

53-4-59-49

PEDRO M. CARDONA Y PRIETO

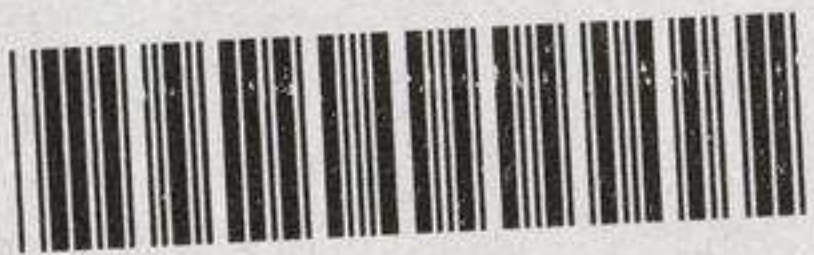
SM  
C<sup>a</sup>6  
49

Ensayo de valoración actual  
estratégica y táctica  
del puerto de Mahón



59-4-70

EST. TIP. DE M. SINTES ROTGER,  
A CARGO DE F. FÁBREGUES PONS  
PLAZA PRÍNCIPE, 11. — MAHÓN.



1056589  
SM C<sup>a</sup> 6 49

R. 312.

355.4 (46.75 Mahón)  
CAR

# Ensayo de valoración actual

estratégica y táctica

— del —

## Puerto de Mahón

— por —

**D. PEDRO M. CARDONA Y PRIETO**

**Teniente de Navío**

**Ayudante honorario de S. M. el Rey**

**Conferencias dadas en el Ateneo de Mahón  
los días 23 y 26 de octubre de 1914**



**MAHÓN**

**EST. TIP. DE M. SINTES ROTGER, A CARGO DE F. FÁBREGUES PONS  
PLAZA PRÍNCIPE, 11. — TELÉFONO 20**

**1914**

# Ensayo de valoración actual

estratégica y táctica

— de —

## Puerto de Mahón

— por —

D. PEDRO M. CALDONA Y PRIETO

Profesor de Matemáticas

del Instituto de Estudios de la Universidad de Madrid



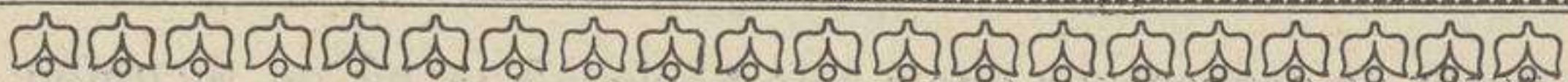
Conferencias dadas en el Ateneo de Madrid

los días 23 y 28 de octubre de 1911

MAHÓN

Impreso en el Ateneo de Madrid, a cargo de D. J. Rodríguez de Sotomayor  
Plaza de España, 10 - Teléfono 20

1911



## Valoración estratégica

EXCMOS. SEÑORES; SEÑORES:

SEAN mis primeras palabras que hagan hoy vibrar el aire de esta morada, expresión de respeto venerando a la pléyade de menorquines ilustres que orlan en cenefa de oro el cielo de la sala de actos de este Ateneo, enseñándonos con ello a que siempre que pongamos la vista en lo alto nos debe iluminar la gloria del bien, del saber y del trabajo; y guiarnos en nuestras navegaciones por la vida los nombres benditos de quienes tuvieron la dicha de llevar tales virtudes al límite de merecer ser perdurables. Sean mis primeros acentos de súplica fervorosa para que ellos y vosotros perdonéis mi osadía de aceptar el encargo de inaugurar este curso, encargo con que me honró de modo tan señalado como inmerecido la digna Junta directiva de esta Sociedad. Más lo agradezco, aun cuando os acompañe a vosotros en deplorarlo, cuanto que el agotamiento de toda energía en la labor diaria, me impide, contra mi deseo, demostrar actividad alguna en el Ateneo. Y ello ocurre a pesar de admirar los heroicos esfuerzos de los que han creado y mantienen a tan brillante nivel este Ateneo, modelo de Sociedades, honra de un pueblo, monumento elevado a la cultura y a la patria chica por ilustres varones; y, sobre todo,

a pesar de conceptuar que a esta Sociedad le ha de incumbir en el porvenir una señalada labor, de que se encuentra muy necesitada la organización actual de las fuerzas directoras menorquinas. Mi apartamiento forzoso se produce con más pena, porque debo a esta Sociedad varios felices momentos de la vida, de aquellos en que la satisfacción inunda por completo el espíritu. Recuerdo la última ocasión en que me vi honrado por ser oriundo del pueblo que cuenta con este Ateneo, ocasión que se dió en la concurrencia de todas las Marinas del mundo con motivo de la coronación del rey Jorge de Inglaterra, y en la que un oficial de la Marina holandesa me recreaba al decirme, sin saber que yo era mahonés, que esta era una de las poblaciones más relativamente cultas que había visitado, y apoyaba su aserto, entre otros hechos, en la existencia de este Ateneo, en los actos de esta Sociedad, en las publicaciones que tenía suscriptas.

Doblemente, pues, tengo que presentarme hoy conmovido, y más necesito de vuestra benevolencia, cuanto que esa ingrata entrega de la vida entera a la labor ordinaria, me ha privado de aportar a este trabajo lo único que podía yo traer: la aplicación mía. A cambio de tal falta, yo solemnemente juro que en la elección del tema, y en su desarrollo, no me he inspirado más que en el deseo de prestar un servicio, pequeño, como tendrá que ser viniendo de mí, a mi querida Patria grande, a la Patria chica, a la tierra donde reposan mis mayores, a la roqueta en que di mis primeros pasos y a la que en la ausencia de toda la vida, casi, vuelan los recuerdos constantes de familia, personas, lugares, sucesos.

Porque en mi labor profesional vi futuros y próximos peligros para Menorca, si no se atiende con urgencia a evitarlos, vengo aquí a decíroslos; aquí porque tengo al Ateneo por la más pura representación del desinteresado amor al país, y a decirlo por si de ello se puede derivar algún bien. Y a decirlo sin eufemismo alguno, que en asunto de tal calidad no debe haber, ni cabe esta figura en mí; a decirlo sin optimismo sistemático, que resultaría inocente y perjudicial, ni pesimismo que sería en mí vileza infame.

\* \* \*

¿No habéis presenciado el hecho de que las aguas de este puerto, un día tan visitado por los mayores buques de guerra extranjeros, desde ha una temporada de diez a doce años se encuentra pasado por alto, hasta cuando una Escuadra extraña visita de un modo sistemático, metódico, el litoral de nuestra Nación? En tiempos muy recientes, ¿no acabáis de conocer el hecho de que un barco de poco tonelaje, relativamente, ha perdido salir del puerto de Mahón en medio de un temporal, para aguantarlo fuera, en la mar? Me refiero al crucero ruso «Bogatyr», en su última visita. ¿No recordáis el ver que ya por sistema los barcos mayores, en vez de entrar en el puerto, si tienen que permanecer aquí, se quedan fondeados en el Clot de la Mola? ¿No tenéis presente que en la última visita de una escuadra extranjera, sólo después de una laboriosa preparación se decidieron a entrar tres cruceros, ningún portento de magnitud, pues no llegaban a la mitad del «Tiger», quedando los otros tres en el fondeadero exterior, y que de los tres que entraron, reinando tiempo excelente, tuvo que salir uno precipitadamente fuera por perder el amarradero?

Estos hechos, que he querido reducir a los más recientes, constituyen síntomas de una gravedad que si todos los menorquines sintieran con la intensidad que yo, nadie hubiera descansado en Menorca hasta corregir de raíz el mal, o siquiera mitigarlo.

Vale la pena, Señores, de que extremo tan importante si quiera se estudie, porque el puerto de Mahón es el tesoro único, casi, que tiene la Isla; en su pasado, el puerto de Mahón fué el solo determinante de toda nuestra accidentadísima historia; por su posesión disputaron repetidas veces Inglaterra, Francia y España; el insigne Pitt lo quiso cambiar en una ocasión por la posesión de Gibraltar, ¡tanto valor le concedía al puerto de Mahón! Y hoy, Señores, ¿qué representa el puerto de Mahón para Menorca? Pues representa toda su importancia, su renombre; representa la desproporción enorme existente entre lo que Menorca recibe del Estado y lo que ella da al Estado; representa el importe de crecidísima nómina mensual que ingresa; significa la guarnición que Menorca tiene y la secuela de altas representaciones de los demás ramos; representa un

plan de frecuentes comunicaciones que favorece y facilita el comercio, y significa más que lo que actualmente se ve lo que puede ser en el futuro, si se le atiende. Sin sus puertos, Menorca sería poco menos que un peñasco pobre, estéril casi, perdido en el mar; sería mucho menos que nuestra hermana Ibiza, porque esta isla tiene riquezas naturales de que nosotros carecemos.

Y si esto es lo que para Menorca significa el valor de su puerto militar, y hay claras manifestaciones de que tal valor se ha amenguado por los extraños en la paz, y si se disminuye en la paz hay más que sospechas fundadas para suponer que disminuye para la guerra, ¿no parece oportuno tratar de investigar si esa mengua notada en dicho valor es fundada o infundada, accidental o permanente, remediable o fatal? Ello es tanto más oportuno cuanto que en estos precisos momentos suenan opiniones respetables, aun cuando las creamos equivocadas, que señalan orientaciones contrarias al puerto de Mahón en la política militar nacional y la especial de Baleares.

Pues a desarrollar este tema vengo.

\* \* \*

Al hablar de la valoración estratégica de un puerto militar, como Mahón, surge, ante todo, la necesidad de enlazar el concepto con el general político militar de la nación española.

Situada nuestra Península en el punto de concurrencia de todas las derrotas que unen el mundo con el centro de la civilización, excepto la comunicación de Europa con la América del Norte, bañadas sus costas NW, W y S por la corriente entera circulatoria que de toda Europa va al Africa occidental y a la América meridional y el que se ha de dirigir al canal de Panamá, y rozada su costa sur por el transporte de todo el comercio que de la Europa y Africa occidental se hace con el Oriente todo y la Australia y el Africa oriental, no hay en todo el mundo ejemplo parecido de nodo más completo de las comunicaciones mundiales, que la situación estratégica de España.

Esta situación, se comprende que ha de significar alta valoración para el comercio, para la industria, para toda la vida



económica nacional, valoración tanto mayor cuanto mayor sea nuestra potencialidad, que es el instrumento que la ha de aprovechar; y significa asimismo en el orden político una valoración estratégica también de tanta más monta cuanto mayor puede ser el desarrollo de nuestras energías militares. Porque decir vida económica, decir interés cualquiera, es sinónimo de hablar de milicia, porque nos encontramos en el pleno reinado de los intereses materiales, con su secuela de las innatas ambiciones humanas y de las luchas consiguientes para darles satisfacción. Así, tras del barco comercial, al lado o delante, defendiendo su camino mismo, va el buque militar, por donde pasa uno pasa otro, cuando uno nació, nació también el otro, tanto que Dupuy de Lome se indignaba cuando se hablaba de hermanas mayores entre las dos Marinas, y expresaba, con concepto afortunado, que la Marina mercante y de guerra, salidas del mismo parto, no podían ser más que hermanas gemelas.

Pero ¡ay! que a esta alta valoración estratégica de nuestro litoral corresponde una desproporción de altísima mengua con nuestra riqueza y mayor todavía con la potencialidad militar nuestra; por ello, lo que debió ser ante todo un manantial inagotable de bien económico y de prosperidad nacional, constituye, por tamaña desproporción, una causa de debilidad, porque no podemos, por nosotros mismos, aprovecharnos del tesoro con que la Providencia nos ha obsequiado. Necesitaríamos, y aun no conseguiríamos establecer el equilibrio, desangrarnos completamente en gastos militares, para que al primer nodo de las comunicaciones mundiales pudiera corresponder su adecuado aprovechamiento por nosotros mismos en la lucha, en la defensa.

Por ello la política militar de España no puede ser el usufructo en paz y en guerra de su litoral; por ello tenemos que sucumbir a la necesidad de permitir la explotación ajena, si nos conviene, *prestando* las ventajas de nuestra situación; pero en este préstamo, si no hemos de sacrificar completamente nuestra independencia y nuestra dignidad, es imprescindible que siquiera nos reservemos los elementos que nos garanticen algo nuestra propiedad, que nos permitan tener a raya el arrenda-

tario, que nos consientan incluso el cambio de usufructuario o la neutralidad, si ello nos conviene, que mantenga en nosotros la amenaza de poder, con relativa libertad, pasarnos con nuestra situación al enemigo, si el amigo se extralimita o lo intenta, a nuestra costa.

Esta política militar exige la defensa local fija y móvil, terrestre y marítima, del litoral nuestro hecha por nuestros propios elementos, servida por nosotros mismos, con un núcleo, pequeño o grande, como se pueda, de fuerza militar, naval y terrestre, con el que poder ayudar a hacer efectivo el dominio nuestro con libertad relativa de cambios, neutralidad, etc. Esto es lo mínimo que nosotros tenemos necesidad de sostener por nosotros mismos y el usufructo de la posición por sus fuerzas navales, es lo que exclusivamente ofrecemos a los aliados.

Este concepto de la valoración estratégica del litoral de España y su política militar, es el aceptado casi unánimemente por nuestros hombres de gobierno y es el que estimamos acertado. Y como un derivado de este concepto haremos nuestro estudio de la valoración estratégica del puerto de Mahón.

\* \* \*

Ayudará a la comprensión del juego del puerto militar y de la defensa local de un litoral o puerto militar, el que tratemos de dejar bien sentado dónde reside el valor de un puerto. Un puerto, *per se*, por fortificado que se encuentre, vale poco, o nada sirve en definitiva, para el juego de la guerra marítima. La guerra marítima tiene por fin el dominio del mar, y éste es la libertad estratégica del transporte de tierra a tierra: estos son conceptos en que todos los autores están completamente de acuerdo. El objetivo de la lucha en el mar es siempre la destrucción de la fuerza naval enemiga, y quien haya creído alguna vez lo contrario, como se encuentran casos en la historia, han pagado y podido pagar caro el error. Un puerto militar vale lo que vale toda base de operaciones, que es mucho, que es valor imprescindible, pero que no pasa de valer lo que auxilia a las operaciones que efectúa la fuerza naval apoyándose en él. Alguien ha comparado el puerto militar con las estacio-

nes principales de una explotación ferroviaria: constituyen puntos de partida, de etapa, de aprovisionamiento; para las expediciones son ellas imprescindibles; pero el valor de la explotación no reside en las estaciones, reside en la importancia del terreno que cruza el tren, en el movimiento de pasajeros y mercancías que obtenga. Así el puerto militar vale lo que pueda valer la operación de la fuerza naval que irradie del puerto, que es como una prolongación suya, pero prolongación que se hace en alto grado autónoma, sin serlo en absoluto, que puede separarse y se separa para operar, llevando almacenado el caudal grande de energía que la base le comunica, energía que por si tiene medios el buque para convertir de potencial en actual, y que una vez consumida necesita reponer en el puerto militar.

Esta doctrina, elemental, ya lo sé, y ya sé que viniendo de mí no puede ser más que elemental, frecuentemente no es atendida y de su tergiversación se derivan concepciones equivocadas, como algunas en materia de defensa de costas, tanto fijas como móviles, dando lugar en especial a una escuela que todavía, a pesar de su ancianidad, llaman joven, y que está completamente abandonada por los que le dieron el ser, lo cual no obsta para que precisamente ahora en nuestra nación pretendan, de cuando en cuando, ponerla en auge los aficionados a las únicas armas y defensas baratas y que impresionan la imaginación por el brillo de algunos de sus destellos sueltos, pero cuya luz continua, su esfuerzo ordinario, es relativamente de poco alcance, aun cuando sea eficaz y necesario en sus reducidos límites.

Dejemos a los ilusos que creen que en el torpedo, torpederos y submarinos, y en un litoral erizado de baterías terrestres y torpedos fijos, reside el único poder para dominar el mar, que es, al fin, lo mismo que dominar la tierra desde el mar, y contemplemos cómo ahora Inglaterra domina el mar, vive y prospera en la guerra, sembrando el mundo de buques mercantes y transportando mercancías suyas y ajenas, mientras bloquea a su enemiga y la priva de la comunicación marítima con sus colonias y con el mundo entero, matando su industria y comercio de raíz; y ¿consigue todo esto por el poder

de sus torpederos, submarinos y baterías terrestres? No: por el poder de su escuadra de combate, que vigilante y guardada en Rosyth, en un puerto militar, de las armas baratas enemigas, irradia desde allí su poder a todo el mundo, permitiendo que sus cruceros tranquilamente recorran y guarden las derrotas comerciales que miles de barcos ingleses surcan impunemente defendidas desde Rosyth, y sin que a la reina de los mares le puedan afectar de un modo decisivo unos pocos episodios que no logran detener en nada el curso de los hechos, los cuales determinan, al fin, la continuación normal, en plena guerra, de la industria y el comercio ingleses, que es la vida nacional.

Este es el elocuente ejemplo que la realidad actual ofrece a esta disertación sobre el valor estratégico del puerto militar y de la fuerza naval, disertación que me he creído obligado a hacer antes de entrar en el estudio de la valoración estratégica del puerto de Mahón

\* \* \*

Cuando planeé este trabajo, formaba su primera parte el tratar de valorar en la actualidad, y desde el punto de vista estratégico el puerto de Mahón, haciendo un estudio de la influencia que este puerto había ejercido en el pasado, para deducir la medida de la influencia que podría desempeñar en el porvenir. De los bienes más patentes, aun cuando sea insignificante, que la actual conflagración europea ha podido producir, si es que se produce alguno de monta, es el de ahorrarme tal trabajo y el evitaros la molestia de escucharlo, con la ventaja de inutilizar así la objeción segura, segurísima, aun cuando a mi parecer fuese infundada, de que era erróneo el sistema deductivo por mí elegido.

Patente, clara con luz meridiana, pone la realidad de manifiesto el valor actual, desde el punto de vista estratégico del puerto de Mahón. Y, sin embargo, fácil puede ser que alguien deduzca de esta afirmación la consecuencia contraria a la que creo lógica, y que la deduzca fundada en el hecho de que no habiendo sido objeto Mahón de ninguna agresión, ni en sus proximidades haberse dirimido ninguna contienda, ni esperar

se con probabilidad que se dirima, ningún papel ha desempeñado ahora el valor militar del puerto de Mahón. El que así pensare olvida que Francia ha sacado de Argelia y Marruecos más de un cuerpo de Ejército, quizá más de cien mil hombres, que, lamiendo la costa menorquina por su oriente y por su occidente, a nuestra vista han pasado en tranquilo viaje a la Metrópoli, para ocupar su puesto en línea de batalla, precisamente en los momentos solemnes, en el mes trágico, en que la impetuosa invasión alemana amenazaba con rápida victoria y destrucción sobre nuestros vecinos los franceses. Y no tendrán éstos seguramente por poco haber podido contar con toda tranquilidad con estas fuerzas transportadas desde las posesiones norte africanas, como si fueran verdaderas fuerzas de cobertura o de cubierta, o de primera línea, como parece más castellano. Pues ello ha podido ser así porque no se ha producido ninguna acción para evitarlo por la fuerza naval que irradiara del puerto de Mahón, situado en la mitad próximamente del camino más directo entre Argelia y Francia; en la tierra más cercana al paso entre Italia y España; en el lugar geométrico central de las distintas derrotas marítimas que ese transporte de fuerzas podía seguir. Y la valoración del puerto militar de Mahón en este episodio nos la ha puesto de manifiesto la presencia constante, al alcance de nuestros vigías, de fuerzas navales francesas, las cuales, a pesar de no tener enemigo, han guardado la derrota de su transporte desde las proximidades de Mahón. Verdad es que tal valoración continúa poniéndola también en evidencia el constante trasiego de buques que señalan nuestros vigías, buques que tienen en comunicación constante a Francia con sus posesiones de Argelia, unión que para los efectos de industria, comercio y milicia continúa como en tiempo de paz; y para fuerza naval que operara desde Menorca, nada más fácil que impedirlo o, por lo menos, estorbarlo de modo que se dificultara enormemente.

Ello está de manifiesto con claridad meridiana; como con igual evidencia se deduce que de tomar Mahón parte activa en la lucha, como aliado de Francia, le podría ofrecer a esta nación un punto de etapa eficaz para que la navegación del transporte y de la comunicación se pudiera efectuar de día, sin estar

expuesta a peligrosas sorpresas marítimas, más peligrosas para un convoy; y, sobre todo, Mahón ofrecería a las fuerzas navales que guardaran la línea de comunicaciones, muy eficaz punto de apoyo para las operaciones que aquéllas emprendieran.

Este punto de etapa en Menorca para la comunicación entre Francia y Argelia no es ninguna novedad en la historia, pues es bien conocido que a principios del siglo pasado el Gobierno francés solicitó, y obtuvo del español, la concesión temporal en nuestro puerto de la isla del Rey, para que ella fuera un depósito intermedio de aclimatación, regularizador y organizador de la ocupación y civilización de Argelia.

Se ha querido hacer un argumento en contra del valor militar de Mahón, mirado desde el punto de vista que sumariamente se examina, llegando a suponer que en la inteligencia de España y Francia en asuntos marroquíes se ha estipulado la condición del transporte de fuerzas de la Argelia, desde Cartagena a Francia, y hasta se ha llegado a suponer que ciertas vías férreas recién proyectadas en España obedecían al propósito mencionado. Que ha existido tal acuerdo huelga negarlo ante la realidad, pero vale también la pena de decir que el transporte de fuerzas por ferrocarril de Cartagena a la frontera francesa y aun cuando fuera desde Valencia y Almería, simultáneamente, lo cual no resultaría operación aconsejable por ser estos puertos plazas abiertas, indefensas, dicho transporte terrestre de más de cien mil hombres, con su impedimento y armamento, supondría la explotación de todas nuestras líneas férreas de Levante y del Norte, ocupadas exclusivamente en tal faena, por espacio, a lo menos, de ocho a diez días, mientras que por la derrota marítima el transporte es faena de veinticuatro a cuarenta y ocho horas; y tal economía de tiempo, que puede parecer pequeña en cualquiera ocasión, en la de intentar ser el primero en cubrir una frontera u ofender de primer impulso al enemigo, es de gran importancia, porque es bien sabido lo que pega el que pega primero.

La acción de Mahón en la política naval francesa y en la de sus enemigos, la historia la ha proclamado constantemente y los franceses que lo saben verifican temas de maniobras y ope;

raciones supuestas en que Mahón interviene, tanto que en una de las maniobras más recientes el supuesto realizado empezaba por colocar el enemigo figurado en proximidad muy cercana a Mahón. Y que lo supongan así es perfectamente lógico, porque engolfada al norte la costa francesa mediterránea, para ir a operar la fuerza naval suya a cualquier lugar que no sea al mar Tirreno septentrional, necesita utilizar la cuenca occidental del Mediterráneo, y en esta cuenca la posición central, la verdadera posición central con todas las ventajas de esta situación es Mahón. Tolón, Spezzia, Maddalena, Bizerta, Argel, Gibraltar, Cartagena, son los vértices militares del polígono de tal cuenca, y su centro es Mahón. Para vigilar la fuerza naval francesa en su principal base de operaciones, que es Tolón, no hay ningún punto que ofrezca mínima distancia al conjunto de las derrotas probablemente seguidas por la fuerza naval francesa, que Mahón. Por eso Pitt prefería cambiar Gibraltar por Menorca, porque esa fuerza francesa mediterránea no podía intentar unirse a la atlántica sin que la fuerza naval que irradiara de Mahón tuviese tiempo de estorbarlo y sin que las mismas fuerzas francesas dieran o pudieran dar con las de Mahón, si es que el objetivo de los franceses era operar sobre la línea principal de comunicaciones mediterráneas, que es bien sabido la constituye la derrota que va de Gibraltar a Malta y Suez. En resumen, todas las salidas que tiene la fuerza naval francesa desde su base de operaciones mediterráneas, excepto la del mar Tirreno, pueden ser dominadas, con ventaja sobre todas las demás situaciones, por la fuerza naval situada teniendo a Mahón por punto de apoyo.

En esta guerra actual, la actitud inesperada de Italia ha quitado toda importancia a la lucha naval mediterránea, pues el problema en este mar ha quedado reducido al episodio del bloqueo de las fuerzas navales austríacas en el Adriático. De otro modo, si Italia hubiese tomado parte en la contienda, formando en la Triple Alianza, como se encontraba en la paz, la salida de las fuerzas navales francesas y el mantenimiento de sus comunicaciones por el mar Tirreno, mar totalmente enemigo, hubiese sido un error militar en que seguramente no hubieran incurrido, antes de tener encerradas las fuerzas enemi-

gas; y entonces la importancia de Mahón, en estado potencial, porque nuestra neutralidad es forzosa, pondría en evidencia la que podría tener cuando cupiera la posibilidad de desarrollar activamente dicho valor.

No conviene exagerar, y es bueno hacer presente que la valoración de Mahón, como punto central de la cuenca mediterránea occidental, y vigilante sin igual que oponer a la acción de Tolón, no tiene hoy toda la importancia que tenía cuando Pitt quería hacer el cambio de Menorca por Gibraltar: entonces las civilizaciones que dominaban y, por consiguiente, luchaban, eran la inglesa y la francesa; pero desde principios del siglo pasado, y más señaladamente desde el año 1870, ha sufrido un cambio notable la ponderación de las civilizaciones nacionales con la entrada en juego de un inmenso poder creado en el centro de Europa, poder que con tesón, orden, método y fe, se ha propuesto, en el mar y en la tierra, en la ciencia y en el arte, en el comercio y en la industria, en la cátedra y en la milicia, dominar al mundo, luchando, como lucha ahora, contra todos los que se opongan a sus designios. Esta alza en la ponderación de Alemania, que ha sido, en primer término, a costa de la de Francia, obligando a ésta a aliarse con sus enemigas tradicionales, ha trasladado el centro estratégico de todos los órdenes de la vida a los mares del norte de Europa, a costa primero de la importancia actual de la acción en el mar Mediterráneo.

Y de este desplazamiento y de la mengua consiguiente en la acción del Mediterráneo ha venido la mengua tradicional de la importancia actual estratégica de Mahón, como la de Cartagena, como la de Gibraltar mismo, pero más acentuada todavía sobre la de nuestro puerto militar, porque Mahón es el amigo o enemigo natural, especialmente más interesante de Tolón, el que se encuentra más separado todavía que nosotros del centro estratégico mundial, a pesar de su mayor ponderación.

Pero esta mengua que se expone no alcanza al límite de anular, ni mucho menos, la importancia de Mahón, porque para ello fuera preciso que Tolón quedara completamente anulado y con él la acción marítima francesa en el Mediterráneo, que fuera de la inglesa es la preponderante; y aun anulado



Tolón, Mahón valdrá algo por su acción de flanco sobre la línea de comunicación principal del Mediterráneo. Y que Tolón no está anulado, ni está anulada la acción francesa mediterránea, que acaba de usar con pleno dominio en este mar de la libertad estratégica del transporte, es de una evidencia tan abrumadora, que cualquier palabra que yo invirtiera en demostrarlo sería a costa de una molestia inútil para vosotros, a la que no tengo derecho.

Incurriría, pues, en exageración, el que pretendiera actualmente asignar a Mahón el mismo valor que ha tenido en los siglos xvii, xviii y parte del xix, pero también incurriría en plena exageración, y en sentido contrario, el que pretendiera sostener que su mengua actual alcanza a la anulación. La consideración del presente conflicto, a que antes he aludido, basta para demostrarlo.

Pero la valoración de Mahón hoy sube de punto, puesto que la consideración del porvenir muy cercano conduce al lógico pronóstico de una muy pronta resurrección: a la exaltación de lo que signifique nuestro puerto quizás al siguiente día del en que se firme la paz; quizás, quizás actúe, Dios no lo permita, en la paz misma.

En efecto: el *statu quo ante bellum* ya no es posible; firmada la paz hoy mismo, volviendo cada nación a sus antiguos límites, no significaría, ni con mucho, regresar todo al primitivo estado: se han roto alianzas, quizás necesarias para mantener el equilibrio, alianzas que no se podrían reanudar de buena fe, sin recelos y con garantía de perdurabilidad relativa; se ha trastornado la vida económica mundial, y el restablecimiento de la normalidad es obra de mucho tiempo, sobre todo para los perjudicados; se han puesto de manifiesto deseos, ambiciones, que pesarian en la marcha del mundo después de la guerra, diferenciando el pasado del porvenir; se han producido hechos que forzosamente han de tener sus consecuencias. Hablar de *statu quo ante bellum*, ahora, es un imposible real, tanto más cuanto que la lucha ha de continuar, por desgracia, para sus víctimas, ¿hasta cuándo? Este es un enigma para mí, en el que gratuitamente no he de entrar, aun cuando sea el deseo de los ingleses no hablar de más paz que de la de los muertos, que-

riendo seguir con Alemania su tradicional costumbre de llegar a aniquilar sus importantes enemigos, como aniquilaron a Holanda, nos aniquilaron a nosotros, y no hicieron lo mismo con Francia, porque no pudieron, y porque a esta fecha no les ha convenido. Falta que con Alemania puedan también hacerlo. Pero termine la lucha, cuando quiera que sea, mi proposición es que si ahora la paz ya no supondría el equilibrio antiguo, cada día que transcurra de lucha, el desequilibrio mundial ha de aumentar, se han de ahondar las diferencias entre unas y otras naciones, y claro es que me refiero a diferencias de potencialidad y de energía

Y así como en este magnífico mecanismo universal, mientras hay equilibrio los astros siguen sus fatales trayectorias, en cumplimiento de las leyes de Newton y Kepler, con una exactitud que permite pronosticar todos los fenómenos con precisión asombrosa, y así como cuando se diferencian las masas, las potencialidades y las energías, sobreviene el cataclismo y las órbitas se modifican y se altera el sistema universal, desplazándose todo en armonía con la variación, hasta conseguir con los nuevos valores otro estado de equilibrio que obedece a las mismas leyes, así de modo semejante en el mundo político internacional, que tiende también forzosamente al equilibrio en virtud de leyes de mecánica social, y en cuyo equilibrio se desarrolla la vida, cuando surge alguna diferencia de potencialidad, de energía de las naciones sobreviene el cataclismo, se trastornan las órbitas, las esferas de influencia cambian, pero se modifica todo precisamente, fatalmente, en el sentido de alcanzar un nuevo estado de equilibrio en que tenga satisfacción completa el cumplimiento de las mismas leyes que rigen la sociedad humana.

Pues en virtud de esta dinámica digo yo que sea cualquiera el grupo vencedor en la actual contienda, después del trastorno actual, forzosamente se ha de producir un nuevo equilibrio estratégico cuyo centro se ha de desplazar aproximándose al Mediterráneo, adquiriendo, por consiguiente, Mahón mayor valoración estratégica que la actual. Si es Alemania la vencedora en toda línea, por imposible que parezca el supuesto, o por producirse nada más que el desnivel necesario para deter-

minafse la iniciación del vencimiento de los aliados, la mecánica social exige que la compensación que Alemania reclame y reciba sea especialmente en colonias donde poder colocar sus productos y donde expansionar su exceso de población y su comercio, y así lo exige indefectiblemente la mecánica social, porque estas necesidades, en un grado de perentoriedad grande, han sido la causa quizás más eficiente de la producción del presente conflicto, por parte de Alemania. Si ella puede imponer la elección de colonias, la requerirá colonizada ya, en clima soportable, forzosamente en Africa, pues que es la parte del mundo más cercana y que se encuentra, en parte, sin explotar, y ninguna colonia hay que satisfaga a esta necesidad y que por Alemania pueda ser más ambicionada que las norteafricanas francesas. No se nos ha descubierto ningún secreto de Estado cuando el Gobierno inglés ha relatado al mundo que, según el Embajador de Alemania, esta nación no pretende un palmo de tierra francesa en Europa, sino que se satisface con la Argelia, y tras ello, seguramente, con el protectorado en Marruecos. Así, Alemania podría realizar su deseo ferviente de asomarse al Mediterráneo, adonde empiezan a aparecer intereses propios suyos, como el ferrocarril de Bagdad y las explotaciones de que tiene sembrado el territorio turco, y de asomarse en condiciones de poder llegar al mar cerrado o, por lo menos, de poder disputar la entrada; porque ahora, como las bocas de Gibraltar y Suez son completamente inglesas, el mar Mediterráneo, en vez de ser el *mare nostrum* latino, es el *our sea* inglés, y la nación que necesite la comunicación con el Océano, la ha de disputar en condiciones desfavorabilísimas, mientras que si Alemania contase con Argelia y Marruecos, tenía posibilidad de neutralizar o de oponer siquiera a un Gibraltar un Tánger, y hacer del dominio del Estrecho terreno disputado.

Asentada Alemania vencedora en el Mediterráneo, la misma dinámica social exigiría, con mayor razón que ahora, el que Alemania y Francia desarrollaran sus políticas en esferas distintas, y entonces el puerto militar de Mahón representaría en la lucha armada naval entre ambas naciones algo parecido a lo que representó en las mismas luchas entre Inglaterra y

Francia en los siglos xvii y xviii, si bien con la diferencia notable de que sería relativamente secundaria la lucha de Alemania con Francia, comparada con la que tendría que sostener con Inglaterra. Mas, aun con esta diferencia apuntada, siempre resultaría el acrecentamiento actual de la valoración estratégica del puerto militar de Mahón.

Si los vencedores fueran los aliados, quedaría con evidencia demostrado que el equilibrio actual no podría subsistir, por no poder estar Inglaterra suficientemente compensada en el grupo opuesto. El triunfo decisivo de los aliados supondría a Inglaterra completamente dueña y soberana del mundo, dicho este concepto en su más amplia acepción; porque ella no se recata de decir que las condiciones de paz precisas que piensa imponer se refieren a la anulación marítima de Alemania, única nube de importancia que en el horizonte del porvenir se proyectaba para el imperio inglés. Y aun cuando por efecto de múltiples circunstancias, Inglaterra lleva algún tiempo ejerciendo sobre la humanidad una preponderancia muy notable, tan notable y duradera como no se registra otro ejemplo en la Historia, no es posible que perdure y menos aún que se agrave esta preponderancia, que tendría al mundo en constante estado de desequilibrio o de servilismo. Y Francia, después de satisfacer sus sentimientos de revancha con Alemania, y de tener a esta nación en inferioridad, después del vencimiento, no tiene ningún interés que le ligue a Inglaterra; al contrario, desaparecido o temporalmente anulado el enemigo común, se han de renovar los antiguos y constantes motivos de querrela que han hecho de las dos naciones las tradicionales rivales. porque a pesar de sus errores, la potencialidad de Francia en inteligencia, en riquezas y en imaginación fecunda ha sido tan grande, que Inglaterra no la ha podido aplastar de una vez en ninguna ocasión de las múltiples en que han luchado en la Historia. Y como no hay ningún interés francés en el mundo que no tenga el inglés en frente o al lado, y como los sentimientos del bretón y normando del continente son más de enemistad hoy día mismo contra Inglaterra que contra la misma Alemania, no creo que medido todo sea una consecuencia ilógica la que se obtiene de estos razonamientos; que vencedores por completo

los aliados, Francia ha de venir a representar de nuevo en la Historia, al poco tiempo, al equilibrarse la política del mundo, su antiguo papel de primer baluarte continental contra el poder de Inglaterra. Y puestas en frente de nuevo estas dos grandes potencias, Mahón ha de volver a ser en este siglo lo que significó dos siglos ha.

Vencida, pues, Alemania, o vencedora en el presente conflicto, su exaltación o hundimiento ha de desplazar el centro estratégico mundial, apartándolo de donde lo condujo el estado actual y aproximándolo al Mediterráneo, de donde accidentalmente se ha alejado; de modo que siendo la cuenca occidental de este mar el teatro más probable de la acción, su punto central ha de estar encarecido en un porvenir inmediato, y Mahón ha de ver aumentada su importancia estratégica actual, que accidentalmente ha quedado reducida al de centinela avanzado de las fuerzas navales de Tolón y cuya única misión en este conflicto ha sido asegurar y mantener las comunicaciones con Argelia y con la derrota principal del Mediterráneo, dejando a un lado los episodios sin importancia contra las fuerzas austríacas en el Adriático.

Por último, queda un nuevo aspecto que examinar de la valoración estratégica de Mahón: este puerto se encuentra en el centro del arco de círculo que forma nuestro litoral, desde Cabo Palos a Francia; constituye, pues, Mahón el punto central más apropiado para su defensa, y tanto más importante cuanto que la naturaleza de las poblaciones que se asoman al mar en este litoral son todas abiertas e indefendibles, por consiguiente, con defensas estacionarias, requiriendo forzosamente la fuerza naval. A este aspecto le concedo hoy poca importancia porque es valor para nosotros mismos, para cuando podamos luchar por nuestra sola y propia cuenta, y este día, desgraciadamente, se encuentra lejano, a menos de enemigo de poca monta; hoy sólo podemos y tenemos que mirar, como hemos dicho, la valoración estratégica del litoral nuestro como prenda que ofrecer a la acción extraña, aun cuando la dignidad o independencia nacional exijan que en este préstamo aportemos, por nosotros mismos, todos aquellos elementos que permitan que el dominio *precario* sea para los extraños, en vez de ser el nuestro, para

lo que hace falta adquirir o procurar tener por nosotros mismos los elementos que permitan incluso el cambio de prestatario, cuando ello nos convenga.

Una vez definida así, en esquema y en mi humilde concepto, la valoración estratégica actual del puerto militar de Mahón, corresponde examinar si sus condiciones locales permiten o consienten el desarrollo de la acción estratégica, o sea la valoración táctica de nuestro puerto militar; pues de muy poco o nada serviría su situación estratégica, que es tal como es, sin que quepa en nuestros posibles el cambiarla, si el puerto no reuniera las condiciones militares y de seguridad imprescindibles, o sin que fuese posible remediar sus defectos o aminorarlos, en forma de permitir la acción de la fuerza naval.

El desarrollo de este tema corresponde a la segunda parte del estudio que he brindado al Ateneo. Como el desarrollo de la primera parte ha adquirido dimensiones que ha impuesto la guerra actual, y no quiero, en modo alguno, fatigar vuestra atención, máxime cuando con tanta prodigalidad como inmerecidamente me la habéis concedido, queda esta segunda parte para ser desarrollada en la noche del lunes próximo, según acuerdo de la Junta Directiva de esta Sociedad.

A los oyentes de esta primera conferencia doy las más expresivas gracias por su deferencia conmigo, y les suplico que me perdonen si les he fatigado, ya que la defraudación no cabe, y les deseo que tengan buenas noches.

## Valoración táctica

EXCMOS. SEÑORES; SEÑORES:

Es bien sabido que nunca segundas partes fueron buenas, y héteme aquí, sin embargo, contumaz, dispuesto hoy a confirmar una vez más el dicho, sirviendo sólo de disculpa a mi atrevimiento el que la razón de mi actual *reprise* estuvo en el deseo de no fatigar excesivamente la atención del auditorio del sábado pasado con una larga lectura. Aceptad hoy vosotros con indulgencia el endoso de mi respeto a los de ayer, más por ellos que por mí mismo, y perdonadme si os molesto.

En el ensayo de la valoración actual estratégica del puerto de Mahón que pretendí hacer, deduciéndolo del concepto general de la política militar de nuestra nación, llegué a la conclusión de que, si bien en la actualidad no alcanzaba dicho valor al que obtuvo en los siglos xvii y xviii, la campaña actual ponía en evidencia lo que Mahón significa en las comunicaciones de Francia con sus colonias norte-africanas, significación que no amengua la posibilidad de hacer el transporte de las fuerzas de la colonia a la Metrópoli por vías férreas en la Península Ibérica, por tratarse de un asunto de ocasión, de economía de tiempo, que el transporte marítimo y Mahón resuelven y el transporte terrestre no, ya que siempre ha sido, es y seguirá siendo Mahón la posición central de la cuenca occidental del Mediterráneo, y como tal el centinela vigilante de las fuerzas navales francesas que, engolfadas en Tolón, han de salir al teatro de cualquier acción mundial entrando en la esfera de acción de las fuerzas navales francesas que irradian de Mahón, como situación privilegiada que tiene al conjunto de las derrotas posibles a seguir, a mínima distancia de cualquier otra situación imaginable. Y también pretendí dilucidar que hoy esta acción está amenguada por el desplazamiento del centro estraté-

gico europeo a los mares del Norte, pero no anulada, como lo prueba la acción actual de la fuerza naval francesa, y el que ésta diste mucho de encontrarse anulada; pudiéndose predecir que el estado de equilibrio que siga al conflicto actual, sea cualquiera su situación definitiva, ya que el *statu quo ante bellum* es imposible, ha de motivar el acrecentamiento de la valoración estratégica de Mahón como puerto militar, por desplazarse necesariamente hacia el Mediterráneo el teatro de la acción probable.

Y sin darle gran importancia, porque, desgraciadamente, creo que no puede tenerla a causa de la debilidad nacional y de la política militar que tal debilidad impone, también quedó señalado Mahón como situación estratégica central privilegiada para la defensa del litoral en arco de círculo desde Cabo Palos a Francia.

Mahón, Señores, es además el pueblo español por donde primero nace el sol, es la frontera extrema oriental de España, es el estribo del puente que el mar tiende entre nosotros y nuestros hermanos los italianos. Por esto no hay ningún oficial de marina italiano que pueda dejar de conocer este puerto, visitado por todos los buques escuelas de Italia en cada viaje de instrucción que verifican. ¡Quizás presientan la conveniencia de tal conocimiento en el porvenir!

\* \* \*

Una vez definida así, en esquema y en mi humilde concepto, la valoración estratégica actual del puerto militar de Mahón, corresponde examinar si sus condiciones locales permiten o consienten el desarrollo de la acción estratégica, o sea la valoración táctica de nuestro puerto militar; pues de muy poco o nada serviría su situación estratégica, que es tal como es, sin que quepa en nuestros posibles el cambiarla, si el puerto no reuniera las condiciones militares y de seguridad imprescindibles, o sin que fuese posible remediar sus defectos o aminorarlos, en forma de permitir la acción de la fuerza naval.

Precisa, para ello, lo primero, tratar de investigar la naturaleza que forzosamente tiene que tener la fuerza naval que



opere desde Mahón para el desarrollo de su acción. Ésta, acabamos de ver que se distingue por ser el centro de la cuenca mediterránea occidental, y es acción que tiene que desarrollarse a distancia considerable del puerto, pues el radio estratégico es de 200 a 300 millas; y esta relativa lejanía se produce en un mar de tiempo muy variable que apenas si tiene términos medios: o está el mar en calma, o se producen las tremendas golofadas de León o de San Jorge, que pelean por ser los dueños de estas aguas. Planteado el problema, como yo lo planteo, claro es, Señores, que si no fuera por el respeto que me produce la opinión ajena, no podría tomar en serio la afirmación repetidas veces hecha de que Mahón era lugar apropiado a la acción del buque pequeño, que Mahón era una base de torpederos. No; rotundamente no; será puerto el de Mahón que para la defensa suya, la propia, la de la Isla, quizá la de las Baleares orientales, exija fuerzas sutiles en mayor proporción que otros puertos militares; no lo niego; lo afirmo yo también. Pero ¿es que la acción de Mahón va a ser defenderse nada más y defender a la Isla? ¡Menguado arte militar! La acción de Mahón está definida; se ha de dejar sentir a esas distancias de 200 ó 300 millas, y en el golfo de León, en el golfo de San Jorge, en el terreno, al Sur, de los Levante y Poniente duros, y ¡echadles a todas estas liebres torpederitos! Para esta acción peculiar de Mahón hacen falta cruceros, y no pequeños, buques que tengan condiciones de navegabilidad, que conserven alguna autonomía, que puedan mantenerse en la mar y puedan resistir con garantía algún achuchón del enemigo, tan separados como se han de encontrar de su puerto de refugio. Hay un tipo de crucero que creo el peculiar para la acción de Mahón: el llamado acorazado crucero, que es el tipo que hoy precisamente tiene mayor desplazamiento. No se crea que es capricho mío la elección de este tipo: es bien sabido que el programa naval alemán, muy recientemente, sufrió la modificación de aumentar en cinco el número proyectado de acorazados cruceros, cuyas cinco unidades no se recató el almirante Von Tirpitz, ministro de Marina, de hacer saber al Parlamento que se destinaban a la acción en el mar Mediterráneo. Yo no sé si Von Tirpitz pensó en Mahón al pensar en este plan; lo que sí sé es que lo que tenía

próyectado que hicieran estos barcos en el Mediterráneo o parte de ello, es lo que me imagino yo que pueden hacer las fuerzas irradiadas desde Mahón.

Sea ese tipo de buque, o sea el crucero acorazado, o el que fuere, lo cierto es que para la exploración lejana hacen falta buques grandes, buques relativamente potentes, y que éste es el tipo peculiar para la acción desde Mahón, y que este puerto, o tiene que estar habilitado para la acción de estos buques o no está apto para desempeñar su misión. Y esta es la conclusión interesante para nosotros.

Desde luego, sea para la fuerza naval que fuere, Mahón, a ojos vistos, presenta, como base de operaciones, que necesita estar nutrida de municiones de toda clase, víveres, agua, combustible, recursos industriales, etc., una característica muy desfavorable, que es la de no contar por sí con estos elementos, debido a ser Menorca una isla pequeña y pobre. Tan desfavorable es esta condición, que si existiera otro punto a propósito para fuerza naval cercano a Mahón, que no incurriera en el defecto señalado, este punto sería el elegido para centro de la acción. Pero yo creo honradamente que no existe, de modo que con condición desfavorable, y sin ella, no hay más remedio que tomar a Mahón tal cual es, en este punto concreto, remediando el defecto, en lo posible, con la situación anticipada del repuesto que admita la previsión. Esta previsión no creo que deba extremarse en un sentido ni en otro, pues si bien es verdad que Mahón admite, por las dimensiones limitadas de Menorca y la naturaleza de su litoral, el establecimiento de un bloqueo que cierre la Isla, también es verdad que hay armas hoy por hoy, que, si no dominan por completo el mar en toda la amplitud del concepto y extensión, dificultan extraordinariamente el establecimiento de un bloqueo constante y hermético, habiendo pasado a la historia los bloqueos antiguos inmediatos, estrechos, cuya era cerró el de Santiago de Cuba y la Habana, cuyo período de transición está señalado en el de Port-Arthur, y en que el actual de las costas alemanas desde Rosyth, a cerca de 300 millas de distancia, es el tipo del bloqueo que permiten las armas actuales. Tal ha sido el primer fruto y el único eficiente que ha dado hasta hoy la realización práctica.

de la navegación submarina. Y yo digo que con unos cuantos destroyers y sumergibles en el mar Balear y la telegrafía sin hilos, el bloqueo de Mahón no es hermético, no puede ser un bloqueo completamente cerrado, sin que esto quiera decir, una vez más, que la virtud de estas armas alcance a conseguir la libertad absoluta del mar en todas ocasiones, ni aun en esta; lo que quiero expresar es que, aun a costa de alguna pérdida, en un mar accidentado, con trayectos de corta longitud, y aprovechando las ocasiones, estas fuerzas sutiles han de permitir abastecer, no sin lucha, el puerto de Mahón, desde Cartagena, por ejemplo.

Este abastecimiento se facilitaría extraordinariamente con repuestos constantes, lógicos y no muy costosos. Por ejemplo, ¿qué le podría costar al Estado, mediante un ligero aumento de subvención a la Compañía concesionaria de las comunicaciones marítimas en la paz, el obligarla a tener constantemente aquí, en el puerto de Mahón, un stock de algunos millares de toneladas de carbón, aumentable cuando las circunstancias lo exigieran? ¿No se conseguiría con este arbitrio tan sencillo y económico, disponer de recurso tan preciado para la guerra? ¿No cabría en lo posible, con la misma entidad, el obligarla, mediante otro pequeño aumento, a disponer aquí de un taller-cito moderno, donde se pudieran efectuar las reparaciones más imprescindibles? ¿Representaría un coste muy crecido para el Estado el que la Administración militar tuviese aquí depósitos y almacenes llenos de algunos cientos de miles de raciones que cabría el renovar constantemente con el consumo de la guarnición? Con el Ayuntamiento y Compañía de vapores, ¿no sería posible el tratar de completar la provisión del agua, elemento imprescindible, de primer orden? Quizás no bastara el agua que el Ayuntamiento pudiese suministrar, pero terrenos tiene aquí el Estado, y aun el ramo de Marina, donde instalar amplias recogidas, y establecer estanques con capacidad suficiente para contar con tal recurso a última hora, para cuando los manantiales no alcanzaran. Repuestos hay, como depósito de petróleo, efectos navales, etc., que el Estado tendría que establecer por su cuenta, pero no son los más ni los más costosos; y algunos como el repuesto de municiones, es elemental que es

inalienable del Estado, como lo tendría que ser un dique pequeño de unas mil toneladas, para las fuerzas sutiles de la defensa, cuyo dique impone el que sea flotante la necesidad de que tengan los sumergibles preponderante papel en las fuerzas sutiles de defensa local.

Algunos elementos tiene aquí el ramo de Marina para aprovechar: son pocos, pero ahorra su creación algunos cientos de miles de pesetas.

Se ha iniciado alguna corriente en favor de substituir la acción militar de Mahón, por alguna bahía de nuestra vecina isla, siendo la de Pollensa la preferida por los que inician tal tendencia. Bueno será examinar de modo suscito si este inconveniente que tiene Mahón de encontrarse en una isla, está obviado en Pollensa. Verdaderamente, pocas palabras bastan para poner en evidencia que esta bahía abierta se encuentra en otra isla, si bien más rica que Menorca en víveres, no por esto mucho más surtida que esta de recursos industriales, de combustibles y de todos los elementos que una fuerza naval requiere. Además, si bien Pollensa se encuentra en la mayor de las Baleares, para los efectos de poder aprovecharse de sus recursos, Pollensa está en pobreza de comunicaciones con el resto de la Isla, como está en carencia actual de todo recurso, ni cuenta siquiera con la menor base por remota que sea para esta función; todo hay que hacerlo allí; de modo que, ni aún desde este punto de vista, que es el más ventajoso para ella, se encuentra Pollensa, con respecto a Mahón, en condición más favorable para la acción estratégica en la cuenca mediterránea occidental. Ya examinaremos a Pollensa desde los demás puntos de vista.

Exige, además, todo puerto de apoyo, la seguridad militar de las flotas y fuerzas navales que lo usufructúen, para que sus dotaciones puedan obtener el necesario descanso, para que el aprovisionamiento se pueda hacer con tranquilidad, para que el enemigo no pueda hostilizarlas en su permanencia en el puerto, para que se encuentren completamente a cubierto de toda sorpresa. El examen de cómo satisface o puede satisfacer nuestro puerto a esta condición, conduce al examen de su defensa local.

Se ha expuesto una teoría sobre el alcance de esta defensa con respecto a Mahón, que por la respetabilidad de sus autores merece ser examinada. Dicen éstos que el que cuente con el dominio del mar no necesita defensas estacionarias en Mahón o Menorca, pues siempre será dueño de la Isla, mientras que son inútiles las defensas estacionarias para el que no domine en el mar. Esto, dicho así, es decir en el fondo una posible verdad, pero llevada al límite de lo absoluto, en cuyo límite no se encuentra la realidad. Porque el dominio del mar y su pérdida pueden ser accidentales y aun ocasionales, y las defensas estacionarias siempre facilitan la acción, aun en caso de dominar el mar, así como permiten la espera durante cierto tiempo en caso de perderlo, en cuyo intervalo cabe el que se produzca la ocasión favorable y se adquiera de nuevo el dominio perdido. Según esta teoría, Inglaterra, que domina indiscutiblemente el mar, no necesitaría ninguna defensa estacionaria en sus puertos militares, y ocurre que, al contrario, las tiene formidables, para que su flota esté perfectamente descargada de la misión de esta defensa y se pueda mantener en sus guaridas completamente tranquila; y también, según esta misma teoría, todas las plazas fuertes terrestres sobrarían, y aun cuando su cartel no está ahora muy en alto para que se prodiguen mucho, de esto a abolirlas de raíz hay un mundo de distancia: el que media de lo exagerado a lo real. Lo real es que las defensas estacionarias, pasivas, como única defensa en absoluto para Menorca son inútiles, pero que son necesarias, que son *complementarias* de las fuerzas navales, con todo el carácter imprescindible que proporciona para ambas el concepto matemático del complemento; lo mismo que las estaciones de una explotación ferroviaria lo son para el juego de los elementos móviles. Además, la actualidad pone de modo evidente la necesidad de considerar un aspecto militar que muchos no han querido antes ver y que es de suma importancia para España: la defensa de la neutralidad cuando haya beligerantes que puedan obtener beneficios de su quebrantamiento, defensa que por la naturaleza de la acción debe ser encomendada principalmente a los elementos pasivos estacionarios, para que sea el propio agresor el que se clave el puñal, sin aparecer casi el brazo, que no hace

más que sostener el arma: esta acción militar, en un principio, debe ser la defensiva llevada al límite de lo pasivo. A este concepto responde la defensa actual del litoral de las naciones neutrales, como Dinamarca, Holanda, Suecia y Noruega, etc., con minas y torpedos fijos, que no se puede encontrar el que no vaya a buscarlos.

La defensa estacionaria de Mahón, o de Menorca, debe existir para los efectos señalados de proporcionar tranquilidad y seguridad militar a la flota que accione desde sus aguas; y de esta defensa estacionaria o defensa local debe formar parte la fuerza naval y aérea sutil asignada a la defensa de la Isla y de las mismas Baleares, fuerza sutil que en cuanto al mar debe estar completamente adscrita a Mahón, en paz y en guerra, para que el conocimiento que proporciona el ejercicio en un tiempo, pueda ser utilizado en el de la acción, que es cuando verdaderamente se necesita; y, en esquema, dicha fuerza naval sutil debe componerse de sumergibles, destroyers y algún crucero, pocos. El objetivo de esta defensa, dejando a un lado su cooperación a la de las demás islas Baleares, que se puedan encontrar atacadas, debe ser: evitar o dificultar un bloqueo de la Isla, en cuya operación tomaría parte preponderante el sumergible; evitar un bombardeo del puerto, en cuya operación deberán tomar parte principalmente las baterías terrestres situadas y dispuestas *ad hoc*, auxiliadas, si es posible, por las mismas fuerzas sutiles navales; el oponerse a un desembarco, misión de las fuerzas móviles terrestres y navales, y el evitar un ataque por sorpresa o cierre del puerto, misión que se debe asignar a las fuerzas navales como primer escalón, baterías terrestres como segundo peldaño, minas y torpedos automáticos al tercero y barreras contra submarinos y líneas de torpedos fijos como último baluarte de la defensa. Sin olvidar la defensa contra agresiones aéreas, muy difíciles en el puerto dada su estrechez y la inseguridad de la acción, a pocos que sean los elementos de que se dispongan para contrarrestarlas.

Yo no quiero, ni puedo, ni debo decir lo que pienso sobre los elementos actuales de que disponemos para cumplir estos fines, ni aun de cómo entiendo que es necesario que sean. Me

limitaré a decir sobre este punto: 1.º Que hoy por hoy el bloqueo hermético de Menorca, disponiéndose de la fuerza sutil apuntada, lo conceptuamos difícil por las razones expuestas al tratar de este punto. Y aun a las dichas hay que añadir otra importante: la existencia de un buen puerto al NW de Mahón, a unas 20 millas próximamente, lo que obliga a extender el cerco con la mengua consiguiente de su intensidad, así como permite amenazar con el intento de ruptura en Fornells para romperlo efectivamente en Mahón o viceversa: haciendo del puerto de Fornells uno que llamaríamos conjugado del de Mahón, si se nos autorizase para esta distracción matemática. Repetimos, sin embargo, que, a poca fuerza naval *ad hoc* con que cuente la isla de Menorca, su bloqueo estrecho ha pasado a la historia.

2.º Que con esta fuerza sutil, una defensa terrestre muy ejercitada, muy móvil, muy maniobrera, que no piense en más guarida que en el campo y en la costa y en atacar la línea de comunicaciones enemigas si el desembarco llega a producirse y a cerrarle el paso, e incorporado y fundido con el indígena, de modo que éste aporte todo el conocimiento detalladísimo del país, muy útil para el aprovechamiento de la serie interminable de trincheras naturales que este campo ofrece, con estos elementos, estimo muy difícil, si no imposible, el éxito de un desembarco relativamente pasajero, que es lo único que se puede pretender lograr con las defensas adscritas a la Isla, pues si se intenta una acción metódica, sistemática, duradera, y sin que se le pueda oponer ningún contraataque que provenga del exterior de la Isla, es evidente de toda evidencia que a Menorca le ha de ocurrir lo que a toda plaza sitiada que se deja abandonada *sine die* a sus propios recursos, que cuando se agotan éstos, no hay salvación posible.

3.º Que el puerto de Mahón, es bombardeable desde el exterior en toda su longitud: claro es que, dada su angostura, el bombardeo desde largas distancias, y sin poder observar los efectos y corregir el tiro (que con elementos aéreos, si les dejan podrían corregirlo), es un bombardeo de relativa poca eficacia, pero posible, y debe hacerse constar esta circunstancia para obligar a que los elementos llamados a oponerse a esta ac-

ción se dispongan convenientemente para evitarla. Dadas las características de la artillería naval moderna, que permite obtener en calibres grandes ángulos de caída de 25° y aun mayores, y dadas las cotas entre el puerto y las situaciones posibles del enemigo, el puerto de Mahón es batible con artillería naval desde tres frentes: por el E., N. y S. En el frente E., situado el enemigo de 18 a 20 kilómetros del fondo del puerto, dicho adversario se encontraría de 12 a 15 de las baterías terrestres entre el Esperó y torre de Alcaufar; en el frente S., el enemigo podría disparar a 18 ó 20 kilómetros del puerto, y las baterías terrestres situadas entre Alcaufar y Binidali podrían ofenderlo desde 9 a 11 kilómetros; y en cuanto al frente N., situado el enemigo de 18 a 20 kilómetros del puerto, se encontraría de 10 a 16 kilómetros de las baterías instaladas entre la Mola y Cabo Favaritx. Como es fácil apreciarlo con estos datos, las circunstancias en que se encuentran colocadas estas baterías son muy ventajosas con respecto a las de los barcos, de modo que existiendo ellas así, tal como se demanda, es difícil que una fuerza naval se exponga a las ofensas de un cañón de 34, ó 38, ó 40 cm. desde 10 kilómetros de distancia, para batir con puntería indirecta el puerto de Mahón: no está compensado el valor de lo que se intente con el peligro a que se expone. Pero conste para ello que hace falta que el cañón de 34, ó 38, ó 40 cm. exista, y exista donde se ha dicho, pues, de lo contrario, si no existe más que en la Mola, o ni aún ahí, el bombardeo del puerto de Mahón es posible con la mayor impunidad.

No se crea que al solicitar la extensión del frente de la defensa al límite que he señalado, es que quiero erizar de fortificaciones una extensión de varias decenas de kilómetros con perímetro cerrado y fortificado, constituyendo todo un baluarte: no padezco de megalomanías, y soy enemigo acérrimo de esos baluartes, donde por el solo hecho de existir ya convidan a pensar en guarecerse en ellos, con pérdida segura de la acción militar, como lo revela la historia misma de Menorca en distintas ocasiones; yo sólo digo, a propósito de este punto, que acaba de proyectarse en una nación grande y poderosa la defensa estacionaria de punto tan vitalmente importante como



Son las bocas del canal de Panamá, y que me parece esta defensa tan admirablemente estudiada, que me deleitaría ver establecidos sus principios fundamentales, muy parecidos a los que dos brillantes oficiales del Cuerpo de Artillería de nuestro Ejército, uno de ellos muy conocido en Mahón, han fundamentado en un libro notable, publicado el pasado año, y establecidos donde afecta a mis amores de español y menorquín.

4.º Que la boca del puerto de Mahón, por su estrechez, ha quitado el sueño a más de un técnico, temiendo la posibilidad de su taponamiento al estilo del que inauguró Hobson en Santiago de Cuba, y de los que los japoneses, aun cuando sin resultado todos, intentaron en Port-Arthur. Creo honradamente que si se adscriben al puerto de Mahón los elementos de que no carece hoy ningún puerto militar del mundo, este taponamiento es imposible que se verifique: si se abandona completamente el puerto, no hay duda que tal operación, y cualquier otra que se le antoje al enemigo, podrá tener efecto. Los que sienten tal temor y lo fundan en el recuerdo de Port-Arthur, cuya boca tiene una estrechez parecida a este puerto, deben pensar en que allí no tuvo éxito la operación, lo primero, y que las aguas de Port-Arthur son muchísimo menos profundas que las de Mahón y, además, deben tener presente que los japoneses intentaron siempre el embotellamiento en tiempos sucios, chubascos de nieve, etc., fenómenos allí muy frecuentes y que aquí no tienen efecto casi nunca, pues aquí es muy raro el tiempo sucio que sea manejable, como hace falta para efectuar por sorpresa la operación. Así y todo, ni Mahón es Santiago de Cuba, puerto desprovisto de toda defensa, ni los japoneses, a pesar de las circunstancias en que pudieron hacer los intentos, alcanzaron éxito en Port-Arthur; ¿por qué, pues, temerle tanto en Mahón? Además, en nuestro puerto, si hay exploración en el ángulo S. E. de la Isla (isla del Aire o Alcaufar), y en Cabo Negro o Esperó, el ataque no puede venir, sin reconocerse, más que del frente del mar, de Levante, y si existen las fuerzas móviles adscritas a la defensa local, que son imprescindibles, el reconocimiento debe producirse por ellas con más facilidad al estar más circunscrita la acción.

Por último, para tranquilizar a estos espíritus previsores, haremos un argumento, que estimamos definitivo: entre la laja de San Carlos y la de fuera, o sea entre las puntas exteriores del puerto, la anchura es de 400 metros casi, navegable por barcos del mayor calado y en aguas de 23 metros de profundidad, y en esta enfilación debe estar, en mi concepto, la primera barrera mixta de minas en los flancos y torpedos de observación en el centro, que cierre el puerto ¿Cree alguien posible que es obturable esta línea en forma de tapón? No lo es por su profundidad en el centro, de 23 metros de agua, pues poca dinamita sería suficiente, para formar un boquete de 10 metros de fondo, caso de éxito en la empresa; no lo es por su longitud en aguas profundas, porque los barcos obturadores tendrían que ser muchos y enormes, si no habían de taponar yéndose a pique unos encima de los otros, y siendo tantos es inconcebible la pérdida de la facilidad maniobrera del conjunto; y menos es posible por la voladura simultánea de la barrera central o de las minas de flanqueo, pues heridos los tapones por estas defensas, ya no serían dueños de maniobrar como quisieran, sino de cómo les obligase la acción que las explosiones les produjesen a los tapones. Esto suponiendo que los tapones llegasen a la línea completamente indemnes de los fuegos de las baterías terrestres y de los torpedos automóviles, cuyas baterías submarinas creo deben tener su colocación adecuada en San Carlos, precisamente teniendo como objetivo principal el impedir la operación de que estamos tratando.

El lugar indicado para el taponamiento en Mahón es entre San Felipe y la laja del Moro: allí existe una verdadera barra fija en el puerto, y allí la angostura del canal es la máxima, pero para llegar allí los buques tapones tienen que forzar la vigilancia de las fuerzas móviles de exploración, sortear los campos minados exteriores, forzar las baterías terrestres con su iluminación consiguiente, las baterías de torpedos automóviles que debe haber en San Carlos, y la línea primera de obturación. ¿Y cree alguien posible que la sorpresa alcance a tanto, y que a tan poco llegue la eficacia de todos estos elementos? Ellos no son superabundantes, ni mucho menos; existen todos en todos los puertos militares medianamente defen-

didados en que lo permiten sus condiciones hidrográficas; no es ninguna bicoca si se pide el que a Mahón se le concedan, caso de que alguno no tenga.

Y a esta costa creemos que se puede conseguir la seguridad militar de las fuerzas navales que usufructúen el puerto de Mahón.

Es oportuno ahora investigar si en alguna de las bahías abiertas de Mallorca, Pollensa, por ejemplo, la mejor de todas, podría alcanzarse tanto. En primer lugar, yo tengo que declarar que al conocer la tendencia existente, sin duda, de intentar hacer a Pollensa puerto militar de la acción española o aliada a la española en la cuenca occidental del Mediterráneo, mi desconcierto llegó a tanto, que me dediqué al recuerdo minucioso de todos los puertos militares del mundo, mediante el examen de sus planos, y recobré completa tranquilidad cuando adquirí el convencimiento de que se trataba, en el caso de Pollensa, de algo nuevo que yo no conocía en materia de condiciones locales a propósito para establecer un puerto militar; porque no hay ninguno, Señores, ninguno en el mundo, en que la boca del puerto, o si se quiere la angostura que proporciona fácil defensa contra una sorpresa, llegue, ni con mucho, a la ¡¡legua marina!! ¡¡a las tres millas de boca y de anchura de todo el saco!! ¡¡a los 5,500 metros que tiene Pollensa!! Yo, por lo menos, no lo conozco; los libros de que dispongo no lo conocen tampoco. Y 5,500 metros de anchura en la boca y en todo el saco, con dos agravantes muy considerables: primera, que las profundidades de la boca son en Pollensa de 40 a 50 metros, de manera que no cabe en modo alguno pensar en el establecimiento allí de algún rompeolas que, reduciendo la entrada, como la reducen los diques de Spezzia, Plymouth y Tolón, permitan garantizar los riesgos de una sorpresa y poder concentrar los esfuerzos de la defensa, puertos estos cuyas bocas algo anchas, mucho más estrechas que la de Pollensa, la mitad de las de Pollensa, tienen una profundidad de sólo 12 metros de agua. Además, estos mismos tres puertos militares, con malecones en sus bocas, tienen en su fondo otro puerto, el verdadero puerto militar, interior, perfectamente resguardado, donde se encuentran guarecidas las fuerzas navales, requisito de que

carece y tiene que carecer en absoluto la bahía de Pollensa.

En estas condiciones, perfectamente abierta la bahía de una legua de anchura, sin malecones en la boca, sin posibilidad de instalarlos en todo el saco, debido a la profundidad de las aguas, pues en frente de la Punta de la Avanzada ya termina la bahía utilizable, sin puerto interior alguno donde tener su última guarida, ¿qué abrigo militar puede ofrecer la bahía de Pollensa a las fuerzas navales que desde allí actúen? Aun gastándose muchas millonadas en fuerzas sutiles que estuviesen adscritas a la exploración y defensa local, y otra serie de millonadas en baterías terrestres y en todos sus anexos, no se podría conseguir una defensa mala, muy imperfecta, pues hasta la fuerza naval fondeada en Pollensa estaría expuesta al tiro directo del enemigo y a su observación y corrección; de modo que no podría tener momento tranquilo la dotación de la Escuadra que allí buscase descanso, retirada, etc. Pero con millones se podría llegar a algo, aun cuando fuese poco, insignificante en este sentido; mas ¿me quiere alguien, por caridad, hacer el favor de decirme qué sistema eficaz de obstrucción se les ocurre para proporcionar seguridad a las fuerzas navales fondeadas en Pollensa contra la acción de los submarinos? ¿Cómo se les cierra allí el paso a estos enemigos, que precisamente tienen su ocasión en la inmovilidad absoluta o relativa de la fuerza naval?

Pues si Pollensa es así como puerto militar, y ello se deduce fácilmente de su elemental examen, ¿qué origen ha podido tener la idea de hacer de Pollensa un puerto militar? A mi modo de ver está claro: el origen de tal pensamiento hay que buscarlo en que cualquier sentimiento legítimo ha podido descubrir la predilección que demuestran en la paz algunas escuadras poderosas en fondear en las amplias y poco frecuentadas aguas de Pollensa, para allí hacer a sus anchas, casi sin testigos ni fiscales, toda clase de ejercicios. Y tales sentimientos, ofuscados por el hallazgo, que para más señas es inglés y por lo tanto indiscutible, no han parado a pensar que convida al ejercicio la soledad de las aguas pollensinas y que produce tanta despreocupación en la paz el fondeo y maniobra allá de los mastodontes marinos, en bahía tan ancha, como en tiempo

de guerra tal amplitud es característica de inferioridad, por la indefensión que proporciona.

Hay más: esos mastodontes que van a practicar en la paz a Pollensa, no vienen, no entran en el puerto de Mahón: esta es la segunda parte del hallazgo que se utiliza, que nos debe hacer pensar a nosotros.

¡No vienen los ingleses!, ¡no vienen los franceses!, y cuando vienen se quedan fuera o tienen que salir, aun con buenos tiempos, ¡no vienen ya los barcos grandes de guerra de ninguna nación! ¿Por qué? La contestación cruel, cruelísima, es la de que no vienen, porque no pueden venir, porque no tienen ¡¡en el puerto de Mahón!! en aquel puerto que con junio y julio y agosto, según el poeta, era el mejor puerto del Mediterráneo, no vienen porque no tienen en Mahón los barcos actuales aguas donde moverse, lugares donde amarrarse con seguridad. ¿Es acaso porque la naturaleza no los proporciona? No; porque el abandono de los hombres ha permitido que lleguemos a tal extremo.

El puerto de Mahón, desde los tiempos prehistóricos es como es, porque la naturaleza lo hizo así; la longitud y profundidad de las aguas del puerto de Mahón lo hicieron un caso extraordinario en la hidrografía, un portento natural, y este portento fué admirado por todo el que lo conoció, y corrió por el mundo su fama, y apenas si había puerto como el de Mahón. Y pasaron siglos, y siglos, y el puerto de Mahón pudo contener todavía cientos de barcos, y pasó más tiempo y la fama continuó, y continuó, y tuvo ella completamente sugestionado el espíritu público, dormidos a todos, incluso al pueblo nuestro, confiado por entero a la leyenda, orgullosa Menorca de su portentoso puerto. ., mientras que los barcos aumentaron enormemente de tamaño, y aumentaron y aumentan, mientras el puerto se fué cegando y por la obra de los siglos se fué entorpeciendo; y el encuentro de tal crecimiento y de tal disminución es el resultado que se encuentra hoy patente, cuando ya se ha producido el mal del descrédito. ¡Todavía hoy continúa la leyenda, teniendo aletargada a la opinión! Y colguémoselo a la opinión que, mansa cordera, soporta cuanto se la carga, pero no dejemos de decir que, más que el letargo, persiste el abandono.

Hora es de sacudir un poco a unos y a otros, sin tener necesidad de acusar a nadie.

La trayectoria creciente de las dimensiones de los barcos no tiene más que un límite: el que presenten los puertos cuando no puedan albergar los mastodontes, porque tal crecimiento obedece a dos razones principales incontrovertibles. Es la una la economía que proporciona el aumento de dimensiones, tanto en material y especialmente en el de aparato motor del buque, como en el personal: se necesitan casi igual número de caballos de fuerza para llevar un cañón de 34 cm en el «King George», de 27,000 toneladas, a 21 millas de velocidad y defendido por corazas de 34 cm, como para llevar en un «Magnificent», de 16,000 toneladas, un cañón más pequeño, de 30,5 cm., a sólo 18 millas de velocidad y defendido por corazas de sólo 23 cm.; y el número de hombres necesario para una y otra empresa está en la relación de 1 a 2, siendo necesario el doble de gente para el cañón pequeño, como es lo lógico, aun cuando no lo parezca, en el barco menor. La otra razón la enunció Roosevelt con una precisión, en mi concepto, asombrosa, cuando dijo: el buque se presta, cual ningún otro instrumento militar, al principio fundamental de la estrategia: al de la concentración de esfuerzos; por ello la magnitud del buque no tiene más límite que los que impongan la mecánica o la hidrografía.

El crecer las dimensiones de los buques, es, por consiguiente, una ley fatal de progreso que no se ha de detener más que por el progreso mismo, y ¡ay del puerto que en este camino se quede atrás, porque de él será el reino de los abandonados, y más lo serán los puertos cuyo tipo peculiar de fuerza naval sea el del barco grande!

Laboremos todos porque el de Mahón no entre en tal categoría.

Afortunadamente estamos todavía a tiempo, porque la extensión y profundidad *que pueden* tener, no la *que tienen* hoy, las aguas del puerto, son capaces de albergar con seguridad la Escuadra más poderosa que, reunida, pueda intentar la realización del objetivo estratégico que le hemos señalado.

En efecto: en tres partes principales podemos suponer dividido el puerto; 1.º, desde la isla Pinto a la Colársega; 2.º, desde

Calafiguera a la isla del Hospital, en la llanura que llaman la Plana, y 3.º, desde esta isla al verdadero canal de entrada que empieza en las Puntas del Lazareto y del Medio y termina en las lajas de fuera.

Examinemos sumariamente las condiciones en que actualmente se encuentra cada parte y el límite de su mejoramiento posible.

En la parte del puerto al W del Arsenal, existe un obstáculo en su parte más occidental, obstáculo valizado que los naturales del país llamamos *es bitlu*, obstáculo que aparece ya en el plano del puerto de Mahón más antiguo que conozco, y que lo he examinado, por cierto, en este Ateneo, plano de principios del siglo XVIII, en el que se denomina el obstáculo con la palabra islote y el que se representa como un obstáculo que vela, que sale del agua; en el plano de 1786 no consta dicho obstáculo, lo cual me extraña mucho, siendo también verdad que en el lugar que actualmente ocupa el bajo, no aparece ninguna sonda que dé valor decisivo a la omisión: menos valor tiene ésta, dada la naturaleza actual del fondo, que es de piedra suelta, la que no ha podido depositarse allí por ningún aterramiento. Demos, pues, por sentado que este bajo es una protuberancia cimentada en firme en el fondo, cima imposible de destruir, a menos de un coste muy crecido. Tampoco es muy necesario, dada su situación en el saco mismo del puerto.

No ocurre lo mismo con el bajo sin nombre que se encuentra en la enfilación del Vigía de Binisermeña y el Polvorín alto del Arsenal, bajo que sale de la costa norte 150 metros y que, por cierto, antes se encontraba valizado por una boya, la que ha desaparecido. Dicho bajo estropea por completo toda la parte del puerto que examinamos, y la naturaleza del fondo actual del bajo, casi todo fango, y el no constar su existencia ni en el plano francés de 1702, que señala en el lugar un fondo de 9 metros, ni en el de 1786, de que me he hecho con una copia del existente en la Dirección General de Navegación, plano que no tiene ningún fondo especial en el lugar, me hace sospechar que ese bajo puede ser producido por el aterramiento consiguiente a la ida a pique de algún buque, y me lo afirmo más el hecho de que en el plano de 1878, que es el primero en

que aparece dicho bajo, entre el bajo y la costa norte se señala un canal de 8 metros, dados por dos sondas perfectamente distintas y definidas.

Toda esta historia que me veo obligado a hacer para demostrar que no vengo a hablar de memoria, es una demostración de la relativa posibilidad que hay de hacer desaparecer este bajo, pues aun suponiendo que al hacer un reconocimiento se encontrara firme, que hoy no aparece, este firme no podría tener mucha extensión, por cuanto en tiempos pasados, muy recientes, los planos lo demuestran así. Y si este bajo se lograra hacer desaparecer, quedaría o podría quedar, de la isla de Pinto a la Viñeta, un lugar amplio y hermoso... ¿para torpederos? No; una hermosa dársena de más de seiscientos metros del este al oeste y de quinientos de norte a sur, con fondos superiores a diez metros, donde, si se situaran buenos amarraderos en los litorales norte y sur, podrían venir a fondearse y guarecerse varios barcos de los mayores que hoy día se conocen tanto de guerra como mercantes, con un sobrante todavía de margen para que puedan aumentarse las dimensiones. No las tienen mayores las dársenas de algunos puertos militares de nota ni de los principales puertos comerciales. Y es excusado decir, en contraste, que actualmente esta parte del puerto, por falta de agua y amarraderos, no puede aprovecharse para cualquier barco grande, ni hay ejemplo de que se haya utilizado para mayores de 7 a 8,000 toneladas.

Esto de los amarraderos es un asunto tan esencial, no sólo en esta parte del puerto sino en todo él, que no hay, ni uno, fuera de los recién colocados en el Fonduco y alguno en Calafiguera, que merezca confianza; y que no deben merecerla lo demuestra el hecho que se ha producido en estos mismos días, en la parte del puerto que examinamos, en que el vapor alemán «Mathilde», de poco más de un millar de toneladas, en un chubasco no muy violento, arrancó dos o tres norays de los situados en las inmediaciones de la fábrica de fluido eléctrico y por quedar desguarnecida de amarraderos esta parte del puerto tuvo que enmendarse a Calafiguera; y no quiero citar el hecho de la salida del crucero francés «Edgard Quinet» de Calafons, por pérdida de sus amarraderos con tiempo perfecta-



mente tranquilo, calmoso, hecho ocurrido en este mismo año.

Claro es que, además de la desaparición del bajo y de los amarraderos buenos y firmes, se impone, en esta parte del puerto que examinamos, su dragado. El único torrente de importancia que desagua en el puerto lo hace por su fondo, en la Colársega, y sus avenidas han cegado el puerto de la manera que ponen en evidencia los siguientes datos. La orilla occidental de la isla de Pinto, primer paredón que se opone a la avenida de la corriente cenagosa, de tener el año 1702 fondos de 9 metros de profundidad, ha pasado en el año 1780 a 7,5 metros y 8, el año 1878 a 5, y en la actualidad apenas si pasa de 4 metros. En general, las orillas se han aterrado todas de 2 a 4 metros y el canal de 1 a 2 metros, siendo donde menos importa la menor disminución del fondo, pues el canal, desde el pie de la cuesta del General ahora ya tiene 10 metros de agua; verdad es que hace dos siglos hasta la altura de San Francisco se disfrutaba de tal profundidad. El fondo del saco de esta parte del puerto ha sido la única dragada, relativamente ha poco tiempo, y es preciso reconocer que es la única que por su situación no lo merecía ni casi lo precisaba.

El hecho de ser cuatro los planos examinados y manifestarse completa concordancia en todas las sondas y entre sí, habida cuenta de la acción del tiempo, permite afirmar, como afirmamos, con todas las seguridades posibles en hidrografía, que se podría dejar desde el Arsenal a la Viñeta y de la Consigna al Matadero casi una dársena, como la he llamado antes, amplísima y segura, de 10 metros, por lo menos, de agua, la que podría destinarse, con el canal desde la isla de Pinto a Cala Rata, *es Riu Pla*, a las fuerzas navales nacionales, que estarían muy abrigadas y tendrían a mano su Arsenal, almacenes, provisiones, etc.

La segunda parte del puerto, o sea la conocida por la Plana de dentro o sencillamente por la Plana o por Calafiguera, ha sido siempre el sitio predilecto para el fondeo de los grandes buques de guerra, cuando aquí venían buques entonces de porte, y es típico del país el que no hubiese mahonés que no acudiese a la Punta a solazarse con el espectáculo que, como a todo lo marítimo, es de justicia reconocer que son aficionados de corazón nuestros paisanos y paisanas; pues no se concibe

diversión o *véga*, como aquí se llama, sin que la comida o fiesta sea á la orilla del mar. No en balde llevan sangre de isleños.

Pues pocas excursiones podrán en lo sucesivo hacer para presenciar el espectáculo de grandes buques allí fondeados, si no se acometen en esta parte del puerto obras que también son imprescindibles.

Los obstáculos que presenta esta parte del puerto al aprovechamiento de sus aguas son el aterramiento de las orillas, especialmente el de la costa norte y el de la restinga que parece unir la punta N. de la isla de las Ratas con la costa septentrional del puerto. Ambas son las paredes verticales con que se encuentra la corriente fangosa que viene de la Colársega, después de rebasar la isla de Pinto. En el litoral norte, este aterramiento ha sido tan notable que alcanza a 2 y a 3 metros en todo el litoral desde Cala Rata a los Cementerios, en el transcurso de un siglo; y aún alcanza el aterramiento su mayor proporción algo más al canal, tanto que donde se encuentra la línea actual de 8 y 9 metros, el año 1780 el fondo era de 12 a 13. Ello es absolutamente imprescindible el dragarlo, pues el veril de los 5 metros corre a 100 de la orilla con fondos de fango, y si antes fueron tres y cuatro metros más profundas aquellas aguas, nada se opone a que se pueda obtener ahora profundidad igual, obtención que es necesaria para que siquiera se pueda fondear a la gira un buque grande o amarrarse a un muerto que en el centro de la Plana se coloque, situación que hoy tampoco puede ocupar ningún buque de importancia.

En cuanto a la restinga de la punta norte de la isla de las Ratas existe desde los tiempos más remotos, pero sumamente reducida, comparada con la actualidad, pues en 1702 existía un canal entre la restinga de la isla y la costa N. de 200 metros de ancho y de 9 metros, y en la actualidad, en el plano más reciente, no hay más que ¡una sola sonda! en dicha restinga que alcance esta profundidad. En 1780 había en esta restinga 13 metros, donde hoy existen 9, 12 en vez de los 8 actuales, 5 en la orilla misma donde hoy no llegan a 3. Y es tanto más urgente el dragar para quitar todo el fango, hasta 10 metros, que tiene encima esta restinga, cuanto que ella produce actualmente obstáculo insuperable para que un buque gran-

de a la gira usufructúe la espléndida situación de la Plana.

Desaparecido este bajo relativo, y dragadas las orillas, que también les hace buena falta a las de Calafiguera, quedaría utilizable en esta parte del puerto, para los mayores buques que nos imaginemos hoy, dicha cala y la Plana; y aun el Fonduco cabría el aprovecharlo, pudiéndose colocar, por lo menos, tres buques grandes, siempre contando con la provisión de buenos amarraderos, porque sin ellos, como estamos ahora, es inútil contar con amplitud de aguas profundas.

He dicho *y aun el Fonduco*, porque para ello sería necesario que se dragara el canal norte de la isla del Hospital, uno de los lugares más cegados del puerto, canal que ha llegado al punto de quedar inutilizado por completo, pues apenas si algún vapor correo, y muy raras veces, hoy lo utiliza. Este canal, siendo navegable, representa el paso más directo y natural para el movimiento de los buques que se dirijan o vengán al fondo del puerto, y es el utilizado con ventaja cuando haya buques grandes en el Fonduco, especialmente si hay algún otro fondeado en la Plana. Este canal, a principios del siglo XVIII, tenía, casi de orilla a orilla, un fondo de 9 a 11 metros; un siglo después era de 7 a 9 y 10, con las orillas algo cegadas, y ahora no tiene más que una anchura de 75 metros, de más de 5 metros de agua: estos datos revelan una posibilidad de arreglo que no se debe dilatar por más tiempo.

La parte oriental del puerto, la que al parecer es más espaciosa, determinando su anchura mayor, que es entre Calallonga y Calacorp, tiene también, como cada una de las otras dos, su obstáculo correspondiente en el bajo llamado de las Titas; no parece sino que se ha complacido la Naturaleza en colocar su espina al lado de cada flor de las del ramo que forman las accidentadas ensenadas de nuestro puerto.

Este bajo se conoce de muy antiguo, todos los planos lo tienen señalado, y lo único digno de mención es que el plano de 1780 le asigna una profundidad mínima de 6,7 metros, y la actual es poco más de cinco metros. Yo sé que no ha mucho se han hecho sondas con calicata y que la barrena se ha introducido más de un metro, confirmándose la observación de nuestros mariscadores, y demostrándose que era factible aumentar

por lo menos en un metro su profundidad, siendo un enigma si cabrá bajar más, pues la insuficiencia de los medios empleados impidió cerciorarse de si la detención obedecía a la pobreza de los recursos en que se trabajaba o a la dureza de la capa encontrada. En lo que se refiere a este bajo, no me atrevo a hacer ningún pronóstico; sólo pido que siendo un estorbo muy señalado, se drague lo que se pueda, y cuando se encuentre la roca hecha, si es antes de los 10 metros, y se descarne completamente, será ocasión de ver si es remediable el mal del bajo de las Titas o si es factible, sin gran dispendio, poder allí hacer fondo más profundo.

Otro obstáculo hay aquí muy embarazoso: la restinga que sale cerca de 200 metros de la punta S. de Calallonga: éste, unido a las Titas, impide el aprovechamiento de la Plana de fuera y aun la maniobra de los buques que se sitúen en Calacorp. En los planos antiguos apenas si hay vestigios, hasta el de 1870, de este estorbo, en la punta que los naturales del país llaman punta *d' Es llis*. Es fango y alga la calidad de su actual fondo, circunstancia que, unida al desconocimiento antiguo, hace suponer la posibilidad de hacer desaparecer este estorbo, que impide el amarrar un barco grande en dicha Punta *d'es llis* y aun conducirlo para que tome amarras en Calallonga.

Tal como se encuentra en la actualidad esta parte oriental del puerto, sólo cabría, de disponerse de amarraderos, colocar en ella un barco grande en Calacorp y otro entre las islas del Lazareto y de la Cuarentena, pudiéndose aumentar, sólo en tiempo de paz, otro en Calafons, y digo sólo en tiempo de paz, porque allí desde fuera sería directamente batido y no es de recomendar esta situación para ningún barco.

Si se limpiara el bajo de las Titas y la restinga de la Punta *d'es llis*, se podrían colocar por lo menos tres barcos más de las mayores dimensiones: uno amarrado al muerto central a la gira, otro en Calallonga y otro entre Calallonga y Cala Lladró, y seguramente algún otro.

Esta planicie de fuera yo estimaría ser muy conveniente habilitarla para el fondeo y amarre del mayor número posible de fuerza naval de importancia, porque si yo mandara, en caso de dejar utilizar Mahón, en tiempo de guerra, a las fuerzas na-

vales aliadas, con la más leal cooperación a lo que necesitaran los amigos, correría mi constante y escrupulosa seguridad de poder siempre tener a raya dichas fuerzas, y, desde la Mola, bastaría muy poco, mirando para dentro, para que se encontraran estos amigos vigilados, si no pasaban de Calafiguera para dentro, o mejor desde la isla del Hospital.

Por esta razón estimo que vale la pena hacer un esfuerzo en las Titas, esfuerzo que presumo, tengo la corazonada de que no tendría que ser tan importante como parece a primera vista.

Otra cosa hay que hacer imprescindiblemente en el puerto para darle seguridad a la navegación: valizar los obstáculos que haya o queden, porque de otro modo es imposible para los extraños tener garantías, tanto más necesarias cuanto que el valor de un barco es muy cerca de un centenar de millones y representa una parte alícuota muy crecida del poder militar de una nación, para exponerla a la menor contingencia de su pérdida sin que signifique utilidad, y aun para los mismos prácticos, sin valizas, sin marcas precisas, es muy difícil, por no decir imposible, el aprovechamiento completo de los lugares.

Es el abandono tan grande en este punto, que hemos llegado, ¡en España!, donde este servicio es completamente oficial, al hecho estupendo de que la entrada del puerto de Mahón la ha tenido que valizar con luces una Compañía particular que tenía sus intereses amenazados con la omisión, y, gracias a ello, los barcos que lo saben pueden entrar de noche por entre las lajas de la entrada del puerto con plena seguridad. Importa poco el que tal valizado reúna o no reúna garantías contra ningún riesgo; se hace dimisión absoluta de prerrogativas u obligaciones, de todo, hasta se llega a contraer responsabilidades.

Perdonadme esta larga y pesada disertación sobre lo que cabe y debe hacerse en el puerto para levantarle la losa del descrédito que pesa ya sobre él y que lo conduce al abandono de todos. Es necesario decirlo, demostrar palpablemente la tesis, para que con facilidad no pueda nadie despreciarla, achacándola a la impresión afectuosa de un menorquín, cegado por su amor a la patria chica. Ahora será más difícil y más arriesgado sostener este argumento.

Este abandono en que yace nuestro puerto y que ha de con-

ducir, en muy breve tiempo, a su inutilización absoluta, tiene, además del letargo que produjo la leyenda y de la apatía característica de nuestro pueblo, entre otras varias, una explicación: que sometido el puerto de Mahón al régimen de puerto comercial para todos estos efectos, ocurre que la estadística oportuna señala un orden a Mahón de secundarísima importancia, y con arreglo a ello está la designación del personal dedicado a su conservación, la subvención para atender sus necesidades de orden material y personal etc. Y ¡claro! en este orden de ideas, con atender al relevo periódico de las boyas de la entrada del puerto se encuentran ya invertidas las ¡¡5,000!! pesetas anuales que el puerto de Mahón tiene asignadas para gastos de personal y material con que atender a su conservación. Yo no sé si este régimen en absoluto será factible, ni aun conveniente, el alterarlo, porque otros departamentos ministeriales, quizás, no pudieran ser más espléndidos que lo es Fomento; pero lo que sí sé es que aun con la explicación de orden comercial que se me da, no queda justificada la misérrima subvención para sostenimiento de este puerto, porque la subvención al puerto de Mahón representa  $\frac{1}{1500}$  del total concedido en distintos capítulos del presupuesto de Fomento a estas atenciones, y por muy poco que el comercio del puerto de Mahón sea y represente, no puedo concebir que no alcance a las seis diez milésimas del comercio total que se hace por los puertos de España, como tampoco creo que el puerto de Ibiza ocupe un muy preeminente lugar en relación con Mahón en el orden comercial, y, sin embargo, a mí me han asegurado que tiene este puerto concedido un crédito de 300,000 pesetas para el dragado de su puerto, mientras que en el puerto militar de Mahón no puede entrar y amarrarse un buque de porte, y como con un candil hay que buscar sitio donde amarrar un buque mercante del porte más usual.

Y lo que sí sé también es que no será difícil hacerse oír de los Altos poderes haciéndoles presente que la medida de satisfacción de las necesidades del puerto de Mahón debe ser muy distinta de la única de su importancia comercial, pues este puerto bien claro está a la vista, por las muestras, que en caso de conflicto internacional algún papel desempeña, por cuanto

jentonces! cuando la tormenta amenaza con tronar, se demuestra con hechos debe merecer el puerto alguna atención. No es peculiar de Fomento la consideración de la importancia militar de Mahón y yo creo que si por otros departamentos se le pusiera en evidencia y se le señalaran puntos concretos, los atendería con la buena voluntad e inteligencia de que nuestro ramo de Obras públicas da constantes pruebas.

Y a estos requerimientos, que vean si deben unir los suyos nuestros representantes menorquines, cuya principal misión está en la defensa de los intereses generales, y no creo que haya ninguno en Menorca de la importancia de su puerto militar, y tengan por seguro que nada abrigará tanto el resultado de su gestión como conseguir, siquiera, poner en buen camino el restablecimiento de las condiciones de seguridad, capacidad y eficiencia de la joya más preciada menorquina, del puerto de Mahón; y que vean también las entidades directoras comerciales e industriales y de todos los órdenes de la vida menorquina, si también están obligadas a cooperar en la empresa.

No se trata de ningún asunto político, ni que pueda tomar tal carácter, envenenando la vida menorquina toda, como la ha envenenado esta política pequeña desde unos cuantos años ha. Quien lo plantea no puede ser más neutral en vuestras contiendas. Lo plantea cumpliendo con su deber y esperando que cada cual ha de cumplir con el suyo.

\* \* \*

He terminado el estudio que cariñosamente ofrecí a esta simpática y benévola sociedad y se lo entrego por completo. He procurado investigar la importancia actual y futura del puerto de Mahón, el modo de cómo podría responder a la misión que el porvenir le señalare y hemos llegado a la conclusión que está dicha y repetida con una insistencia abrumadora. No me arrepiento si de ello se deriva algún bien para España y para Menorca, poniendo por delante la Patria grande, querida, a la que más que entregarle el sacrificio de la muerte, que es muy poca cosa, debemos donación de la vida entera.

HE DICHO.

... en el momento de la redacción de este informe, se han  
 ... de los datos que se han suministrado, y se ha  
 ... de la información que se ha suministrado, y se ha  
 ... de la información que se ha suministrado, y se ha  
 ... de la información que se ha suministrado, y se ha

... y a los efectos de lo que se dispone en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo



... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo

... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo  
 ... de la Ley de Bases de Régimen Local, y en el artículo









