

LA ARMADA EN LA GUERRA DE ÁFRICA (1859-1860)

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia

Resumen

La Armada, entonces en pleno «renacimiento isabelino», durante la «Guerra de África» prestó muy importantes servicios que han permanecido poco conocidos hasta ahora. Tanto en el aspecto logístico, asegurando los vitales suministros al ejército expedicionario, la evacuación de heridos y enfermos o la llegada de refuerzos, como apoyando su flanco marítimo con fuego y desembarcos puntuales, o bombardeando posiciones y puertos del enemigo, buscando anular su voluntad de lucha. Aunque la Armada no tuvo el protagonismo que cobraría en intervenciones en el exterior posteriores pero casi inmediatas, el conflicto marcó el inicio de su recuperación, tanto en el plano material como en el moral.

Palabras clave: Guerra de África, logística, bombardeos navales, escuadra.

La guerra con Marruecos, en tiempos del reinado de Isabel II, conmovió profundamente a la sociedad española de la época, que la vio como una causa de toda la nación, por encima de las tradicionales luchas y divisiones políticas. Fiel reflejo de su impacto fueron los varios *Episodios nacionales* que inspiró al gran novelista Pérez Galdós, el relato de primera mano que nos dejó de ella Pedro Antonio de Alarcón en su *Diario de un testigo de la Guerra de África*, o las sentidas páginas que le dedicaron personajes como Emilio Castelar o Gaspar Núñez de Arce, entre tantos otros (1).

(1) El último presidente de la I República —que también cultivó la historia, por más que se le conozca ante todo por su faceta política— dedicó dos obras al conflicto: *Crónica de la Guerra de África*, Madrid, 1859, y *Crónica del Ejército y la Armada de África*, Madrid, 1859. Una visión más completa en LÓPEZ BARRANCO, Juan José: «El reflejo de la Guerra de África en la narrativa española», en *Revista de Estudios Africanos*, núm. xv de 2001. Madrid pp. 105-134.

Por todo ello, dicho conflicto es bien conocido, pero con una salvedad: ante el evidente protagonismo del Ejército en dicha campaña, el papel de la Armada ha quedado bastante desdibujado en el recuerdo y en los estudios posteriores, por lo que nos proponemos paliar un tanto esa carencia, si bien de forma obligadamente breve y esquemática.

Antecedentes y condicionantes del conflicto

La relativa estabilidad del Magreb fue decisivamente rota por la decisión francesa de invadir Argelia en 1830, decisión que abriría un largo conflicto que se prolongaría durante más de cuarenta años, hasta que el colonizador alcanzó el pleno dominio del territorio (2). La decisión francesa sembró la inquietud en el vecino reino de Marruecos e inclinó al sultán, Mohammed IV, a apoyar militarmente al líder rebelde argelino Abd-el-Kader.

La reacción francesa fue fulminante. Una escuadra al mando del almirante François d'Orléans, príncipe de Joinville e hijo del rey Luis Felipe, compuesta por los navíos *Jemmapes* (buque insignia), *Suffren* y *Triton*, de 103, 92 y 88 cañones de porte; la fragata *Belle Poule*, de 64, y otras catorce unidades menores entre bergantines y vapores de ruedas se presentó el 6 de agosto de 1844 ante Tánger, cuyas fortificaciones y puerto bombardeó. El asalto produjo 3 muertos y 17 heridos entre los atacantes.

Cuatro días después, la misma escuadra, con algún buque menos e izando insignia en el *Suffren*, hizo lo mismo en Mogador, si bien ahora tras el bombardeo se procedió a un desembarco que se saldó con 14 muertos y 64 heridos franceses, y más de 200 muertos y 160 prisioneros marroquíes. Conviene que el lector retenga estos datos, para mejor valorar hechos análogos acaecidos tiempo después, ahora con los españoles de protagonistas.

Pero la lucha decisiva se libró en tierra, el 14 de agosto, en la batalla de Isly, muy cerca de Ujda, en la actual frontera marroquí-argelina. Allí, el ejército del mariscal Bugeaud, en presencia del propio Mohammed IV, derrotó a otro marroquí mandado por Abd-el-Rahman ibn Hisham. El ejército francés, con unas fuerzas esencialmente de infantería integradas por unos 11.000 hombres, formó un gigantesco cuadrado defensivo en forma de rombo que las narraciones de la época denominaron «en losange». El marroquí, con más de 20.000 combatientes y cuya fuerza principal era la caballería, cargó infructuosamente contra la cerrada formación francesa, que respondió con nutridas descargas de fusiles y cañones, seguidas por una contracarga de sus espahíes que provocó la desbandada de la caballería marroquí. El resto del ejército, preso del pánico, también huyó tumultuosamente, abandonando al enemigo su propio campamento e incluso la tienda del sultán. Las pérdidas francesas (27 muertos y 99 heridos) fueron muy moderadas en proporción a las marroquíes,

(2) MEYER, Jean; REY-GOLDZEIGUER, Annie, y TARRADE, Jean: *Histoire coloniale de la France*. Tomo I: *La conquête*. Armand Colin, París, 1991.

cifradas en 800 muertos, aparte de los heridos y prisioneros y de los 18 cañones que capturó el vencedor. Reconociendo su derrota, los marroquíes firmaron el tratado de Tánger el 18 de septiembre, por el que se obligaban a cesar en su apoyo a los argelinos y reconocían la posesión francesa de Argelia, aunque los límites tradicionales entre ambos territorios distaban de estar claros.

En España, hasta entonces poco o nada interesada en el norte de África, comenzó a cundir un sentimiento de inquietud al ver cómo antiguas posesiones españolas como Orán y Mazalquivir iban pasar a manos francesas. Y así, temiendo que la expansión del país vecino por el Magreb llegara a atenuar estratégicamente el territorio español, una pequeña fuerza naval ocupó las islas Chafarinas, muy cerca de la frontera, el 6 de enero de 1848, casi dándose de bruces con una expedición francesa enviada con el mismo propósito (3).

Tales preocupaciones españolas no hicieron sino sumarse a las creadas por la estrategia británica de penetración comercial desde el Atlántico. El hábil John Drummond Hay, primero cónsul y después embajador en Tánger, la capital diplomática del reino de Marruecos, tomó eficaces iniciativas en este sentido que fructificaron en el tratado de 9 de diciembre de 1856 entre el imperio británico y Marruecos, por el que el país africano se abría al comercio inglés, otorgaba a los súbditos ingleses residentes en el reino el beneficio de la extraterritorialidad —lo que les dejaba fuera de la jurisdicción de la justicia marroquí— y autoriza el establecimiento de nuevos consulados británicos. Al tratado se adhirieron países que gravitaban en la órbita británica como Bélgica, Piamonte, Nápoles, Portugal y Holanda, pero Francia y España, recelosas, se abstuvieron de hacerlo, lo que se tradujo en que Gran Bretaña hegemonizase el comercio con el reino magrebí. Dentro de esa creciente influencia británica sobre Marruecos, cabe destacar la venta de más de 120 punteros cañones, destinados a modernizar las baterías de Tánger —dato que igualmente conviene que el lector retenga— para impedir que una escuadra francesa o de cualquier otra potencia amenazase el estratégico puerto. Indudablemente, Gran Bretaña, que había recibido Tánger en pago por su alianza estratégica con Portugal con el fin de asegurar su independencia frente a España tras la separación de 1640, no quería ver a ninguna potencia instalada en tan estratégica base, que comprometía no solo Gibraltar, sino el paso del Estrecho.

Lo curioso es que, dando muestras de una notable ceguera, los británicos mantuvieron la posesión de Tánger solo entre 1661 y 1684, devolviéndola después a Marruecos. Sin embargo, es lo cierto que la dominación británica estuvo erizada de problemas, tanto con la población local como con los marroquíes, y conseguido Gibraltar en 1704, al Reino Unido le pareció más

(3) La obra clásica española es la de BECKER, Jerónimo: *Historia de Marruecos*, Madrid, 1915, que amplía y matiza la del mismo título de Antonio Cánovas del Castillo, anterior en el tiempo. Sigue siendo fundamental la obra colectiva, dirigida por J.M.^a JOVER ZAMORA, *La era isabelina y el Sexenio Democrático (1834-1874)*, tomo XXXIV de la *Historia de España* fundada por Menéndez Pidal, Espasa Calpe, Madrid, 1981.

oportuno poner el estratégico puerto en las inocuas manos marroquíes antes que cayese en las de cualquier otra potencia europea, línea política que ha seguido con constancia hasta bien entrado el siglo XX, como recordará el lector. Sumando el halago a los acuerdos, en 1858 el gobierno de Victoria I puso a disposición de los hijos del sultán un vapor para que peregrinasen con toda comodidad a La Meca.

Lógicamente, en España, el hecho de que Gran Bretaña, o Francia, o ambas de común acuerdo dominasen Marruecos o al menos lo «satelitizaran» causaba honda preocupación, hasta el punto de que, como reflejaban las palabras de Donoso Cortés en el Congreso de los Diputados en 1849, se viese en ello una amenaza a la misma existencia de la nación. Había, además, otras razones para que en España empezase a crecer el interés por Marruecos y se pensara incluso en una expansión por la zona. Y es que, pese a los sucesivos tratados firmados con el sultán, la cuestión de los límites fronterizos de Ceuta y Melilla, lejos de resolverse, daba lugar a continuos incidentes armados que, en ocasiones, devenían en auténticas batallas, especialmente en la segunda de las plazas, incidentes, por otra parte, que no hicieron sino crecer y agravarse en la década de los cincuenta. Añadamos a todo ello los incidentes provocados por el contrabando y la piratería de los costeros rifeños, fundamentalmente sobre veleros que recalaban cerca de la costa marroquí en su tránsito por aguas del Estrecho y el Mar de Alborán.

Esto aparte, en muchos medios españoles alentaba un deseo de emular a las grandes potencias, que vivían por entonces el apogeo de su expansión colonial, y a cuya prestigiosa vera se quería ver otra vez a España. Pero como el país, a la sazón escasamente desarrollado, no tenía grandes intereses, ni comerciales ni industriales, en Marruecos, esta empresa colonial se sustentó en el benéfico designio de llevar los logros de la civilización a un pueblo atrasado, todo ello envuelto con románticas y un tanto edulcoradas referencias a la Reconquista y al supuesto proyecto de Isabel la Católica y de Cisneros por proseguirla en el norte de África. Huelga decir que tales planteamientos serían hoy criticados por bastantes, pero en la época de que tratamos eran compartidos por todas las fuerzas del espectro parlamentario, incluidos los progresistas, que eran con mucho los más decididos a prestar tal ayuda, sin hacer ascos al uso de la fuerza si preciso fuera, pues la causa lo justificaba. Por más que la historiografía dominante sea proclive, mucho nos tememos que interesadamente, a obviarlo, era la izquierda la más interesada en esa expansión y la más decidida a afrontar una guerra, aunque para ello hubiera que desafiar el avasallador poder del imperio británico. Bien es cierto que también se ha aducido que a O'Donnell le guiaron otras verosímiles razones, como elevar el prestigio exterior de España o acabar con las discordias domésticas, pues el conflicto sería interiorizado por los españoles con una causa nacional que exigía postergar las desavenencias políticas, pero las apuntadas anteriormente tenían suficiente peso específico y bastan por sí solas para explicar la decisión de intervenir del general O'Donnell, por más que, complementariamente, se consiguiese igualmente esa «unión nacional» y ese prestigio.

La declaración de guerra

La escalada de incidentes fronterizos, especialmente en Melilla, que llevó a la Escuadra a mostrar el pabellón nacional en puertos marroquíes como medio de presión diplomática, pareció resolverse con el convenio de 25 de agosto de 1859, suscrito a la conclusión del más grave de los combates que, con intensidad creciente, venían produciéndose en los alrededores de la plaza. Pero no hubo tiempo de ejecutar lo convenido, pues casi inmediatamente se registró otro incidente en Ceuta, donde se había iniciado la construcción de tres fuertes en la línea fronteriza. En la tarde del 10 de agosto, los cabileños de Anghera destruyeron las obras, arrancaron los hitos que marcaban dicha línea y destrozaron un escudo de España allí situado.

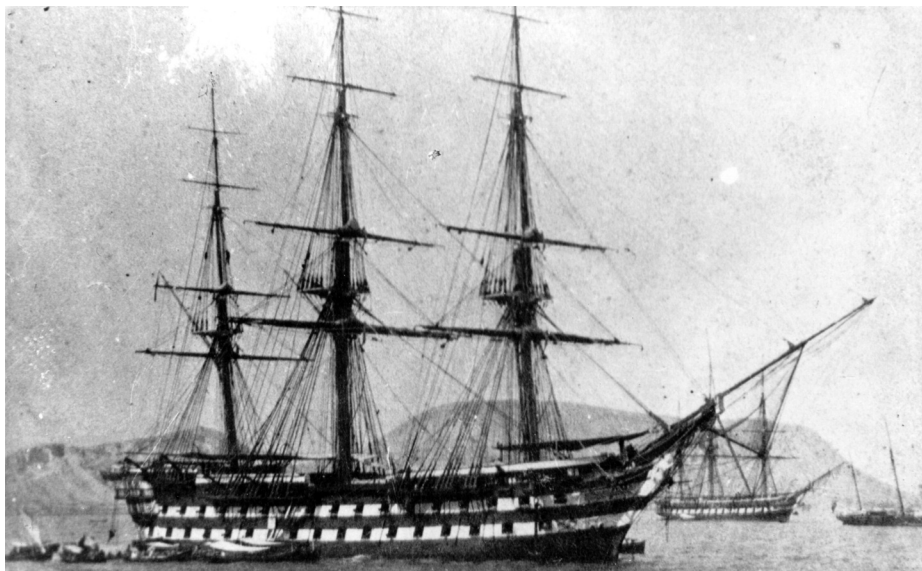
La protesta del Gobierno, formulada en los términos más tajantes, fue presentada por el cónsul general en Tánger (la representación diplomática española aún no tenía el rango de embajada), Juan Blanco del Valle, quien exigió el castigo de los culpables —que para ello serían conducidos a territorio español—, la reconstrucción de lo destruido y la rendición de honores por las tropas del sultán para reparar el ultraje a la enseña nacional. Por último, Blanco del Valle también reclamó el compromiso marroquí de aceptar el derecho de España a construir cuantas fortificaciones creyera convenientes en su territorio.

Pero, en plenas negociaciones, el mismo 29 de agosto falleció el sultán, Muley Abderramán, a quien sucedió su hijo Sidi Mohammed, lo que entorpeció las conversaciones y provocó en ellas retrasos que obligaron a prorrogar el ultimátum español hasta el 15 de octubre.

Paralelamente, el ministro de Estado, Calderón Collantes, enviaba una circular a todos los países europeos en la que explicaba el trasfondo del conflicto y la postura española, señalando que España no pretendía anexionarse territorio alguno, sino solo poner término a los reiterados incidentes. A tal circular respondieron positivamente los imperios francés, ruso y austriaco, así como los reinos de Piamonte y Portugal. Como era de esperar, Gran Bretaña no se mostró tan receptiva, y su embajador en Madrid, Buchanan, reclamó del Gobierno el compromiso explícito de abstenerse de toda anexión, muy especialmente en lo referente a Tánger, a lo que el gobierno de Leopoldo O'Donnell accedió. Pero la diplomacia marroquí, por unas u otras razones, no satisfizo ninguna de las exigencias españolas y, vencidos todos los plazos y prórrogas, el 22 de octubre España formalizó la declaración de guerra.

Las primeras operaciones

Declarada que fue la guerra, la fuerza expedicionaria se trasladó a Ceuta, elegida como base de operaciones. Componían sus efectivos más de 45.000 hombres, a los que hay que añadir los sucesivos refuerzos, organizados en varios cuerpos de ejército y una reserva. Entre ellos figuraba el 6.º Batallón de Infantería de Marina, acantonado en Cartagena, que luchó en la campaña codo



El navío *Isabel II*, buque insignia de la Escuadra durante la Guerra de África. Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid

con codo con sus compañeros del Ejército de Tierra. También se movilizaron el 4.º y el 5.º, aunque no llegaron a entrar en combate (4).

Como principal objetivo de la operación se fijó la ciudad de Tetuán. Dado lo agreste e ignoto del territorio, hasta entonces vedado a los europeos, y la escasez e impracticabilidad de los caminos, se optó por alcanzarla siguiendo la ruta costera. Al elegir esta vía de aproximación, el concurso de la Escuadra se hizo inexcusable, estratégicamente —para reforzar el flanco izquierdo del ejército— y también desde el punto vista logístico —para abastecer a las tropas de alimentos, municiones, pertrechos y refuerzos, y evacuar a los heridos y enfermos en campaña, estos últimos numerosos por la epidemia de cólera que se declaró (5).

Fuera de ese constante y decisivo apoyo desde el mar, la Escuadra también hubo de transportar al ejército hasta Ceuta. A la sazón, y aparte de las unidades en construcción, reparación o destinadas en otros puntos —singularmente en Ultramar: Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Guinea—, los buques disponibles eran los siguientes: navío *Reina Isabel II*, fragatas de hélice *Princesa de Asturias* y *Blanca*, corbeta *Villa de Bilbao*, goletas de hélice *Buenaventura*, *Ceres*

(4) RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Ed. Naval, Madrid, p. 177.

(5) El mejor relato militar sobre la campaña en *Historia de las campañas de Marruecos*, 4 vols. Estado Mayor Central del Ejército, Madrid, 1947.

y *Santa Rosalía*, vapores *Isabel II*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Colón*, *León*, *Vulcano*, *Santa Isabel*, *Piles* y *Alerta*, faluchos *Terrible*, *Veloz* y *Saeta*, 24 cañoneras distinguidas por su numeral, urcas *Niña*, *Marigalante* y *Antilla*, finalizando con los cuatro vapores de transporte de la Armada *San Quintín*, *Álava*, *Marqués de la Victoria* y *Conde de Regla*. Por supuesto, hubo otras incorporaciones durante la campaña, y alguno de los buques reseñados tuvo que reparar, fue destacado a otras misiones, etcétera.

La escuadra se organizó en tres divisiones: la primera la integraban los vapores *Vasco Núñez*, *Isabel II* y *Santa Isabel* y la corbeta *Villa de Bilbao*; la segunda encuadraba las fragatas *Princesa de Asturias* y *Blanca* y los vapores *Vulcano*, *León* y *Alerta*, y la tercera o ligera se componía de las tres goletas, el vapor *Piles*, faluchos y cañoneras. Estas unidades montaban un total de 289 cañones (65 de ellos de 68 libras; 4, de 56; 2, de 42; 198, de 32; 4, de 24, más 16 obuses o cañones ligeros), y sus dotaciones sumaban 4.617 hombres. Correspondió el mando al brigadier de la Armada Segundo Díaz Herrera (6).

Como las necesidades de transporte eran ingentes, en virtud del tamaño de la fuerza expedicionaria, se fletaron más de quince vapores de bandera española y otros diecisiete de pabellón extranjero para el esfuerzo logístico, número que llegó prácticamente a duplicarse en el curso de las operaciones.

El bombardeo de Fuerte Martín

Mientras el ejército continuaba su lento progreso hacia Tetuán, en incesante combate con el enemigo y siempre con el apoyo cercano de la Escuadra, se decidió encomendar a esta una operación de distracción: atacar los fuertes artillados en la desembocadura del río Gual-el-Jelú, cercanos a la ciudad y que protegían su puerto.

El diario de uno de los oficiales de la escuadra nos proporciona un buen relato de aquella primera acción destacada de las fuerzas navales españolas:

«Día 28 de diciembre. A las 8 y media de la mañana se puso el vapor *Vasco Núñez*, donde embarca el jefe de la escuadra la señal de dar la vela a la mayor brevedad. A las 10'30 todos los vapores tienen vapor y están listos los buques de vela. A las once dio el navío los remolques al vapor *Isabel II* y media hora después, previa señal, nos pusimos en movimiento en el orden siguiente: vapor *Vasco Núñez* (capitana) vapor *Isabel II* remolcando al navío *Isabel II*, fragatas *Princesa de Asturias* y *Blanca*, vapor *Santa Isabel* remolcando la corbeta *Villa de Bilbao*, vapores *Colón* y *Vulcano*. Total de cañones, 242, rumbo S, viento ONO, mar llana, buen cariz, algo acelajado.

A esta hora ignoramos el sitio a donde vamos. Son las cuatro de la tarde y estamos delante de Ceuta, conferencia con tierra de la capitana, nos aguantamos toda la noche, los cañones cargados con bala.

(6) Datos extraídos de la revista *Crónica Naval de España*, tomo x, núm. 10. Imprenta de la Viuda de Calero, Madrid, 1859, pp. 6ss.

Día 29 de diciembre. Amanece como hace mucho tiempo no veo, día hermosísimo, mar ninguna, viento flojo y a la tierra. A las 8 empezamos a preparar el buque para entrar en combate. A las baterías destricandas no les falta más que cebarlas. A las 9'30 está todo listo. Tetuán a la vista muy claro.

A las 9'30 hace la capitana la señal de zafarrancho general de combate, cinco minutos después está cada cual en su puesto.

A las diez dice la capitana por telégrafo: "Viva la Reina". En la misma forma contestamos nosotros "Viva". Da un viva nuestro Comandante, el cual es replicado por todos nosotros. Pasamos por delante del cabo Negro, donde hay una bonita torre sin artillería.

Es la 1'15, el *Vasco Núñez* tira un cañonazo con bala, al cual contesta el enemigo con dos, bien dirigidos. Rompe el fuego el vapor *Isabel II* y en seguida nosotros.

La posición de los cuatro buques que rompen el fuego es la siguiente: vapor *Vasco Núñez*, navío *Reina Isabel II*, vapor *Colón*. Rompen los moros el fuego, buenos disparos. Al apuntar en mi borrador el primer disparo, acababa de pasar una bala enemiga por cima de mi cabeza, muy cerca de la bandera. Mi puesto es la toldilla. Tres balas nos pasan por entre nuestros palos, una próxima al mayor. Manda nuestro comandante abozar las mayores. Tenemos que virar para presentar el otro costado a los fuertes moros.

La *Villa de Bilbao* entra en fuego. Buenos tiros, acaba de incendiar la batería.

Todos los buques han entrado en fuego. Gran animación a bordo al ver ardiendo la batería. Una granada del navío se lleva una esquina del fuerte. Tres granadas caen dentro del fuerte. Vuela por efecto de una de ellas una especie de cúpula que en él había, las otras granadas lo incendian. Están apagados todos los fuegos de cañón. Las dos baterías enemigas son presa de las llamas. Señales de la capitana de seguir por contramarcha sus movimientos.

No tenemos a quién hacer fuego, la acción ha concluido. A bordo no ha habido más desgracias que un soldado herido en la cara por un cartucho que se le incendió. En los demás buques uno o dos por las mismas causas. Ninguno por bala enemiga.

Nos ponemos en movimiento con rumbo a Algeciras. A las 4 estamos dentro de la bahía».

En el parte oficial se confirman los datos desgranados en la cita, señalando que el tiro enemigo fue malo, por demasiado alto, y no produjo daños serios ni bajas. También se encomia a las dotaciones de las dos fragatas, pese a su reciente incorporación, y se destaca a la *Villa de Bilbao*, cuyo comandante era el capitán de fragata Juan Bautista Antequera y Bobadilla, gran marino de una época en que hubo muchos excelentes (7).

La batalla de los Castillejos

Como es sabido, pocos días después tuvo lugar la importante batalla de los Castillejos, ganada merced a la temeraria bravura del general Prim, oportuna-

(7) *Ibidem*, 10 de enero de 1860, pp. 57ss.



Miguel Lobo y Malagamba, contralmirante cuya actuación durante la contienda le valió la Laureada de San Fernando. Óleo de S. Martínez Cubells, 1881. Museo Naval de Madrid, núm. inv. 188

mente apoyado por las sucesivas reservas y, en último término, por el propio O'Donnell. Menos conocido es el importante apoyo que la escuadrilla de fuerzas sutiles, al mando del capitán de fragata Miguel Lobo y Malagamba, proporcionó a su flanco izquierdo, escuadrilla que estaba compuesta de la goleta *Ceres*, el vapor *Piles*, el vapor de transporte *Panhope*, con dotación de la Armada, el falucho *Veloz* y las cañoneras 1, 4, 5 y 9. Tras un bombardeo a corta distancia de la costa, castigando duramente el flanco enemigo y favoreciendo el avance de Prim, Lobo decidió, en la mejor tradición marinera, prestar un apoyo aún más decisivo desembarcando sobre la marcha los trozos de los buques.

Al frente de ellos desembarcaron de la goleta el alférez de navío José María Chessio y el guardiamarina Luis Llama, a los que seguían seis

soldados de Infantería de Marina y catorce marineros; del vapor, los guardiamarinas Camilo Carlier y Luis León, acaudillando a nueve soldados y doce marineros; del transporte, el alférez de navío Luis Gamíndez y el subteniente de Infantería de Marina José Hernández, comandando 15 soldados; del falucho, un condestable, cinco soldados y catorce marineros, y de las cañoneras, el teniente de navío José Riaño y los alféreces de navío Julio Falcó, Segundo Varona y Buenaventura Pilón, con 16 soldados y cuarenta marineros en total.

La pequeña pero decidida columna sorprendió de plano al enemigo, al que obligó a batirse en atropellada retirada. Los marinos no tardaron en confluir con las vanguardias de tiradores del ejército. Entre otras recompensas, por su valor y oportunidad al ordenar el ataque, Miguel Lobo recibió la Cruz Laureada de San Fernando con fecha de 17 de febrero, y el grado de coronel de Infantería con fecha de 5 de enero (8).

El temporal del 7 de enero

Pero se estaba operando en pleno invierno, y las aguas del Estrecho se cobraron su tributo.

(8) *Ibíd.*, p. 263.



José María de Bustillo y Barreda, al mando de la Escuadra durante la guerra. Madrid, Museo Naval

Ese día, la Escuadra se hallaba en las inmediaciones de Cabo Negro, descargando granadas y municiones del vapor *Barcino* para el ejército expedicionario. Soplaban desde el sureste un fuerte levante, en vista de lo cual el jefe de escuadra Bustillo ordenó a los transportes dirigirse a Ceuta, y a los buques de guerra, a Algeciras o Puente Mayorga, en busca de refugio. Sin embargo, evidenciando un encomiable espíritu de sacrificio, decidió que los vapores *Lepanto*, *León* y *Alerta*, las goletas de hélice *Buenaventura*, *Ceres* y *Rosalía* y el vapor de transporte *Tharsis* permanecieran en aquellas peligrosas aguas, sabedor de la importancia del apoyo material y moral que la Escuadra brindaba al ejército.

Pero el temporal, lejos de amainar, iba en aumento, y a eso de las nueve de la noche el vapor *León* echó a

faltar sus dos anchas. Ante la inminencia del peligro, Bustillo ordenó la retirada. El *León*, el *Buenaventura* y el *Alerta* alcanzaron a refugiarse en la ensenada de Jeremías, no sin grandes averías y trabajos, mientras el resto, con mayor o menor fortuna, intentaba correr el temporal. La goleta de hélice *Santa Rosalía*, un buque de dos cañones y 80 caballos al mando del teniente de navío Vicente Seijas, no tuvo tanta suerte y se estampó contra la costa no lejos de Ceuta, perdiendo a tres de sus hombres en el percance. Tampoco el *Santa Isabel*, vapor de cuatro cañones y 200 caballos comandado por el teniente de navío Adolfo Guerra, vio coronados por el éxito sus esfuerzos por correr el temporal, y ya en la bahía de Algeciras se perdió, falleciendo a un marinero. El falucho *Saeta*, capitaneado por el teniente de navío Francisco González de Quevedo, corrió idéntica suerte, al ser embestido por una fragata mercante dentro de la misma bahía, perdiendo en el lance las anclas. Algo parecido les sucedió al también falucho *Lobo* y a las cañoneras 12, 13 y 18, con otro muerto. Igualmente se perdieron cuatro escampavías y numerosas chalanas, así como otras embarcaciones menores para el servicio de playa. Y el temporal aún se cobró trece embarcaciones mercantes más, desde fragatas hasta faluchos, en lo que constituyó una tragedia sin paliativos.

Todos los comandantes de los buques de guerra perdidos fueron sometidos a una sumaria, en averiguación de si su conducta había sido la correcta. Todos ellos salieron absueltos. Es más: el comandante y el segundo de la *Santa Rosalía* incluso fueron recompensados por su destreza y valor, y hubo meda-

llas pensionadas para unos marineros que no solo arriesgaron la vida al fijar un andarivel en tierra para permitir el rescate del resto de la dotación, sino que volvieron al buque, otra vez con gravísimo riesgo de sus vidas, para salvar la caja de caudales del buque y su bandera (9).

Mientras tanto, en tierra, la situación del ejército no era más halagüeña y cobraba un tinte cada vez más negro. El cese en los suministros convirtió la expedición en tierra en un «campamento del hambre», con raciones que apenas daban para tres días, en el marco de una general escasez y una zozobra que parecían comprometer definitivamente el éxito de la campaña. Este episodio expresa bien a las claras lo crucial del aporte logístico de la Escuadra que venimos señalando, y explica la decisión de Bustillo de aguantar, pese al peligro de temporal, todo lo que pudo.

Pero, escampado el temporal, el suministro pudo restablecerse; y cuando, tras las muchas penurias pasadas, las tropas divisaron los buques, acercándose denodadamente con provisiones frescas y municiones, la alegría se desbordó en las playas, en una escena vívidamente recordada por Pedro Antonio de Alarcón. Reavitualladas las tropas, pudo reanudarse el asalto, para lo que se creó una batería de sitio con piezas y dotaciones provenientes otra vez de la escuadrilla sutil. Tras duros y sostenidos combates, Tetuán caía por fin el 6 de febrero. Los marroquíes, obviamente impresionados, decidieron volver a la mesa de negociaciones.

Los bombardeos de Arcila y Larache

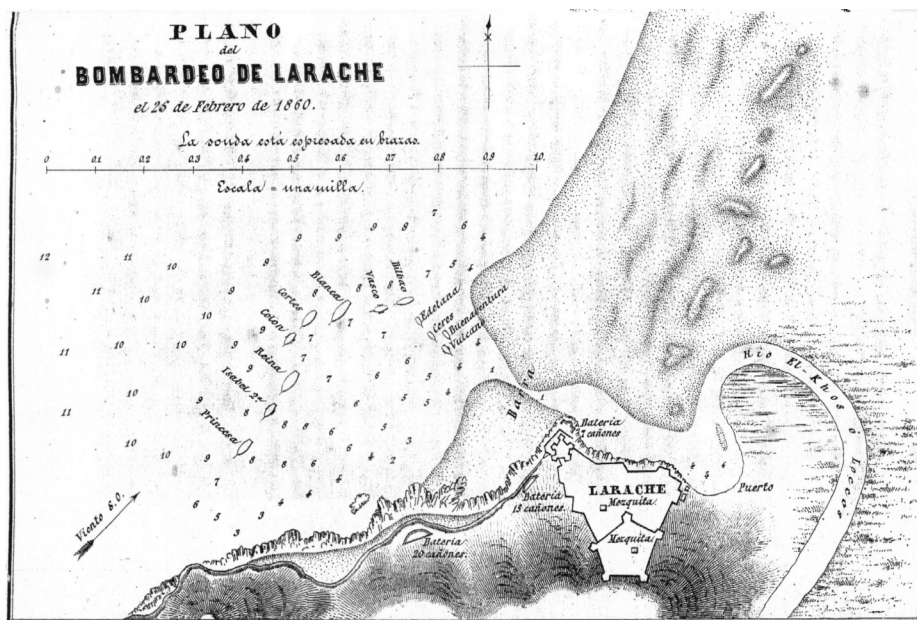
Sin embargo, no tardaron en surgir nuevas dificultades que provocaron las consiguientes dilaciones, así que O'Donnell, pese al veto británico, decidió reemprender la lucha en dirección a Tánger.

Como preparación al avance y demostración de fuerza, O'Donnell decidió que la Escuadra bombardeara los principales puertos marroquíes —a excepción de la ciudad citada—: Arcila, Larache y, en la costa atlántica, Salé y Rabat.

Sin asomo de dudas, de entre todos los hechos de armas en que intervino la Escuadra a lo largo de la campaña, el más importante fue el bombardeo de Arcila y Larache, de cuyos pormenores nos da cuenta, en un completo informe, su comandante, el entonces jefe de escuadra José M.^a Bustillo y Barreda, que había reemplazado en el mando a Díaz Herrera, de baja por enfermedad:

«Tengo el honor de acompañar a VE el diario de mis operaciones los días 24, 25, 26 y 27 del actual [febrero], así como el plano del ataque a los fuertes de Larache, estado de las municiones consumidas en el mismo y también en los de Arcila, relación de las desgracias personales y averías en los cascos y aparejos.

(9) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española*. Madrid, 1867, pp. 350ss.



La Escuadra española bombardeando Larache (de la *Crónica Naval de España*)

Telegráficamente tuve la honra de decir a VE mi salida para el Océano, los ataques a los dos citados puntos y que me decidía a seguir a Rabat, a pesar de ser desfavorables las circunstancias.

Ayer tarde desde este punto noticé a VE mi llegada y las causas de mi regreso sin haber ido antes a Rabat. En mi expresado diario verá VE las malas circunstancias con que sostuve el ataque de Larache, habiendo visto prácticamente lo difícil que es operar en la costa del Oeste en la estación de invierno, porque la gran mar del NO no cae aunque cesen los vientos, desde este rumbo hasta los de SE.

VE comprenderá que me ha contrariado en extremo verme obligado por circunstancias insuperables a prescindir del ataque a Rabat. Por dos veces tuve mi rumbo en aquella dirección, y dos veces me forzó el tiempo a variar.

La fuerza de Larache la he calculado en 30 a 35 cañones del calibre de a 36 o de 18, y en 11, también de varios calibres, la de Arcila.

Tal vez no faltará quien juzgue que no debí emprender el ataque con la mar del NO que tuve en Larache, pero yo consideré de mi deber verificarlo, aunque aquella circunstancia me colocara en condiciones desventajosas para que tuvieran principio las hostilidades marítimas inmediatamente después de romperse las negociaciones de paz, no considerando conveniente retirarme de la vista del enemigo sin batirlo, y porque según la opinión de los dos prácticos que tenía a bordo, sería muy difícil hallarlas mejores en la presente estación.

VE sabe que el 23 fue cuando se celebró la conferencia entre en general en jefe del Ejército de África y Muley Abbas, que manda las tropas enemigas, y que a las 36 horas tenía yo la honra de estar batiendo a Larache en el Océano, distante 32

leguas del punto de las conferencias a que asistí, y con buques que se preparaban a aguantar un tiempo cuando les di la orden de salida.

Debo manifestar a VE haber conseguido el objeto que me propuse, pues no obstante las desfavorables circunstancias en que me hallé al frente de Larache, acallé sus fuegos y causé estragos en la población, siendo muy considerables los que sufrió Arcila, cuyos habitantes salieron en masa de la población.

Por último, Excmo. Señor, tengo el honor de manifestar a VE lo altamente satisfecho que me hallo del valor, disciplina y entusiasmo de las tripulaciones de los buques, en las dos operaciones que he llevado a cabo, que conceptúo sumamente favorables para la Marina. En ellas he sido secundado por los comandantes y oficiales de los buques, así como por todos los demás que se hallan inmediatamente a mis órdenes, en términos que nada me han dejado que desear.

Con la expresión de mi profundo respeto, ruego a VE se sirva elevar a los pies del trono de SM la Reina nuestra Señora los resultados obtenidos en Larache y Arcila, que tengo la alta honra de ofrecerle como testimonio de adhesión a su Real Persona, y en muestra del ardiente deseo que abriga la Marina por la gloria de su reinado».

Diario de operaciones

Bombardeo de Larache

«Se hallaban fondeados en la bahía de Algeciras con viento del E fresco y sobre dos y tres anclas los buques siguientes: navío *Reina Isabel II*, vapor *Isabel II*, fragata *Cortes*, corbeta *Villa de Bilbao* y vapor *Colón*.

En Puente Mayorga, fragata *Blanca*, vapor *Vasco Núñez de Balboa*, vapor *Vulcano*, goletas *Ceres*, *Edetana* y *Buenaventura*.

A mi llegada de Tetuán puse la señal de dar la vela, y sin embargo de tener todas las lanchas en el agua y de los inconvenientes de viento y mar para las maniobras, al medio día, es decir, a las cuatro horas de puesta la señal, se hallaban ya todos en movimiento.

Los vapores *Isabel II*, *Colón* y *Vasco Núñez* tomaron a remolque, como estaba previsto de antemano, al navío *Reina*, fragata *Cortes* y corbeta *Villa de Bilbao*, practicándose todas las operaciones con una actividad digna de elogio. Los buques formaron en dos columnas, y en este orden me dirigí a franquear la bahía de Algeciras. A las tres de la tarde, libre de puntas, hice rumbo al O, cuarta al NO, para desembocar, ganando sobre la costa de África. Los remolcadores llegaron a un andar de cinco millas con el viento fresco en popa, a excepción del *Vasco Núñez*, que solo arrancó cuatro a la *Bilbao* en las mismas circunstancias. En el Estrecho, viento al E fresquito y mar llana. A la una de la noche estaba sobre el cabo Espartel, y goberné a largo de costa. Desde que estuve al O del cabo, se llamó el viento al NE y empezó a sentirse mar del NO. Experimenté fuertes corrientes al O, que me obligaron a enmendar el rumbo más al S. Amanecí en el paralelo de Arcila, y a las ocho de la mañana avisté la población de Larache, a cuyo fondeadero me dirigí. Llamó a esta hora el viento al SE flojo y aumentó la mar del NO. Di por telégrafo la orden de acoderarse en una línea NE-SO, la fragata *Princesa*, de mi insignia, y seguidamente el *Reina*, *Blanca*, *Bilbao*, *Cortés* con sus vapores remolcadores. Los otros buques debían franquearse sin dar fondo.

Para que esta línea quedase en la posición que me había propuesto (véase el plano adjunto), me adelanté con la *Princesa* a colocarme convenientemente, lo que conseguí a las once y cuarenta minutos de la mañana, en que quedé acoderado, recibiendo desde las once y veinte, en que estuve a tiro, el fuego del enemigo. Para ocupar mi puesto con la *Princesa*, tuve que costear muy atracado a la barra, que estaba completamente cerrada, tomando posición en las seis brazas.

Tan luego como estuve acoderado, rompí el fuego contra las dos baterías que hay al O de la población, y hasta las doce estuve batiéndolas solo, pues para marcar bien la línea a los otros buques, me adelanté bastante espacio, empleando todo el andar de la *Princesa*, muy superior al de los remolcadores y remolcados.

Durante este tiempo había ido entrando mucha mar de leva, que aumentó en gran manera al acercarme a tierra.

Al medio día tomaron su puesto el *Isabel II* y el *Reina*, y seguidamente la *Blanca*, verificándolo poco después la *Cortes* y *Bilbao* con sus remolcadores y los buques sueltos que eran el *Vulcano*, la *Ceres*, la *Buenaventura* y la *Edetana*, rompiendo todos el fuego según iban ocupando sus posiciones. El espacio reducido en que se maniobraba, la mar gruesa de través y lo largo de los remolcadores dificultaban la operación de acoderarse los buques, pero sus comandantes maniobraron a mi entera satisfacción, ocupando sus puestos con pericia bajo el fuego de las baterías enemigas, a distancia de unos cuatro cables de ellas, y lo más inmediato posible todos los buques.

Acoderados como nos hallábamos en una línea NE-SO, la mar gruesa del NO era completamente de través, y los balances violentos no permitieron al *Reina* hacer uso de su primera batería (la baja y de mayor calibre). Las *Cortes* y *Bilbao* solo pudieron hacer con sus bajas la cuarta parte de los disparos que con las del alcázar y castillo, notándose en los demás buques la misma dificultad. Sin embargo de todo, el fuego se mantuvo muy vivo y se logró acallar el del enemigo, que solo hacía disparos cuando los repetidos balances hacían cesar algo el de los buques. Estos se batían en tan malas circunstancias como lo hubieran hecho en la mar corriendo un tiempo. El manejo de la artillería con tales condiciones honra sobremanera a los equipajes [dotaciones], que se condujeron con la mayor pericia y llenando cumplidamente mis deseos, a pesar de ser en su mayoría gente recién entrada en el servicio. A las doce y media se llamó el viento al SO, que aunque flojo, por el cariz y la opinión de los prácticos, me inspiró desconfianza y me hizo comprender la urgente necesidad de poner a salvo del temporal que podría sobrevenir a los buques remolcados, que hubieran quedado muy comprometidos con el viento de travesía. Continué, sin embargo[,] el combate hasta la una y veinte en que, acumulando la mar por momentos y siendo por tanto más violentos y repetidos los balances, hice señal de levar y dar la vela por considerar también cumplido el objeto del ataque. La maniobra indicada fue ejecutada por todos con inteligencia, sin dejar de hacer fuego mientras mareaban, demostrando el comandante del navío *Reina* en esta ocasión la justicia del concepto que disfruta como hombre de mar. Los enemigos jugarían de 30 a 35 cañones, bien servidos según sus punterías.

A las dos de la tarde concluyó el combate, y ordenando la misma formación en dos columnas, goberné al NO para franquear de la costa a los buques que carecen de movimiento propio. La mar era tan tendida a las cuatro de la tarde como la había experimentado sobre Larache a las dos, lo cual me demostró que había permanecido acoderado hasta el momento que fue posible. Tuve en este buque un cabo de mar muerto y ocho individuos más entre heridos y contusos. En los otros

buques hubo algunos de los últimos, debiendo ser amputado de una pierna un herido del navío *Reina*.

Ha sido inmejorable el comportamiento de las dotaciones, a las que han dado un ejemplo digno de elogio sus comandantes y oficiales. El primer maquinista de la *Princesa*, Mr. John Palmer, después de fondeado y acoderado el buque, pidió y obtuvo permiso para manejar un bombero [cañón] de la batería. El TN de Ingenieros Blanco, estuvo siempre en puestos de honor.

Con las apariencias del viento al O y la gran mar de leva del NO, juzgué indispensable navegar hacia el Estrecho y lo hice así por la noche, notando, según ganaba latitud, que el viento rolaba al N y NE».

Bombardeo de Arcila

«Hallándome en la amanecida sobre cabo Espartel con viento al EN y menos mar del NO, determiné hacer rumbo al S, para batir los fuertes de la población de Arcila, cuya operación dispuse fuera por contramarcha, formando una línea de las dos columnas y dejando para flanquear las tres goletas de hélice y el vapor *Vulcano*.

Formada a las doce de la mañana la línea de combate, quedando a barlovento los cuatro buques flanqueadores, goberné a atracar los arrecifes que a dos cables despide Arcila, marchando a la cabeza con el *Princesa de Asturias* por un brazaje de 7'5 a 8 brazas.

Me siguieron la *Blanca*, el *Isabel II* con el navío *Reina*, el *Colón* con la *Cortés*, y el *Vasco Núñez* con la *Villa de Bilbao*, colocándose al N los flanqueadores, que con granadas hicieron un vivo fuego durante dos horas y media.

Todos los buques repitieron este movimiento dos veces más, y a las tres y quince hice cesar el fuego, después de haber causado mucho daño a la población, en la que se declararon algunos incendios, y de haber apagado el fuego del enemigo que sostuvo al principio con 11 cañones, y arruinando con destrozos visibles un torreón y las demás murallas. Los habitantes abandonaron la población».

Fin de la misión

«A tres millas de Arcila llamé a bordo a los comandantes para coordinar el ataque a Salé y Rabat, dándoles instrucciones convenientes para maniobrar en caso de cambio de tiempo. A las cinco de la tarde mandé a Cádiz la *Buenaventura* a que remediase las averías de sus colisas y llevara noticias, y poco después envié asimismo al *Vulcano*, que había partido el bauprés y el mastelero de velacho en un abordaje con la *Bilbao*.

Al anochecer está el viento al NE flojo y había alguna mar del NO, seguí al S no obstante, deseoso de alcanzar a Salé y Rabat, a pesar de estar convencido de que por poca que fuese la mar en el paralelo de Espartel o Arcila, sería muy grande en Larache y mayor aún en Rabat.

A las nueve de la noche aumentó considerablemente la mar de leva, y entabló el viento al NO fresquito. No quise aún desistir de mi expedición a Rabat, pero viendo que a eso de las once era la mar siempre tendida y el viento de afuera, y que si esperaba más tiempo podía llegar el caso de no poder los remolcadores

sacar a barlovento a los remolcados, hice señal de rumbo al N. En esta posición y arreglado a tres millas el andar de la *Princesa*, tuve que parar frecuentemente para aguardar al *Vasco Núñez*, que apenas arrancaba dos millas a la *Villa de Bilbao* y al *Isabel II*, que apenas llegaba a hacer andar tres al navío *Reina*, convenciéndome prácticamente de que, por poco que fuese el viento de proa y la mar que se experimentase, serían inútiles los esfuerzos de los comandantes de estos vapores para sacar adelante a sus remolcados.

Amanecí 18 millas al OSO de cabo Espartel, y montándolo a las once, me dirigí a Algeciras, donde he fondeado con todos los buques a las seis de la tarde.

Al concluir el diario de mis operaciones, debo dejar consignado que estoy plenamente satisfecho del inmejorable comportamiento de los comandantes, oficiales y tripulaciones de todos los buques y del de los jefes y oficiales de la plana mayor de la división, lo cual he dispuesto se haga saber en la orden del día.

A bordo de la fragata *Princesa de Asturias* en la bahía de Algeciras, 26 de febrero de 1860, José María de Bustillo».

Las escasas bajas

Vienen recogidas en la adjunta «Relación de los muertos y heridos habidos en el bombardeo de la ciudad de Larache el 25 de febrero de 1860».

— Fragata *Princesa de Asturias*

- grumete Vicente Salgado, muerto
- cabo de mar Vicente Ripoll, herido
- ordinario Antonio Manen, herido
- grumete Bartolomé Zaragoza, herido
- soldado Francisco González, herido
- soldado José Casal, herido
- soldado Miguel García, herido.

— Navío *Reina Isabel II*

- soldado Francisco Terón Fuentes, herido
- marinero preferente José María Suárez, contuso
- marinero preferente Francisco Conde, contuso.

— Fragata *Blanca*

- segundo carpintero Gabriel Cervantes, contuso.

Como puede advertirse, la mayor parte de las bajas se produjeron en el buque insignia, por cuanto fue el que más tiempo permaneció en combate, al principio a solas. De la relación parece desprenderse que en el bombardeo de Arcila no se registraron bajas.

Los daños y averías sufridos por los buques

Fragata *Princesa de Asturias*: seis balazos en el costado de babor, otro en el penol de babor de la verga de trinquete, que le causó averías de consideración, otro en el palo mayor a cinco pies de la cubierta, otro en el guindaste mayor, otro en la cubierta, otro en el cabillero mayor de estribor, un varón del timón inutilizado por un balazo, cinco batiportes de la batería principal en la banda de babor hechos pedazos por las balas, el jardín de popa de dicha banda desbaratado, las tablas de la batayola de la misma banda aventadas y rajadas, diversas maniobras cortadas por las balas.

Fragata *Blanca*: diversas averías de poca consideración, un anclote perdido y dos cañones inutilizados.

Fragata *Cortés*: un balazo partió la carabina del timonel que estaba gobernando, desfondó un tablón de la cubierta y rompió los mamparos de la cámara alta y del jardín de estribor; otro balazo cortó la braza de juanete de proa.

Vapor *Isabel II*: un balazo en la línea de agua a la banda de babor, que atravesó el costado, cerca de las calderas de popa; otro en el tambor de estribor, sobre el camarote del primer maquinista; otro debajo de la escala del portalón de babor; otro que partió el motón del amantillo de babor de trinquete y astilló el botalón de ala; tres más que rompieron alguna cabullería; otro en la verga de gavia, cerca del penol de estribor, tres botes tuvieron ligeras averías, así como la colisa de popa, que se descentró y partió el mallete delantero.

Vapor *Vasco Núñez de Balboa*: averías muy ligeras y de escasa entidad.

Llama la atención que no se tengan noticias de los daños sufridos por los demás buques de la escuadra, circunstancia particularmente llamativa en el caso del navío *Reina Isabel II*, pues por su mayor tamaño debió de llamar la atención de los artilleros enemigos.

La «Relación» concluye afirmando, como era de esperar, que «la mayor parte de las averías han podido ser remediadas con los recursos de a bordo». Va firmada por el mismo Bustillo en Algeciras el 29 de febrero (10).

El gasto de municiones

Según parte del mismo, sin haber recibido los estados del vapor *Vulcano* ni de la goleta *Buenaventura*.

BUQUES	LARACHE		ARCILA		TOTAL
	<i>Granadas</i>	<i>Balas</i>	<i>Granadas</i>	<i>Balas</i>	
Navío <i>Isabel II</i>	64	235	97	465	861
Fragata <i>Princesa de Asturias</i>	–	389	62	229	680
Ídem <i>Blanca</i>	54	247	45	175	521

(10) *Crónica Naval de España*, 10 de marzo de 1860, pp. 99-108.

Ídem <i>Cortés</i>	23	142	32	160	357
Vapor <i>Isabel II</i>	49	9	49	7	114
Ídem <i>Colón</i>	8	5	13	16	42
Ídem <i>Vasco Núñez de B.</i>	12	25	17	31	95
Corbeta <i>Villa de Bilbao</i>	68	110	76	137	391
Goleta <i>Ceres</i>	9	7	31	84	131
<i>Edetana</i>	4	16	36	70	126
TOTALES	291	1.185	458	1.382	3.316

Es de destacar que Arcila, objetivo secundario, sufrió un castigo mucho mayor que Larache. Seguramente esto obedeció al estado de la mar, el cual provocó que el bombardeo sobre Larache fuera bastante más corto. Sin embargo, fue aquí donde, casi exclusivamente, se produjeron las bajas españolas, al ser el de Larache un puerto mucho mejor defendido.

Nótese, por otra parte, que las piezas españolas son de a 32 y a 68 libras, excepto unas pocas del navío, con algunas de a 56, lo que muestra una clara superioridad artillera frente al enemigo, cuyos calibres oscilaban entre el 36 y el 18 y que, por otra parte, según se deduce de los impactos, tiró exclusivamente con bala, mientras que la escuadra de Bustillo disparó también granadas (11).

Mayores empeños

En la orden general de Bustillo del mismo 29 de febrero se encomia el comportamiento de todo el personal de la Escuadra y se señala: «... al tener el honor SE de hacerlo así presente al gobierno de SM, se ha considerado en el deber de asegurarle que si los eventos de la guerra exigiesen días de mayor prueba, la Reina y el país podían estar seguros de que la Marina llenará siempre su deber».

La alusión no era tanto por los frustrados bombardeos de Salé y Rabat cuanto por Tánger, el objetivo codiciado por los españoles y vetado por Gran Bretaña, que se sabía muy bien defendido por baterías y cañones provistos por los británicos, como ya hemos dicho. Pues bien, Pedro Antonio de Alarcón aporta un testimonio tan apasionado como interesante en su conocida obra (12):

«Por fortuna, antes de venir a bordo de este vapor, que ha de conducirnos a Cádiz, hemos estado una hora en la fragata *Princesa de Asturias*, de la insignia del general Bustillo...

(11) José M.^a de Bustillo ascendió a teniente general de la Armada poco después. Como recompensa especial, se le dio el título de conde de Bustillo. Por comparación, Prim, que ya era conde de Reus, recibió el título de marqués de los Castillejos, y O'Donnell, el de duque de Tetuán, de rango aun mayor.

(12) *Diario de un testigo de la guerra de África*. Ediciones Aqueronte, Madrid, 2005, pp. 524-525.

¡Allí se ha fortalecido nuestra fe! Todos los comandantes de los buques surtos en la rada se hallaban en la cámara del general...

Hemos hablado largamente de la cuestión de la paz y de la guerra, y todos sin excepción de uno solo, han opinado como el ejército de tierra... ¡Oh, la verdad cundirá y llegará a lucir a los ojos de toda España!

Sin embargo de pensar así, la marina, como el ejército, se prepara para el ataque a Tánger. Solo que la Marina no dice, como el Ejército: ¡Triunfaremos en la lucha!, sino esta otra frase, mucho más sublime: ¡Pereceremos en la demanda!

Y es que nuestra escuadra no basta a sostener el fuego de las magníficas fortificaciones de Tánger, cuajadas de baterías... Conócenlo así nuestros marinos y por eso nos decían hace poco:

— Nosotros calculamos perder la mitad de la gente y dos terceras partes de los barcos dentro de aquella bahía..., pero será muy adentro... ¡Y uno solo de nosotros que quede con vida penetrará en Tánger con la bandera española en la mano! El honor de la Marina consiste hoy en perecer... ¡Solo así podrá resucitar!

Estas palabras del general Bustillo me han recordado aquellas otras de O'Donnell: "Si me pierdo, digan ustedes que me busquen en el desierto de Sahara".

¡Oh! ¡España ha vuelto a ser España! ¡La raza de Hernán Cortés y de Gravina reaparece sobre la escena!

Quiere decir esto que siempre tendremos grandes capitanes... ¡Así nos diera Dios grandes políticos!».

Puede parecer todo esto muy acorde con el clima emocional con que se vivió la guerra en España, pero que no eran arrebatos retóricos de un escritor romántico ni bravuconadas de camarote se encargó de demostrarlo Méndez Núñez y su escuadra seis años después, frente a El Callao y afrontando riesgos aún mayores.

Conclusión

Aún tuvo oportunidad la Armada de distinguirse otra vez, ahora con la destacada actuación de la Infantería de Marina, cuyo 6.º Batallón, al mando del teniente coronel Federico Salcedo de San Román, se condujo de manera inequívocamente heroica en la decisiva batalla de Wad Ras, que procuró a los tenientes Félix Angosto y Virgilio Cabanellas, así como al subteniente José Sevillano, sendas Laureadas de San Fernando e hizo merecedores de ascenso a otros cuatro tenientes, seis subtenientes y un sargento (13). Dicha victoria compelió al sultán a solicitar la paz, para lo que se reunió el 26 de marzo con O'Donnell, con quien negoció el tratado de Tetuán, firmado el 26 de abril de 1860.

La máxima con que usualmente se ha caracterizado este episodio («una guerra grande y una paz chica») parece destilar frustración, pero lo cierto es que, según demuestran estudios más recientes y ponderados, no influidos por las irrealistas expectativas de la época, ni la guerra fue tan grande ni la paz tan

(13) RIVAS FABAL, *op. cit.*, p. 179.

chica. De hecho, el tratado de Tetuán fue muy ventajoso para España, y si no colmó las expectativas un tanto ingenuamente puestas en él, lo cierto es que la posición española en Marruecos se reforzó ostensiblemente. Los problemas fronterizos se redujeron y la indemnización fijada fue respetable, por no mencionar otros flecos de menos enjundia. Por lo demás, a partir de ese momento, España adquirió el estatus de potencia interesada en el porvenir de Marruecos a la que no se podría marginar en el futuro.

Fueron las sucesivas crisis políticas que sacudieron España seguidamente, en el llamado «sexenio democrático», las crecientes injerencias de otras potencias y la decadencia evidente del reino marroquí las causas de que dicho tratado no se cumpliera íntegramente y de que continuaran los problemas y los incidentes, o se demorara la cuestión de la cesión de «Santa Cruz del Mar Pequeña», luego Territorio de Ifni (14).

En cualquier caso, la Guerra de África fue el primer conflicto internacional serio en que la Armada española tuvo oportunidad de evidenciar su renacer, tras el doloroso eclipse de los años de Fernando VII y de las convulsiones de las ulteriores regencias. Y, pese a la relativa modestia de lo logrado, supuso la primera y palmaria demostración de que se estaba en el buen camino, no solo en lo material, sino también en lo que al renacer del espíritu nacional se refiere.

(14) Sobre la última contienda en Marruecos en el siglo XIX, véase RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La Guerra de Melilla en 1893*. Almena, Madrid, 2008.