

PROYECTO FRUSTRADO

José FERNÁNDEZ GAYTÁN
Coronel de Infantería de Marina

Prácticamente desconocido es el tema de este trabajo: su carácter de «reservado» y secreto, a fin de evitar suspicacias y recelos en otras potencias, obligó a ello.

Para España, con sus lejanos dominios de Filipinas, Marianas y Carolinas-Palao, era de vital importancia el poseer en la entrada del mar Rojo un puerto donde pudieran repostar, o proveer a cualquier otra contingencia, sus barcos, y más aún desde la apertura del canal de Suez (1).

Fueron varios los intentos de adquirir un territorio en las costas del citado mar para la creación de un establecimiento que sirviera a dichos fines.

Por el año 1834, el diplomático Sinibaldo de Mas, escritor e incansable viajero, hombre de raro talento y muy extensa cultura, propuso al Gobierno español la adquisición de un determinado territorio en las inmediaciones de Adén, puerto que el año 1839 pasó al dominio de Gran Bretaña. La primera guerra carlista (1833-1840), y otros motivos de interés y preocupación para el Gobierno, hicieron se olvidara esta propuesta (2).

En el año 1863 se volvió sobre este asunto. Fue Buenaventura Mas y Calzada, residente en Adén, capitán y piloto de la goleta *Animosa*, buen conocedor de esas tierras, en las que se dedicaba al comercio, quien manifestó al cónsul de España en Alejandría, Alvino Mencarini, que Alí Tabat, *chief* o jefe de la tribu árabe en Ras Ammán, le había propuesto vender a España un territorio en las costas de Arabia, que comprendía un puerto, con una legua de terreno a su alrededor y que, según Mencarini, reunía condiciones mucho más ventajosas para el comercio que el de Obok, adquirido por Francia hacía poco tiempo.

Recomendaba Mas que las negociaciones se llevaran con el mayor sigilo, a fin de evitar que los británicos u otros rivales las impidiesen, proponiendo se enviara «un ingeniero para reconocer el terreno», ofreciéndose también para servir de guía e intérprete al comisionado enviado por el Gobierno español por su conocimiento del terreno, habitantes e idiomas de éstos.

(1) El canal de Suez fue abierto al tráfico el día 16 de noviembre de 1869, siendo inaugurado por la española Eugenia María de Guzmán y Portocarrero, condesa de Montijo y de Taba y emperatriz de los franceses por su matrimonio con Napoleón III, emperador de Francia. Al acontecimiento asistieron gran número de barcos de varias naciones; a España la representó la fragata *Berenguela*.

(2) AREILZA, Jose María de, y CASTIELLA, Fernando María: *Reivindicaciones de España*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1941.

Dada cuenta de todo al Gobierno español a través del Ministerio de Estado el 28 de septiembre, pasó este Ministerio, de real orden, al de Ultramar copia de la noticia para lo que resultase conveniente, apoyando las razones que daba el cónsul general en Egipto e indicando que podría autorizarse al cónsul en Alejandría para que se pusiera de acuerdo con Buenaventura Mas y se procediese «al reconocimiento y a la compra, si el resultado fuese satisfactorio, cerciorándose antes de si Alí-Tabat tenía derecho a vender el territorio, para evitar reclamaciones de otras potencias». Sin embargo, estas gestiones resultaron infructuosas.

De nuevo Sinibaldo de Mas, nombrado ya ministro plenipotenciario en China (5 de abril de 1863), al incorporarse a su destino había enviado al Ministerio de Estado, desde Manila, «una comunicación extensa y razonada sobre el mismo asunto» que, por noticias adquiridas por él, «encomiando las ventajas que a España resultarían concluido que fuera el Canal de Suez, de poner una colonia o establecimiento en el mar Rojo cerca del inglés de Aden y frente al francés de Oboc»; proponía también se enviara «a una persona entendida para que (puesto de acuerdo con Buenaventura Mas) efectuase la toma de posesión en nombre de España», dejando allí una guarnición. Encarecía también se llevaran todas estas operaciones con el mayor secreto, puesto que el enviado por el Gobierno debía ir a Adén a fin de entenderse con Mas.

En 30 de junio siguiente, de real orden y con carácter «reservado», el Ministerio de Estado trasladaba al de Ultramar la noticia, advirtiéndole de lo conveniente que sería la dicha adquisición, debiéndose conducir con suma discreción, adquiriendo la certeza de que Alí Tabat tenía derecho de propiedad sobre este territorio, así como «la necesidad urgente de enviar una comisión de personas competentes y discretas» que se trasladara a la costa de Arabia, negociara con éste e informara al Gobierno del resultado de la misma.

El Consejo de Ministros aprueba el plan

Visto el asunto en Consejo de Ministros, se acordó se llevara efecto, por lo que, por Real Orden de 20 de agosto de 1864, fue designado para desempeñar esta comisión el teniente de navío Rafael de Aragón y Rodríguez (3). Releva-

(3) Rafael de Aragón y Rodríguez nació en Sevilla (21 de julio 1827). Ingresó en la Armada como tercer piloto; suprimido este Cuerpo (R. D. de 23 de octubre de 1864), pasó como gracia especial a meritorio de Marina, ya «que la adquisición de este joven sería muy ventajosa para la Armada por su aplicación y demás recomendables circunstancias», según informe de la superior autoridad del apostadero de La Habana. En julio de 1850, «después de un brillante examen... obtuvo las consideraciones de guardia marina de segunda clase con goces de guardia marina de primera». Sus grandes conocimientos del idioma inglés hicieron que formara parte de una comisión que en el vapor *Pizarro* pasó a los Estados Unidos. En abril de 1852 ascendió a alférez de navío; en 23 de marzo de 1856, a teniente de navío. Hallándose de comandante del pontón *Cristina* y del apostadero de Algeciras, se le encomendó esta comisión que referimos, terminada la cual continuó prestando sus servicios a bordo de varios barcos y en tierra hasta su ascenso a capitán de navío de primera clase (10 de julio de 1889), pasando después a la reserva. Falleció en Cádiz el 7 de julio de 1894.

do éste de su destino de comandante del pontón *Cristina* y del apostadero de guardacostas de Algeciras, mando que entregó a otro oficial que desempeñaría ese destino «interinamente mientras durara la comisión del propietario», pasó Aragón a San Fernando, sede de la Capitanía General del Departamento Marítimo de Cádiz, donde recibió determinadas instrucciones, dadas a través del Ministerio de Marina, con «carácter de reservadas», en las que de real orden se le prevenía de «que procediera con la mayor circunspección y secreto en la negociación; que conferenciara a su paso por Egipto con el cónsul general para adquirir noticias; que siguiera para Aden y allí se pusiera de acuerdo con don Buenaventura Mas para determinar la manera reservada de dirigirse al territorio ofrecido y conferenciar con Alí-Tabat; que reconociera minuciosamente las circunstancias marítimas y militares del desierto y terreno adyacente, la cantidad y calidad de las aguas potables, y la idoneidad de dicho terreno para establecer depósitos y almacenes de carbón y mercancías, desembarcaderos, careneros y demás dependencias de una factoría; que estudiara el porvenir comercial de la colonia, teniendo en cuenta su situación geográfica absoluta y topográfica, relativamente á los demás puntos mercantiles y productores; que se cerciorase con mucho tacto de los derechos que tenía Alí-Tabat para disponer del territorio en cuestión é hiciera con él tratado de cesión con las debidas formalidades; que se redactara un informe de todo y lo dirigiera al Gobierno para librar, en caso de aprobación del tratado, la cantidad estipulada, que no se entregaría hasta el momento de tomar España posesión solemne del territorio». Concluían estas «Instrucciones» haciendo saber a Aragón «que S. M. esperaba que, penetrado de la importancia de la alta misión que se le confiaba, procedería á llevarla á cabo con el mayor sigilo y actividad, para evitar complicaciones con otros Gobiernos, asignados con cargo al presupuesto de Ultramar un fondo para viajes y cuatro mil reales de sobresueldo», previniéndole además de «que saliera con la mayor brevedad posible para Egipto y Arabia».

Las andanzas viajeras de Aragón

A fin de llevar a cabo esta misión, para la que era necesario el más absoluto secreto y discreción, decidió Aragón hacerse pasar por comerciante, con objeto de evitar durante su viaje y estancia en las tierras los posibles peligros a que se exponía si fuera descubierta su verdadera identidad y el objeto de su viaje; a tal fin, se proveyó en Cádiz del necesario pasaporte, que le facilitó el gobernador civil, adquiriendo también «los precisos instrumentos para levantar algún ligero plan».

El día 2 de octubre salió Aragón de Gibraltar rumbo a Alejandría, donde llegó el 11 del citado mes. Allí conferenció con el cónsul general de España, quien creía que Mas se encontraba en Europa, por lo que telegrafió al cónsul en Marsella, donde se encontraba la casa de que aquél era socio, preguntándole en qué lugar debía estar Mas, contestándole éste que «debía estar en Aden»,

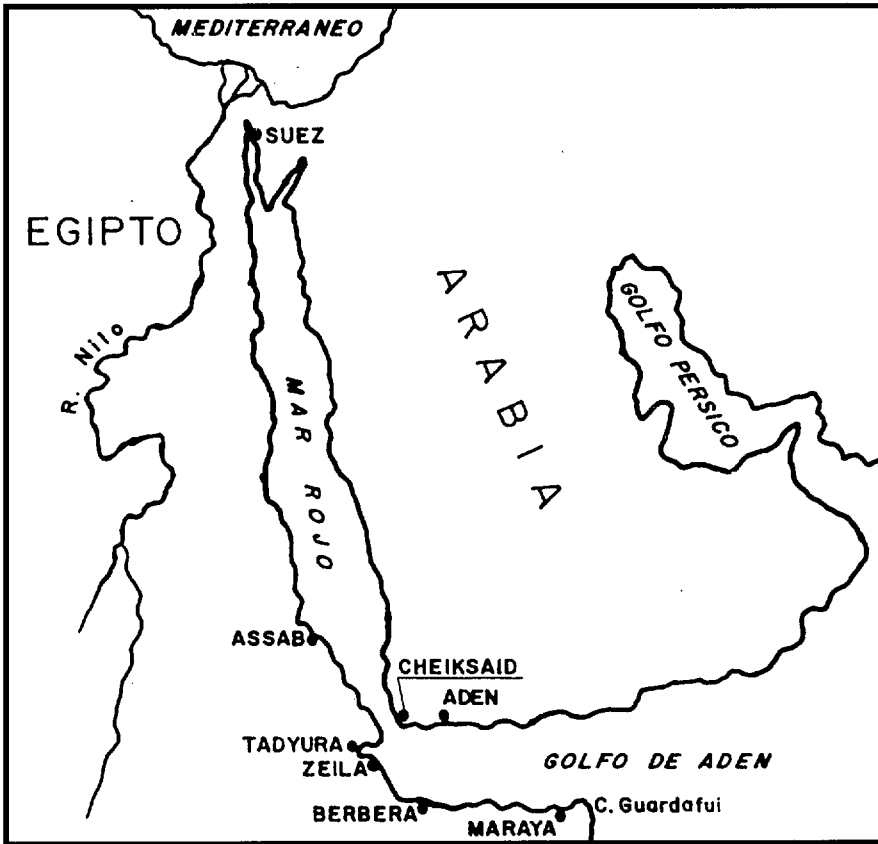
por lo que salió el día 16 para El Cairo, pasando después a Suez y Adén, llegando a este puerto el día 25.

Al reunirse con Buenaventura Mas, quedó éste sorprendido, puesto que no tenía ninguna noticia de su llegada. Aragón le hizo saber que la persona que debía acompañarle, sirviéndole de guía y agente, no era otra que el mismo Mas, quien se había ofrecido al Gobierno español para mediar en este asunto, y que las instrucciones que llevaba eran las de que únicamente debería entenderse con él, a lo cual Mas le repuso que «aunque lo había prometido, no podía cumplirlo, en razón á no conocer á Alí-Tabat, á no tener como europeo posibilidad de atravesar el país no práctico en él; quien conocía a Alí-Tabat, y había recibido dicha proposición, era un antiguo dependiente suyo, negro africano de la costa de enfrente del Golfo de Aden, llamado Ismael, hombre inteligente, activo, de toda confianza, que hablaba el Francés, además de los idiomas indígenas, y que había servido de ájente á la Francia para la adquisición del puerto de Oboc (Obock, en el año 1867) que era del que se había hablado en la citada proposición que hacía Alí-Tabat, á fin de que lo pusiera en conocimiento del gobierno español, ofreciéndose como guía é intérprete dél ó de los enviados por éste»; Mas también le manifestó «que á los nueve meses de esto, al pasar por Egipto, lo había puesto en conocimiento del cónsul general y que si se había atribuido el papel de Ismael era por la seguridad que tenía de contar siempre con él como cosa suya, pero que á la sazón ya no era su dependiente, sino de la Agencia Consular Francesa, que viendo que el Gobierno no contestaba, se había decidido hacer un viaje para negocios particulares á su país, donde se hallaba hacía cinco meses, y que, por tanto, para obrar sería preciso esperar el regreso de Ismael, que no tardaría».

No quedó Aragón muy convencido con estas manifestaciones de Mas, que alteraban las instrucciones recibidas, y echaban sobre sus hombros toda la responsabilidad en un asunto tan delicado, puesto que ahora debería entenderse con otra persona, Ismael, «ligado á un Consulado extranjero», por lo que decidió esperar el regreso de éste y, procurando no llamar la atención, examinarlo con maña, hacer que Mas lo volviera a tomar a su servicio —aprovechando la circunstancia de haber dicho aquél a su salida «que no pensaba volver al Consulado» y, por tanto, quedaba desligado de él, evitando así cualquier complicación en caso de que el agente consular francés se enterara de ello, ya que el Gobierno español se valía en este caso de un funcionario francés para conseguir los fines que se proponía—, y que, caso de llevarse a cabo, se le ofrecía, además del sueldo, una recompensa que recibiría en el acto de tomar posesión del territorio, «si nadie hasta entonces había tenido la menor noticia de las negociaciones», y que, en el caso contrario, no se le entregaría.

También procedería a entrevistarse con Alí Tabat, embarcando a tal fin «en un buque costero bajo el pretexto de ir á hacer negocios de café en la Costa» (4).

(4) Copia del extracto de los trabajos llevados a cabo por el teniente de navío don Rafael de Aragón en desempeño de la comisión reservada a Costas de Arabia que se le confió. (Ms. 1859. Museo Naval, Madrid.)



Ultimado el proyecto, Aragón lo comunicó a Mas, con el que se puso de acuerdo el 4 de noviembre con objeto de tomar las necesarias precauciones, apareciendo como un comerciante para evitar sospechas de la policía británica, la que al parecer vigilaba sus pasos, pero sin figurarse en ningún momento lo que éste se proponía hacer.

El día 7 del citado mes se enteraron de que la caravana en que iba Ismael hacia la costa había sido atacada y saqueada, por lo cual fue a buscar a éste el día 26, poniéndose en práctica el plan trazado. Ismael les comunicó «que efectivamente había recibido la proposición de venta del territorio perteneciente a Alí-Tabat, cheek de la tribu Ras Aman a quien no conocía, sino á Haidara Mejedí, Sultán de la tribu de Agareb, pero que éste no era quien le había hecho la proposición, sino un cuñado y agente suyo llamado Mohammed Salmi, residente en Aden»; por lo que se refería al puerto y condiciones requeridas, las noticias que daban tanto Ismael como Mas eran muy vagas, manifestando ambos que no recordaban nada, aunque este último había dado al Gobierno noticias muy detalladas; pese a todos estos inconvenientes, Rafael de Aragón no se desanimó y se propuso llegar hasta el final, por lo que indicó

a Ismael que volviera a conferenciar con el agente del sultán, manifestándole éste que Haidara-Mejedí, a quien iba a escribirle para ver si accedía a la dicha venta, en cuyo caso podría reunirse con él en el pueblo de Bir Ahmet.

También Mohammed Salmí, contestándole el sultán que fuera a verlo y tratarían de este asunto. Unidos Ismael y el citado agente, por decisión de Aragón, el día 21 de enero de 1865, regresaron ambos con la respuesta del sultán, Abdallá Hamidara; ésta era «que ya era tarde para el negocio del territorio que su padre, efectivamente, había querido venderlo porque era independiente y podía hacerlo, pero que él, hallándose débil cuando herido y acosado por otras tribus que le hacían continua guerra, se había puesto bajo la protección del Sultán Ahet Fradalí con el que se había ligado, partiendo con él la soberanía y el producto de todo el país en que dominaba, que cuando su padre propuso el negocio era fácil llevarlo á cabo, pero que ya era imposible y no quería hablar más del asunto, porque se resentiría Admet-Fradalí, y lo pondría en conocimiento de los ingleses, pues tanto él como su particular amigo el Sherif Zeiz-Udrua, árabe de mucha influencia en el país, recibían un sueldo del gobernador de Aden, por conservar libre el camino que recorrían las caravanas, y se hallaban, por tanto, á la entera devoción de los citados Ingleses». Desgraciadamente, como hemos visto, fracasó por el momento el intento de adquirir una base en el mar Rojo.

De todo lo acaecido Aragón hizo un estudio detallado, redactando una memoria «sobre la conveniencia para España de un establecimiento en el Mar Rojo ó en el Golfo de Aden, sus circunstancias de situación y modo de adquirirlo», en la que, examinando la cuestión en todos sus aspectos, deduce que «será conveniente cuando la obra del Canal de Suez toque á su término, pero muy gravoso é impropcedente en la actualidad...»; también se refería a «las ventajas y desventajas de situarse en la costa de Arabia en la opuesta Africana y las obras de fortificación que deben llevarse á la última», explicando detenidamente «la manera de practicar los reconocimientos y realizar las adquisiciones bajo el pretexto de ejecutar trabajos hidrográficos, cubriendo de este modo las operaciones con el sigilo más impenetrable por la naturalidad del citado pretexto señalando la probabilidad de una gran lucha próxima en aquellas regiones, para las providencias que el Gobierno juzgue oportunas».

El día 25 de enero salió Aragón para España a fin de dar cuenta al Gobierno de cuanto le había sucedido en una extensa y detallada comunicación, a la que acompañaba la citada memoria.

El 10 de julio manifestaba el ministro de Ultramar al de Marina, de real orden, que «conformándose S. M. en todo con la opinión emitida por Aragón daba su misión por terminada, dejando para más adelante la realización del proyecto que le llevó a las Costas de Arabia y que era también la voluntad de S. M. se expresase al citado Ministerio lo satisfecho que había quedado de los trabajos y servicios llevados á cabo por dicho Oficial».

Habiendo consultado a Aragón el ministro de Marina sobre qué recompensa aspiraba por los citados trabajos y servicios por él realizados, «este Oficial manifestaba respetuosamente á su Autoridad que considera como su principal

galardón la aprobación con que ha tenido á bien mirar sus esfuerzos por llenar la alta misión que se le confió, y que si juzga que estos esfuerzos merecen alguna recompensa más, la recibirá con la gratitud y el legítimo orgullo que deben alentar en el pecho de todo militar, que ambiciona noblemente distinguirse y ser distinguido: en este caso ruega encarecidamente á S. M. le permita por un sentimiento de delicadeza, que fácilmente comprenderá, aprobará designar la que crea corresponderle, puesto que el elevado criterio y reconocida justicia de S. M. ha expresado haberlos visto llegar á cabo, sabrán decir mejor hasta dónde llegan sus merecimientos y determinar, por tanto, la recompensa de que son dignos».

Fue ésta la de Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III.

Nuevo tanteo de adquisición

Por el año 1866 fue enviado un nuevo comisionado, el teniente España. Su misión era la de «efectuar un reconocimiento en las costas del mar Rojo, para un posible emplazamiento de una base naval».

Según su informe, España se inclinó por el puerto y costa de Tadyura, al que consideraba como el mejor situado para dicho establecimiento; sin embargo, nada se resolvió.

Los vaivenes políticos de la época fueron retrasando el asunto hasta el año 1869, en que con la apertura del canal de Suez el 17 de noviembre se volvió a interesar el Gobierno por esta adquisición; fue cuando el ministro plenipotenciario en Constantinopla, Zarco del Valle, escribió al ministro de Estado del Gobierno provisional (presidido por el general Francisco Serrano Domínguez), Juan Álvarez de Lorenzana; le manifestaba lo importante que sería ocupar el territorio ya determinado, negociando *a posteriori* las condiciones para su adquisición, opinión con la que estaban también de acuerdo varios políticos y diplomáticos de la época. Sin embargo, parece ser que este consejo no fue atendido por el citado ministro ni por ninguno de sus sucesores durante la monarquía de Don Amadeo de Saboya, pese a que con la dicha inauguración y apertura al tráfico del canal de Panamá el interés y la necesidad en el tráfico hacia Filipinas era grande, ya que acortaba el viaje hasta estas islas.

Parece ser que por el año 1876, ya en el trono Alfonso XII, hubo un intento de adquirir un territorio en el que crear un «centro comercial», pero fracasó, hasta el año 1883, cuando por el Ministerio de Estado se envió al agregado al citado ministerio, Pedro Carrera, a quien para esta misión se le nombró secretario de tercera de la legación en Constantinopla, encargándosele de que «diera los pasos necesarios para la adquisición de un territorio en las proximidades de Cheik-Said, ó en la costa de Somalia». El motivo de este encargo alternativo a las indicaciones de Martín Ferreiro, secretario a la sazón de la Real Sociedad Geográfica, quien el 23 de mayo de 1887 recordaba «que hacía mucho tiempo había propuesto que vista que el período de ocupaciones europeas en África, cada vez más rápida y vertiginosa, sería conveniente de que

España reclamase como nación dueña de ricas provincias y dominios en el camino oriental de Asia, una prudente parte elegida á propósito en el camino de aquellas posesiones.

»Con esta idea no era por cierto difícil la elección, teniendo en cuenta las circunstancias mejores, ya por el clima y clase de terreno que debiera escogerse, ya también de que no estuviese expuesto á complicaciones de ningún género. Todas las condiciones llenaba á mi juicio alguno de los puertos que como Bender Mirayé (Bender Miraya) se encuentra al E. y defendidos por el cabo de Guardafuí en el extremo NE. del continente africano. Con efecto, está situado en la forzosa derrota que deben seguir nuestros buques destinados á Filipinas, sin desviarse apenas si había de tocar en él para repostarse de carbón, refrescar sus víveres ó reparar alguna avería en punto amparado por nuestra bandera».

Sin embargo, no fueron muy afortunados los comienzos de Carrera, debido a la necesidad de mantener en secreto todas sus actuaciones, principalmente ante las autoridades egipcias, a las cuales debía parecer un viajero «que visitaba con fines exclusivamente científicos el África Oriental y Arabia».

Pese a las señaladas ventajas que tanto Sinibaldo de Mas como Ferreiro indicaban, se decidió por otro en la costa de la actual Eritrea, procurando escoger un lugar que no suscitara sospechas. Llegó incluso a ultimar la adquisición de unos terrenos, regresando a España con la noticia de poco menos que el hecho consumado.

De nuevo los trastornos políticos, para no perder la costumbre —esta vez una crisis ministerial en la que cesó el ministro de Estado, Antonio Aguilar Correa (marqués de la Vega de Armijo), del gobierno presidido por Práxedes Mateo Sagasta, y, de paso, la caída del gabinete ministerial y llegada al poder de nuevo Gobierno, el de José Posada Herrera, siendo ministro de Estado de éste Servando Ruiz Gómez—, ocasionaron la cancelación del proyecto, entre otras cosas debido a la oposición del Gobierno egipcio, forzado por Gran Bretaña y por otras razones de política internacional, que obligaron a abandonar la empresa de crear un establecimiento en dichas costas.

Pero no por ello se olvidó la idea del dicho establecimiento y, en efecto, por una Real Orden de 4 de marzo de 1866 se disponía que «para desempeñar una Comisión reservada en el mar Rojo y en el Golfo de Aden», se designaba al teniente de navío de primera clase Juan Pastorín y Vacher (5), quien el día 27

(5) Juan Pastorín y Vacher nació en Cádiz el 27 de junio de 1845. Ingresó como aspirante en el Colegio Naval Militar el 1 de julio de 1861, ascendiendo a guardia marina de primera clase. Al alcanzar el empleo de teniente de primera clase, el 4 de marzo de 1886 se le nombró por el Gobierno «para desempeñar la comisión reservada en el mar Rojo y el golfo de Aden». Acabada ésta, fue nombrado miembro de la Comisión Española para el Congreso Internacional de Washington. Por una Real Orden de 14 de diciembre de 1891 fue designado jefe de la «Comisión encargada de informar al Gobierno sobre el naufragio y pillaje del laúd español *San Francisco* en las costas del Rif el 13 del mismo diciembre»; concluida ésta (1 de abril de 1891), por este servicio le fue concedida la cruz de caballero de Isabel la Católica, por «el acierto, celo é inteligencia que demostro en el desempeño de su cometido». Durante varios años fue comandante del cañonero *Isla de Luzón*.

del citado mes embarcó en el cañonero *Elcano*, saliendo de Barcelona, tocando en Nápoles, Castellamare, Mesina, El Pireo, Rodas, Larnaka (Chipre), Beirut, Alejandría, Port Said, Suez, Masana y Adén, donde el día 25 de mayo desembarcó, alquilando por varios meses un *sambuco* (embarcación árabe) «para el desempeño de la Misión que le había sido conferida»; era ésta la de «buscar y adquirir en el Golfo de Aden ó en el mar Rojo un territorio con Puerto á fin de establecer en él un Depósito de carbón».

Para el cumplimiento de esta misión hizo varios viajes «por la Arabia y otro por Egipto y por las costas africanas del mar Rojo y del Golfo de Aden, preparando los trabajos que dieron después los satisfactorios resultados que el Gobierno de la Nación deseaba».

El 30 de noviembre de 1887 elevó Pastorín su informe al Gobierno; en él daba cuenta de todos los trabajos que había efectuado para el cumplimiento de su misión y «proponía al Estado la adquisición de un territorio en el litoral Africano del mar Rojo y en el paralelo (estrecho) de Bab-el-Mandeb llamado Sian-Dumeira, cuyo Sultán Soberano lo cedía á España mediante la cantidad de sesenta mil pesetas».

El 30 de junio del año siguiente se dio por terminada esta «Comisión reservada», regresando Pastorín a España y presentando al Gobierno dicho informe del que, por Real Orden de 23 de noviembre del citado año, «se le dieron las gracias en nombre de S. M. por el celo y discreción con que había desempeñado la Comisión en el mar Rojo».

Consecuencia de todo esto fueron unas conversaciones habidas entre delegados de los Gobiernos español e italiano, ya que Italia tenía grandes intereses en estas tierras, que fueron muy comentadas por la prensa europea de la época en un sentido muy favorable para España, considerando el proyecto «como una expansión normal».

Aprobado por el Gobierno italiano, puesto «que en todo caso dicha concepción no mermaba su derecho de soberanía sobre el enclave aludido», la adquisición fue ratificada mediante un cambio de notas de los días 3 y 13 de septiembre del citado año, llegándose a un acuerdo por el cual dicho Gobierno «se comprometía á ceder al de España un territorio en la bahía de Asabb, en el litoral que se extendie entre Ras Marcana y Ras Garibal, á una dos millas del puerto de Asabb». Esta cesión era en principio por quince años, pero después podría prorrogarse indefinidamente.

Pero al final todo falló: la política interna y la oposición de Gran Bretaña a este tratado hicieron que fracasara, perdiéndose así para España la ocasión de contar con un enclave, estación naval, a mitad de la ruta entre la Península y sus dominios asiáticos.