Natal, Lago Victoria, Tanganika, ese día tendrá Madrid, forzosamente, grandes hoteles, grandes vías y multiplicará y mejorará las condiciones de su vida, porque dejará de estar separado de Europa y entrará á formar parte de la red general de comunicaciones de dos mundos unidos por los lazos de la civilización y del progreso.

Revista *Europa en Africa*, Madrid, Abril 1910.

---





## Estrecho de Gibraltar

---

¡Tánger y siempre Tánger! Cuando entre las potencias se trata, se discute ó se comenta el *asunto* de Marruecos, cuando después de haberse abordado todos los aspectos y fases de la tan cansada cuestión marroquí, y de llegarse siquiera aparentemente al reparto del Imperio, de concertarse tratados más ó menos secretos, para quedarse esas potencias satisfechas con la parte que creen les corresponde, que pueden tomar ó que les dejen tomar las otras, surge de repente ante los ojos de los Cancilleres la rada tangerina con su célebre ciudad, que los ciega á causa de sus desmedidas codicias por poseerla, llegando su ceguera al extremo de ocultarles adquisiciones ó posesiones más importantes de la costa mora.

Adueñarse Tánger, con el beneplácito de las naciones que lo codician, sería el *record* de las negociaciones y trabajos diplomáticos

de un Canciller; poseer la ciudad de la leyenda y de la historia, el colmo de un estupendo trabajo de política internacional, y ver ondear la bandera en las torres de la moruna ciudad sería para su nación dar por terminada la cuestión de Marruecos, porque la posesión de Tánger significa para muchos diplomáticos, quizá, la principal base naval para *dominar* el estrecho de Gibraltar, y el puerto capital para el comercio de África, y con el ferrocarril á Fez, Marraskes y Tafilete, la puerta de entrada y salida de ese continente, que si antes se llamaba negro por el color de sus habitantes, hoy recaba con *honor* ese adjetivo por el color de los actos llevados á cabo por las *cultas y civilizadas* naciones europeas en los bosques del Congo, malezas del Sudán y arenales saharianos.

Dejemos por un momento Marruecos y trasladémonos al canal de la Mancha, brazo de mar, deanchura muy variable, que separa las islas Británicas de la parte continental de Europa; al través de ese canal, desde Hull á Ostende y Amberes, desde Dover á Calais, desde Folkstone á Boulogne, desde Brighton y Southampton al Havre y desde Newhaven á Dieppe, sostiénese una comunicación constante entre las islas de Albión y el resto de

Europa, comunicaciones nunca interrumpidas, porque constantemente salen vapores de los mencionados puertos en ambas direcciones. Pasar el canal de la Mancha á lo largo de su eje longitudinal, es ir viendo frecuentemente buques que corren de una orilla á otra, conduciendo mercancías y viajeros de todos los puntos de Europa para Inglaterra y de Inglaterra para el Continente.

De Charing Cross, Waterlloo y Victoria, estaciones de vías férreas de Londres, parten con frecuencia los trenes combinados con los vapores que de Dover, Folkstone, etc., salen para los puertos de Francia y Bélgica. De París, de Bruselas, de El Haya, salen á su vez trenes para Boulogne, Ostende y trasbordar á los vapores de estos puertos el pasaje y la mercancía que va á Inglaterra.

Es tal la cantidad de buques que en cualquier momento se encuentran haciendo esta travesía en el canal de la Mancha, que la relación del número de sus pasajeros con la del de kilómetros cuadrados que ocupa en extensión superficial esta parte del canal comprendida entre los puertos citados, alcanza el valor de la densidad de población que á igualdad de superficie tiene alguna de las mejores pobladas regiones de Europa.

Asombra y enseña la estadística de fletes y pasajeros que circulan por esas aguas, por la grandiosidad de sus números, diciéndonos al mismo tiempo que el máximo de movimiento corresponde á las líneas ó trayectos comprendidos de Dover á Calais y de Folks-tone á Boulogne, máximo que coincide con la mínima anchura que el canal tiene entre dichos puertos, pues se salva en una hora y algunas veces en menos tiempo, cuando la mar es bella, mientras que desde los otros puertos que están situados al Norte ó al Sur la distancia es mayor y exige varias horas, que suelen aumentarse cuando por las condiciones de algunos puertos la marea no favorece la entrada ó la salida.

La inmensa mayoría de los viajeros, por conveniencia é instinto natural del que no está acostumbrado á la navegación, eligen la travesía más corta, y por ley económica, porque el flete es más reducido, se envía por esas mismas líneas la mercancía.

Resulta que el máximo de la actividad comercial y de pasaje que circula entre las isla Británicas y el Continente está comprendido entre el frontón inglés de Dover á Folks-tone y el francés de Boulogne á Calais.

Las molestias del mareo y los riesgos y



peligros que ofrece el mar son evitados siempre que pueden por el pasaje, que prefiere estar embarcado la menor cantidad de tiempo posible. Esta es la razón de que las dos terceras partes del pasaje que desde Inglaterra y puertos de otras naciones del Norte de Europa, que se dirigen á la India y Extremo Oriente, hagan el viaje por tierra hasta Brindisi y allí toman el transatlántico que los ha de conducir al punto de su destino, pues así se ahorran la travesía de varios días desde los mares del Norte hasta la mitad del Mediterráneo, y seguramente cuando esté terminado el ferrocarril que atravesando la Mesopotamia ha de llegar al golfo Pérsico, hasta allí irán los viajeros para tomar el buque que los conduzca á Bombay ó cualquier otro puerto del Oriente.

A las molestias ocasionadas por los temporales tan frecuentes en el canal de la Mancha, y á los dos trasbordos que hay que hacer en las costas del Continente y de las islas, obedece el proyecto de hacer un túnel por debajo del Paso de Calais ó un puente sobre sus aguas, dada la poca profundidad que éstas alcanzan, para que las vías férreas no tengan interrupción y se pueda pasar de un lado á otro sin trasbordo de ninguna espe-



cie y sin las molestias de una mala travesía. Pero como ni el túnel ni el puente han pasado de proyecto, se utiliza como más cómoda y mejor travesía, la más corta que hemos indicado.

El estudio de esa vida marítima comercial del canal de la Mancha despierta la atención hacia ese otro canal del estrecho de Gibraltar, que si bien no tiene semejanza con el primero por su intensidad marítima transversal, la tiene por su configuración hidrográfica, proximidades de sus opuestas costas, para que se verifique en su día no muy lejano igual movimiento entre sus dos orillas.

Supongamos que las costas de Marruecos sean la costa de Francia, Bélgica y Holanda, y las de España, la de Inglaterra, comparación más ó menos exacta de posición, pero sin pretensión de rigor geométrico, porque tampoco lo exigen las consideraciones que estamos haciendo.

Pues bien; en la primera tenemos Tánger, Ceuta y Melilla, que pueden corresponder á los puertos de Dunquerque, Boulogne y Ostende, y en la segunda, á Cádiz, Algeciras y Málaga, ó sean Hull, Dover, Brighton ó Southampton de Inglaterra.

Cuando el desarrollo interior de Marrue-

cos haya adquirido la fuerza comercial que hoy no tiene, pero que se inicia y que impulsará los ferrocarriles, éstos conducirán los productos de su explotación á los puertos de su costa para trasbordarlos á los buques que los han de llevar á Europa, y como esos productos exigen el cambio de otros, á los puertos del Sur de España afluirán para enviarlos á la costa africana; es decir, que se establecerá con intensidad grande un flujo y reflujo de mercancías y pasajeros entre el viejo Continente y África.

Como pasa en el canal de la Mancha pasará en el estrecho de Gibraltar, porque las leyes de los fenómenos económicos se repiten cuando se repiten las condiciones del fenómeno, y de Cádiz á Tánger, de Ceuta á Algeciras y de Melilla á Málaga circularán buques de una orilla á otra, y cuando se pase en la dirección del eje longitudinal del estrecho no se verán sus costas desiertas de buques, y no serán sólo los buques que se vean por la proa los que preocupen al navegante, sino que serán también los que se encuentren de través, que constantemente circularán entre las playas andaluzas y marroquíes.

Por igual ley económica, y por el mismo

instinto del pasaje que da la máxima intensidad de circulación entre los puntos más cercanos de las costas del canal de la Mancha, será más intensa la vida de cruzamiento del estrecho de Gibraltar entre los puntos más próximos hoy, que son Ceuta y Algeciras, si con el tiempo no se acorta construyendo un puerto en Punta Ciris y otro en la proximidad oriental de Tarifa.

Los ferrocarriles empezarán muy pronto á ser construídos; hálbase ya del de Tánger á Fez, que seguirá á Marraskes hasta internarse en el Sáhara, ferrocarril que pasará por Alcazarquivir; pues bien, por ley social, que es igual que la ley que rige la dinámica de los cuerpos, vendrá desde ese último punto mencionado un ramal á Tetuán y de aquí á Ceuta, y entonces, en vez de irse á buscar el vapor á Tánger para trasladarse á Europa y hacer una travesía de varias horas por mar, donde con frecuencia sufre las agitaciones de los sudoestes, noroestes y huracanados levantes, se irá á Ceuta para trasbordar en Algeciras con treinta minutos de viaje en vapores de marcha para tal objeto, y hasta posible será que en el mismo se transporte, si no todo el tren, al menos los vagones de primera y correo, como sucede en el estrecho

del Sund en los buques que van desde Dinamarca á Suecia, en los cuales he tenido ocasión de hacer travesías con fuertes mares y grandes nevadas.

Aparece claro que el estrecho de Gibraltar ha de ser, como el canal de la Mancha, paso de innumerables vapores, que serán á manera de eslabones que unan á los continentes europeo y africano, y alcanzará un valor económico que acentuará su valor militar, como consecuencia del primero.

Tiene, pues, Ceuta, una importancia capital á causa del *hinterland* comercial que se le prepara, y cuyo límite se perderá en las profundidades del África. Miremos por encima del Atlas, y se verá perdido en el Mediodía más allá del desierto de Sáhara, el Sudán, el lago Chad, la cuenca del Níger y el Congo, y lejos, muy lejos, porque no está unido todavía por línea férrea, las colonias portuguesas del Sur africano y las colonias inglesas del cabo de Buena Esperanza.

He de repetir aquí lo que he escrito otras veces: que si está á punto de terminar la unión férrea del Cabo con el Cairo, esa línea que podemos llamar del Nordeste de África, en el estrecho ha de empezar la que correrá por la parte occidental del Continente hasta

terminar en las tierras del Transvaal y colonia del Cabo, para formar la línea del Noroeste africano,

No entro en consideraciones de orden militar del estrecho, porque no es ese el objeto de estas líneas. Sin embargo, he de decir que en la costa de Marruecos que baña las aguas del estrecho no hay ningún puerto que pueda ser considerado como militar en el orden naval, porque la Naturaleza no los ha hecho.

Tánger, como población situada en una rada abierta, no puede ser habilitado de puerto base naval, porque ni las baterías ni cañones que se le emplacen pueden defenderlo de los ataques de una escuadra que se ponga, y puede ponerse, fuera del alcance de su artillería. Sólo una escuadra que impida que la adversaria llegue á su vista, es la defensa de Tánger, como es la de Ceuta y hasta la de Gibraltar, porque la fuerza del Peñón no está en su armamento, está en la poderosa flota de Inglaterra, que en cualquier momento puede destacar una división para evitar el bloqueo ó ataque de cualquier escuadra.

El estrecho de Gibraltar se domina en caso de guerra con buques, y no con baterías en tierra.

*Diario de Cádiz. Cañonero Laya, 9-12-1911.*



## Ceuta

---

Las defensas de las costas son fijas y movibles, perteneciendo á las primeras las fortificaciones con su artillado, y á las segundas, los buques.

El ataque á las costas se hace con los elementos movibles, que son los buques. Sentado esto, veamos si con fuertes de tierra puede garantizarse la defensa de un litoral, y sobre todo cuando ese litoral es tan extenso como el de nuestra nación, que tiene además destacados, y á alguna distancia, pedazos como las Baleares, Canarias, posesiones enclavadas en Marruecos, costa del Sáhara y golfo de Guinea.

Raya en los límites de la imposibilidad rodear el litoral de una nación con fortificaciones, imposibilidad material y económica; por consiguiente, las fortificaciones hay que emplazarlas en aquellos sitios que las condiciones estratégicas y tácticas aconsejen, ta-



les como puertos militares ó lugares por donde el enemigo pudiera intentar un desembarco, y añadiendo para evitar esto último líneas férreas costeras. Los puertos militares, ó sean los que sirven de base de operaciones á las escuadras, son, generalmente, obras de la Naturaleza, porque han de ser cerrados completamente, de modo que los arsenales y parques contenidos en ellos estén completamente ocultos á la vista de las escuadras enemigas, para no ser batidos por sus cañones.

Las fortificaciones en las bocas de estos puertos y alturas de sus entradas obligan con su artillería á que una escuadra ó buque suelen no intente ni el forzamiento de la entrada ni impedir la salida de los buques de guerra.

Si á estas baterías, que han de ser de gran alcance eficaz, se unen redes de torpedos fondeados en la boca y torpederos que salgan á distancia conveniente al abrigo de los fuegos de la plaza, la escuadra enemiga no podrá hacer más operación de guerra sobre el puerto que el bloqueo.

Las plazas abiertas, las que muestran al mar su población, son de todo punto imposibles de defender de ataques navales, por muchas fortificaciones que se emplacen á su

alrededor, pues la facilidad del bombardeo de una plaza en esas condiciones salta á la vista, comparando la eficacia y seguridad de tiro de un buque sobre el blanco tan inmenso que presenta una población y lo difícil é ineficaz que el de la plaza sería sobre el buque, que no sólo se colocaría á gran distancia de su eficacia balística, sino que ni se le vería para apuntar sobre él, si éste escoge, como es lógico, la obscuridad de la noche para el ataque.

Pocos puertos tiene España que la Naturaleza proteja completamente.

Sólo Ferrol, Bilbao, Mahón y Pasajes tienen amparo por accidentes topográficos, que, complementado con las obras de ingeniería y artillería, se pueden convertir en plazas fuertes que ofrezcan garantía de su defensa contra todo ataque marítimo; los demás están abiertos al mar, y en condiciones de ser regularmente defendido, Cartagena, y de imposible defensa Barcelona, Alicante, Almería, Málaga, Cádiz, Coruña, Gijón, San Sebastián, Las Palmas, Tenerife, Palma de Mallorca, Ceuta, Melilla, etc.

Para estas plazas no hay defensa posible con baterías de costa; son puntos débiles adonde dirigirá su amenaza y ataque el adversario.

marítimo, y así conseguirá el doble fin de castigar y evitar el serlo él, si se presentan á batir las baterías de nuestras plazas abiertas fuera del alcance eficaz de sus cañones.

No falta quien dé poca importancia al bombardeo de una plaza, creyendo, sin duda, que tiene un efecto más moral que material, en razón al poco daño que pueden hacer los proyectiles que sobre ella arroja el enemigo. Precisamente en su efecto moral está la fuerza de un bombardeo, y tanto más moral cuanto más comercial sea la plaza, porque hoy los pueblos no viven en el aislamiento en que vivían hace años, sino que los intereses comerciales están íntimamente ligados entre todas las naciones que hacen del comercio una solidaridad, que los perjuicios que en las guerras sufren los beligerantes repercuten en las naciones neutrales; y cuando éstas sufren, ó ven en lontananza grandes perjuicios, suelen hacer oír la voz de su neutralidad al beligerante más débil, para que busque el medio de evitar en la guerra que sostiene, las funestas consecuencias que á ellas pueden acarrear las operaciones militares, aunque sean éstas hijas de un heroísmo y patriotismo que los neutrales no están obligados á sentir.

Creer que la escuadra de un adversario va á exponer sus buques delante de las baterías de las plazas fuertes de un enemigo, cuando éste tiene sitios débiles en la costa que pueden ser castigados sin correr riesgo, es candidez que no puede entrar en el dominio de los verdaderos sentimientos, ó mejor dicho, razonamientos de la táctica y estrategia militar.

El enemigo tiene la ventaja de elegir el punto de ataque, ventaja que realiza llevando los cañones de su escuadra á él, si el atacado no cuenta con flota para contrarrestar los efectos de ese ataque ó contener á respetable distancia los buques amenazadores.

No negaré la eficiencia de las defensas que la artillería de costa presta en las plazas militares, pero condicionándola con el poder naval, que es el verdadero complemento defensivo del litoral de una nación, no sólo para evitar que se acerque la flota adversaria, sino hasta para obligar á ésta á que permanezca en sus costas y defenderla de los peligros que corre por aproximación de los buques del enemigo que quiere castigar.

Los bloqueos, sean éstos de carácter militar para evitar la salida de los buques de guerra de una plaza, ó comercial para sus-

pender todo tráfico é impedir que los buques mercantes lleven recursos de boca y guerra á los sitios que sean necesarios, no se rompen con los cañones de la costa del puerto bloqueado, se rompen con buques bien armados que puedan atacar á los bloqueadores. Esta consideración del bloqueo me hace pensar en lo imposible que es salvar de un ataque y de las consecuencias de un aislamiento que casi prive de todo recurso de vida á nuestras islas Baleares, Canarias y posesiones de África del Norte, careciendo como carecemos de un poder naval que esté en armonía con las dilatadas costas de nuestra Península.

Resiste una plaza un sitio y una isla un bloqueo conteniendo con sus cañones al enemigo, para evitar un ataque ó asalto, cuando en la plaza ó en la isla se cuente con la seguridad ó esperanza de que de fuera vengan á romper el círculo de fuerzas sitiadoras ó bloqueadoras; pero cuando no hay esa esperanza y existe la convicción de la imposibilidad de ese auxilio, la plaza ó isla, en plazo más ó menos largo, tiene que rendirse al enemigo. Estas consideraciones surgen cuando se piensa la difícilísima situación por que atravesaría España, si los accidentes de la



política la pusieran en el duro trance de tener que arrostrar una guerra con una nación dotada de elementos navales, de los que ella carece casi en absoluto, y apena el pensar lo que sería de nuestros archipiélagos canario, balear y nuestra plaza de Ceuta, con todas sus fortificaciones y todos sus cañones, que no tendrían ni necesidad de disparar á los buques que fuera de su alcance ejercerían un eficaz bloqueo para rendirla por carencia de medios de vida.

Ni Gibraltar, ni Malta, ni los muchos peñones é islotes que más ó menos fortificados posee Inglaterra en los mares del globo, tendrían valor táctico y estratégico para sus operaciones marítimas, si careciese de su poderosa escuadra.

Imponente por su gran mole negruzca es el Peñón de Gibraltar, y más imponente aparece cuando se sabe que esa masa de piedra oculta entre sus accidentes poderosas baterías con gruesos cañones. Su plaza, situada en su parte occidental, dentro de la bahía de Algeciras, pertrechada y guarnicionada, con puerto militar provisto de diques, almacenes, talleres y cuantos elementos pueden ser útiles para surtir y carenar una escuadra, constituye Gibraltar, que á manera de gozne sir-

ve para enganchar la poderosa puerta de hierro compuesta de acorazados y cruceros, con la cual puede Inglaterra cerrar el paso del estrecho. Suprimidle esa puerta á Inglaterra, suponed que se desvanece ese poder naval que hoy posee y la hace dueña de todos los mares, y el estrecho no podrá ser obstruído por ella y hasta su jamba se viene abajo, y se viene abajo, porque sus poderosas baterías, sus elementos de aprovisionamientos no podrían evitar un bloqueo por mar que le impediría reponer sus elementos de vida para la guarnición que encierra en su bien fortificada plaza; la fuerza de Gibraltar está en los buques de su metrópoli, que son los que la salvarían de un bloqueo, que para la plaza sería la muerte.

Hasta la silueta del Peñón, que representa gigantesco hombre acostado con la cabeza hacia España y los pies hacia el mar, parece que duerme á la vista de sus enemigos con la tranquilidad del que tiene el sueño y su existencia garantizados con las naves de su país, que no esperan más aviso para ir á prestarle socorro, si alguno pretendiera turbarle su tranquilo sueño, que el disparo de los cañones que tiene ocultos en la roca sobre que descansa.

Frente á Gibraltar, al otro lado del estrecho, enclavado en la costa de Marruecos, posee España Ceuta, que, cual otro Gibraltar, es un peñón unido por estrecha faja de tierra al continente africano, formando una pequeñísima península que corre del Oeste al Este, mientras que el Peñón de Gibraltar corre de Norte á Sur.

Pues si esta posesión inglesa tiene su fuerza, tiene su poder, no en los cañones que posee ni en los elementos militares que encierra su plaza, sino en el poder naval de Inglaterra, sin el cual le sería imposible toda resistencia á un bloqueo, Ceuta se encuentra huérfana de toda fuerza naval, que sería la única arma que le evitaría un bloqueo por mar, bloqueo que la aislaría de toda comunicación con la metrópoli y la imposibilitaría de recibir recursos de boca para prolongar ese sitio marítimo. Si á esto unimos que las alturas del Gebel Muza fuesen tomadas por el adversario bloqueador, desembarcando en Benzu, se vería la plaza de Ceuta bloqueada por mar y amenazada y atacada por tierra desde las alturas del Muza, que es su sierra Carbonera, que batiría su puerto y plaza con la tranquilidad de no ser hostilizada ni por los cañones del Hacho, cuyas costas son

mucho más bajas. Es decir, que de la misma manera que Gibraltar, sin la escuadra de su metrópoli, está vendida é imposibilitada de defenderse, á pesar de sus fortificaciones y cañones, Ceuta, sin un poder naval, está en idénticas condiciones, porque le sería imposible evitar su aislamiento por un bloqueo por mar y hasta un sitio por tierra, si el adversario bloqueador, con los elementos marítimos, desembarcara en Benzu y tomara posesión de las alturas que dominan nuestra plaza africana.

Las fortificaciones y artillado de Ceuta responderán á su defensa cuando cuenten con la ayuda de la fuerza naval, porque entonces el adversario no atacará sus baterías ni podrá bloquearla, ante el doble temor de los cañones de sus fuertes y los de la flota defensora.

Esta verdad táctica-estratégica está confirmada en la historia naval del mundo.

*Revista de Marina*, Enero 1909.

---

# Indice

---

	<u>Págs.</u>
El Mediterráneo.—I.....	5
Idem.—II.....	15
De Europa á Africa.....	23
De Ceuta á Tetuán.....	31
Estrecho de Gibraltar.....	43
Ceuta . . . . .	53

---



