

ASPECTOS LOGÍSTICOS DE LA GUERRA DE ÁFRICA (1859-1860). APOYO NAVAL

Faustino ACOSTA ORTEGA
Doctor en Ciencias Económicas
Recibido: 02/05/2022 Aceptado: 08/06/2022

Resumen

Las continuas agresiones de las cabilas a los límites de la plaza de Ceuta crearon un ambiente propicio para la guerra, lo que culminó en la declaración formal de hostilidades del 23 de octubre de 1859. Las operaciones que, como consecuencia de esta declaración, se llevaron a cabo los meses siguientes fueron posibles gracias a una acertada planificación y a la precisa ejecución de las actividades logísticas para sostener a la fuerza expedicionaria. A pesar de la limitación de medios, la Armada fue un actor imprescindible y eficaz como auxiliar del Ejército y base de operaciones de la fuerza expedicionaria, a cuyas operaciones prestó por añadidura apoyo artillero.

Palabras clave: guerra de África, logística, bombardeos navales, fuerzas sutiles.

Abstract

The continuous attacks against Ceuta Border by the kabyles created an atmosphere that ended with the war declaration of October 23 1859. The resultant campaign, during the following months, was possible thanks to a

successful planning and an accurate execution of the logistical activities necessaries to sustain the expeditionary force. Despite the shortage of means, the Navy was an essential and effective actor as Army assistant and operational base of the expeditionary force, as well as artillery flank to the operations.

Keywords: Africa war, logistic, see raids, light forces.

Introducción

LA declaración de guerra a Marruecos en octubre de 1859 tuvo su origen inmediato en un conflicto menor. No existían razones objetivas que hicieran temer la pérdida de Ceuta, toda vez que las continuas agresiones por parte de los miembros de las cabilas habían venido produciéndose durante décadas (en Ceuta y, especialmente, en Melilla) sin que ello hubiese llevado a una declaración formal de hostilidades.

Sin embargo, a mediados de 1859 existía en España un ambiente propicio para la guerra. El 4 de septiembre, el periódico liberal barcelonés *La Corona* abrió su edición hablando de «la razón sobrada que tiene España para emprender una expedición al África»; y el día 14, el periódico progresista madrileño *El Clamor Público* advertía de que, si el Gobierno no adoptaba una actitud enérgica, «caerá sobre él la mayor de las impopularidades». Son solo dos entre los muchos ejemplos que podrían extraerse del estado de exaltación bélica de la prensa de esos días.

La declaración de guerra fue aprobada por unanimidad en la sesión del Senado, e inmediatamente después en la del Congreso, del día 22 de octubre. Durante esta última, Calvo Asensio, de la minoría progresista, tomó la palabra para proceder a la lectura de la carta que un numeroso grupo de periodistas le había dirigido para comunicarle el «entusiasmo que siente en estos solemnes momentos toda la prensa española, sin distinción de colores políticos».

Observando el interés manifestado por la prensa, no sorprende que, una vez iniciadas las hostilidades, un nutrido grupo de corresponsales españoles acompañara al ejército, entre ellos algunos tan notables como Pedro Antonio de Alarcón, Núñez de Arce, Vallejo o Mariano Fortuny. A sus plumas (y pinceles) se debe una detallada crónica de la campaña.

También la prensa extranjera, especialmente la francesa y la inglesa, mostró interés por esta campaña. Los franceses Chevarrier (*Le Constitutionnel*) y Charles Yriarte (*Le Monde Illustré*), o el inglés Frederick Hardman (*The Times*) son algunos de los corresponsales extranjeros que acompañaron al ejército expedicionario. *Diario de un testigo de la guerra de África* (de Pedro Antonio de Alarcón), *The Spanish Campaign in Marocco* (de Frederick Hardman) o *Jornadas de gloria, o los españoles de África* (de Víctor Balaguer) son obras de espectadores directos de los acontecimientos.

En los siguientes años se publicaron diversos análisis técnicos que juzgaban o explicaban lo sucedido en la campaña, como *Juicio crítico de la guerra de África* (de Vitoriano Ametller), la *Guerra hispano-marroquí de 1859 y 1860* (obra póstuma del general Martín Arrue) o *La guerre au Maroc. Enseignements tactiques des deux guerres franco-marocaine (1844) et hispano-marocaine (1859-1860)* (de Henri Mordacq). Además, se publicaron algunos trabajos de carácter estadístico, como la *Memoria administrativa de la campaña de África*¹ o el *Atlas histórico y topográfico de la guerra de África en 1859-1860*², y recopilatorios como el *Álbum de la guerra de África*³, que ofrece un compendio de documentos publicado por la revista *Novedades* sobre el tema.

Todos estos trabajos, así como diversas publicaciones posteriores que analizan la guerra en sus aspectos diplomáticos o enmarcada en un contexto histórico más amplio, presentan una característica común: centran el foco en la campaña militar, protagonizada por el Ejército, o en las circunstancias políticas en las que se encuadró⁴. Las operaciones de la Armada en el bombardeo del fuerte Martín, la intervención de las fuerzas sutiles en Castillejos o el posterior bombardeo de Larache y Arcila –objeto del trabajo de Agustín Rodríguez⁵– juegan un papel marginal en la descripción y análisis de la campaña ofrecida por los estudios en cuestión. Por otra parte, mientras que los esfuerzos en el campo de batalla son reflejados en estos escritos con un elevado nivel de detalle, las labores logísticas que los hicieron posible apenas son destacadas, salvo como referencia a los obstáculos que hubieron de ser superados por la fuerza expedicionaria⁶.

Las siguientes líneas están dedicadas a mostrar la magnitud del esfuerzo logístico necesario para alcanzar el éxito de las operaciones; y, con ello, a destacar el papel de la Armada, tanto como facilitador logístico como por su apoyo a las operaciones como base móvil de la fuerza expedicionaria.

(1) Disponible en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=67229>

(2) Disponible en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=68040>

(3) Disponible en http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta_aut/registro.do?id=333732

(4) Puede consultarse una amplia selección de fuentes primarias en GARRIDO GUIJARRO, Óscar: *Aproximación a los antecedentes, las causas y las consecuencias de la guerra de África (1859-1860) desde las comunicaciones entre la diplomacia española y el Ministerio de Estado*, tesis doctoral dirigida por Javier Gil Pérez y codirigida por Miguel Requena y Díez de Revenga, UNED, Madrid, 2014.

(5) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: «La Armada en la guerra de África (1859-1860)», *Revista de Historia Naval*, núm. 134, 2016, 31-50.

(6) Una obra todavía reciente de Julio Albi tal vez constituya una excepción a esta tónica, dado que en ella se hace un exhaustivo relato de la campaña y de sus antecedentes, enriqueciéndolo además con una rica bibliografía y profusión de citas. ALBI DE LA CUESTA, Julio: *¡Españoles, a Marruecos! La guerra de África, 1859-1860*, Desperta Ferro Ediciones, Madrid, 2018.

Antecedentes

Pese al acuerdo de paz de 1799, los incidentes contra las plazas españolas en África y los actos de piratería en las costas del Rif eran frecuentes. España ya mantenía reclamaciones por diferentes embarcaciones tomadas por los rifeños antes de enero de 1844, fecha en que se produjo la detención y posterior asesinato del cónsul español en Mazagán.

El gobierno español envió el 27 de abril siguiente un ultimátum a Marruecos⁷ exigiendo, junto a una compensación por el asesinato, la indemnización por las naves perdidas, la garantía del cese de hostilidades contra las plazas y la delimitación precisa de la frontera de Ceuta según los términos establecidos en el tratado de 1799.

Ante la ausencia de una respuesta satisfactoria, a finales de junio se comunicó a los cónsules francés e inglés que se daría autorización a la Armada y a los jefes de las plazas españolas para empezar las hostilidades. La intermediación británica en el verano de 1844, coincidente con el conflicto franco-marroquí que llevó al bombardeo de Tánger y Mogador por la flota francesa, y la derrota infligida a las tropas del sultán en la batalla de Isly en los primeros días de agosto, permitió alcanzar un preacuerdo el 25 de ese mismo mes.

A partir del preacuerdo, elevado a acuerdo en Larache el 6 de mayo de 1845, quedaron definidos los límites de Ceuta y «el agente mediador estableció las señales mencionadas en dichos límites para que fabricasen los pilares de material u otra cosa, sin número y sin oposición ...»⁸.

A finales de 1847 se observó la presencia de un vapor francés alrededor de las islas Chafarinas. La disposición de estas islas por parte de otra potencia haría perder gran parte de la ventaja estratégica de Melilla. Por ello, se decidió el envío de una escuadra al mando del capitán general de Granada, Francisco Serrano, compuesta por los vapores de guerra *Piles* y *Vulcano*, el bergantín *Isabel II* y el místico *Flecha*, acompañados por cuatro buques de transporte. España tomó posesión de las islas el 6 de enero de 1848 en virtud del derecho que le otorgaba la cesión que en 1494 hizo el rey de Portugal a los Reyes Católicos.

Mientras tanto, las tensiones en las costas del Estrecho continuaban. En 1846 los rifeños tomaron el falucho *Nerja*; en 1855, la goleta *Emilia*; en 1853, el laúd *Santo Cristo*; en 1854, el místico *Carmen*, y en 1856, el falucho *San Joaquín*.

Durante ese periodo, el hostigamiento a la plaza de Melilla fue continuo, y la ciudad se encontraba de hecho sitiada por las cabilas vecinas. La prensa daba noticias de acciones destinadas a neutralizar la artillería que bombardeaba la plaza desde las alturas próximas. El 12 de julio de 1855 se produjo la salida de unos cuatrocientos hombres, con el concurso del vapor *Vigilante*

(7) AGA, Estado, caja 81/168, leg. 1, ultimátum de la reina de España al sultán de Marruecos, 31 de marzo de 1844. Cit. por GARRIDO GUIJARRO, ob. cit.

(8) *Gaceta*, 30 mayo 1845, p. 1.



Carta esférica de los fondeaderos de Ceuta en 1860. Biblioteca Virtual de Defensa

desde la costa, que neutralizó la artillería del enemigo, destruyendo sus cuarteles y causándole severas pérdidas, aunque a expensas de perder a dieciséis hombres propios y de sufrir más de una treintena de heridos⁹. En septiembre, un fuerte temporal de levante obligó a los barcos surtos en Melilla a cambiar su fondeadero al sur de la ciudad. Este hecho permitió a los sitiadores posicionar un cañón con el que alcanzaron al falucho guardacostas *Pantera*, situación que obligó a una nueva salida con personal voluntario, de la plaza y del guardacostas, para inutilizar el cañón¹⁰.

Con todos esos antecedentes, la posibilidad de emprender acciones armadas creció. Por ello, por real orden de 7 de mayo de 1855 se constituyó una junta de jefes del Ejército y la Armada, al mando del coronel Buceta, con objeto de estudiar fondeaderos y puntos de desembarco en la costa africana, desde el peñón de Vélez de la Gomera hasta la desembocadura del río Muluya –frontera entre Argelia y Marruecos–, así como los medios necesarios para emprender una acción de castigo.

(9) *La Esperanza*, 19 julio 1855, p. 2.

(10) *Gaceta*, 3 oct. 1855, p. 2.

La situación límite se alcanzó el 30 de septiembre de 1858, cuando un grupo de veinte soldados que habían salido de la plaza en misión exploratoria fueron emboscados a su retorno, cayendo siete de ellos y siendo otros tantos secuestrados¹¹. Aunque el sultán envió una delegación a la cabila para exigir la liberación de los rehenes, sus órdenes no fueron atendidas. Paralelamente, en España se extendía el clamor en favor de una guerra de castigo, y en agosto de 1858, la prensa pedía de forma expresa el inicio de hostilidades¹².

A principios de noviembre, el Gobierno comunicó a los representantes diplomáticos europeos el envío de una fuerza naval de bloqueo a las costas de Marruecos. Esta fuerza, al mando del jefe de escuadra Díaz de Herrera, zarpó de Cádiz el sábado 27 de noviembre. Estaba compuesta por los vapores *Pizarro*, *Antonio de Ulloa*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Vigilante*, *Santa Isabel* y *Castilla*, y la goleta de hélice *Buenaventura*. Dos días antes, el general Prim, entonces capitán general de Granada, acudió a Melilla para dirigir una salida contra los sitiadores hasta la posición de Cabreriza. La liberación de los rehenes, sin rescate alguno, en diciembre y la aceptación del pago de compensaciones por la toma del falucho *San Joaquín* calmó la situación, pero pronto se volvieron a estancar las conversaciones. A finales de enero siguiente se ordenó de nuevo reunir la escuadra de castigo.

Estos movimientos alertaron a Inglaterra, para la que una eventual toma española de Tánger pondría en peligro el dominio absoluto del Estrecho que ejercía desde su posición en Gibraltar. En un encuentro de su embajador con el ministro de Estado, Calderón Collantes, se entregó una nota confidencial en la que se advertía de que «si los buques españoles rompían las hostilidades contra Tánger, el gobierno de la Gran Bretaña se creería en la obligación de dar órdenes a su marina para proteger aquella plaza»¹³.

Finalmente, a finales de mayo se alcanza un acuerdo, por el que Marruecos reconocía la soberanía de España sobre la extensión de vega próxima a la plaza de Melilla que cubriese el disparo de un cañón de a 24. Asimismo, se concedía a España derecho de actuación sobre las cabilas cuando estas hostigaran la plaza o los peñones, por considerar el sultán que estas acciones eran obra de rebeldes sobre los que no poseía control. Pero en Ceuta nada cambió, y allí el orden quedaba en manos de una guarnición de tropas del sultán estacionadas en el antiguo edificio del Serrallo, frente a la plaza.

El acuerdo se firmó en Tetuán el 24 de agosto siguiente por Blanco (encargado de negocios español) y El-Jetib (ministro de Estado de Marruecos). El sultán se hallaba a la sazón gravemente enfermo –fallecería a principios de septiembre–.

(11) *La Corona*, 2 abril 1859, p. 2.

(12) *La Época*, 11 ag. 1858, p. 1; *La Iberia*, 28 ag. 1858, p. 1.

(13) «Despacho del Sr. Ministro de Estado al Ministro de S.M. en Londres, respecto del derecho de protección que el gobierno inglés habría pretendido sostener sobre Marruecos, con ocasión del apresamiento de un cábaro verificado por el gobernador del peñón de la Gomera, fecha 9 de abril». *Álbum de la guerra de África*, pp. 8-9.

Pero este acuerdo no rebajó la tensión entre los dos países. Unos días antes, la noche del 10 de agosto, miembros de la cabila de Anghera habían derribado las obras de delimitación de frontera que se venían realizando en Ceuta, destrozando uno de los hitos con el escudo de España.

A partir de estos hechos, los enfrentamientos se sucedieron. A modo de prevención, el día 27 de agosto desembarcaron en Ceuta cuatro compañías del regimiento de Albuera, y el día 30, los batallones de cazadores de Madrid y Barbastro. En total sumaban unos dos mil hombres, que doblaban a los permanentes del fijo de Ceuta.

En septiembre se constituyó en Algeciras un cuerpo de ejército de observación, al mando del teniente general Echagüe, con una división de reserva acantonada en Cádiz. En conjunto, esta fuerza se componía de 23 batallones de infantería, 6 compañías de artillería y 5 escuadrones de caballería (alrededor de trece mil hombres).

La solicitud del gobierno español de satisfacción por la ofensa infligida incluía delimitar un área de soberanía española semejante a la definida para Melilla. La negativa del nuevo sultán a la aceptación de esos términos llevó a la declaración de guerra el 22 de octubre de 1859.

Preparación de los medios

La declaración de guerra no fue una sorpresa. Como se ha visto por los antecedentes, la posibilidad de una expedición de castigo en Marruecos se consideraba al menos desde mediados de la década. En la sesión del Congreso del 5 de enero de 1859, en la que se presentaba el proyecto de ley para incrementar la dotación del ejército permanente para ese año, Madoz, en la oposición, argumentaba en contra de incrementar las quintas de no confirmarse una intervención en Marruecos:

«Se ha dicho que pueden ser necesarios los 84.000 hombres para la guerra de África. Yo celebraré que sobre esto se den explicaciones, porque no me ha satisfecho el desenlace de las cuestiones del Riff. (...) Si el Gobierno me dijese que estaba resuelto a hacer tremolar el pendón de Castilla, y clavar el estandarte de la cruz



Los moros del Riff dan una muestra de su valor midiendo sus armas con las armas de España.

Caricatura sobre las acciones que dieron lugar a la guerra. *El Cañón Rayado*, 11 dic. 1859, p. 3

sobre las mezquitas de Mequínez, de Fez y de Marruecos, yo le daría las fuerzas que quisiese. De otro modo, mientras no me pruebe su necesidad, insisto en creer que son demasiados 84.000 hombres»¹⁴.

La fuerza permanente con que el Ejército contaba en la Península cuando estalló la guerra estaba organizada en 41 regimientos de infantería regular y 20 batallones de cazadores (infantería ligera); 19 regimientos y 2 escuadrones de caballería; 12 regimientos y 2 batallones de artillería, y 1 regimiento de ingenieros. La fuerza efectiva se componía de 4.743 jefes y oficiales y 85.609 hombres de tropa, reclutados mediante quintas por un periodo de ocho años. Adicionalmente se contaba con un ejército de reserva, organizado en sesenta batallones provinciales, que podía poner sobre las armas una fuerza de otros 60.000 hombres.

La Armada contaba en 1859 con nueve transportes de 150 a 1.000 toneladas, todos ellos de vela¹⁵. El registro bruto total de estos transportes, que debían dar servicio a los movimientos de personal e impedimenta entre la Península y las colonias en Asia, África y las Antillas, rondaba las 5.500 toneladas. Adicionalmente, el Ministerio de Guerra y Ultramar fletaba vapores para el servicio de correos con las colonias. A todas luces, los medios resultaban muy limitados para mantener una campaña que requiriese proyección de fuerzas por mar.

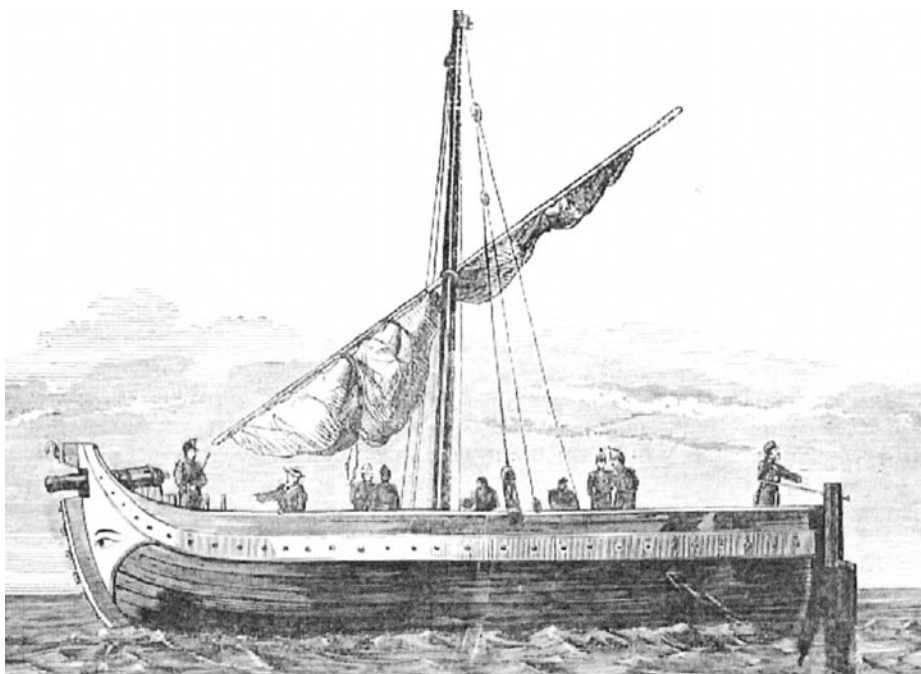
En 1859, los vapores de rueda *Velasco* (ex-*Hibernia*), de 960 toneladas, y *Marqués de Regla* (ex-*Caledonia*), de 1.164, que habían sido adquiridos a la naviera Cunard en 1850 y se encontraban ya dados de baja –estaban en proceso de subasta–, fueron recuperados como buques de transporte. Además, se creó una comisión dirigida por el brigadier de ingenieros navales Trinidad García de Quesada, actuando como representante en Inglaterra el capitán de fragata Miguel Lobo Malagamba, para estudiar la adquisición de buques adicionales de transporte.

Como resultado de estas gestiones, en mayo se alcanzó un acuerdo para la compra de nueve vapores. El Ministerio de Guerra y Ultramar adquirió el *Malaspina* (ex-*Luna*) y el *Escaño* (ex-*Duque de Rothesay*), que se destinaron a Filipinas y las Antillas –no participaron en la campaña de África–. Los otros siete vapores incorporados fueron el *San Francisco de Borja* (ex-*Alp*) y el *San Quintín* (ex-*Andes*), ambos de 1.300 t y 300 CV; el *General Álava* (ex-*Lebanon*), de 1.500 t y 280 CV; el *Patiño* (ex-*Tenerife*) y el *Marqués de la Victoria* (ex-*Taurus*), ambos de 1.200 t y 160 CV. Los últimos en incorporarse fueron el *Ferrol*, de 800 t y 110 CV, que se encontraba en gradas en el momento del acuerdo, y el *San Antonio* (ex-*Glasgow*), de 600 t y 90 CV. El registro bruto de estos siete últimos vapores, junto con los dos de rueda recuperados, triplicaba el existente a principios de año.

La compra de los cinco primeros fue conocida en mayo por un artículo publicado por *The Times* en su edición del día 25, y criticada por la prensa

(14) *Gaceta*, 6 enero 1859, p. 4.

(15) *Gaceta*, 26 abril 1859, p. 1.



Cañonera con aparejo de falucho. *El Mundo Militar*, 18 dic. 1859, p. 8

española de la oposición, que aducía la escasa vida remanente de los buques, su alto precio y el hecho de que para su adquisición se hubiese eludido el proceso de concurso público. A las dos primeras objeciones –la última era irrefutable– contestó Lobo Malagamba, que seguía en Londres gestionando la adquisición de los dos últimos vapores, en una carta al diario *La España*¹⁶. Lo cierto es que los barcos, con casco de hierro y capacidad para alcanzar 14 nudos, se encontraban en la primera etapa de su vida. El *Ferrol* se compró en gradas, y el *General Álava* no tenía más de un año en el momento de su adquisición. El resto contaban entre cuatro y cinco años. El coste fue de unas 13 a 14 libras por tonelada de registro bruto (entre 1.250 y 1.350 reales por tonelada), en tanto que la Marina francesa, en una operación similar, pagó por cuatro vapores unos precios muy superiores a la naviera piemontesa Sarda.

Cuando la declaración de guerra se vio próxima, se inició la construcción acelerada de medios de desembarco. En el arsenal de La Carraca se aprestaron veinticuatro cañoneras mediante las oportunas modificaciones a otros tantos barcos de las cargas de sal y de la puerta de Sevilla, de Cádiz. Se les instala-

(16) *La España*, 7 julio 1859, p. 3.

ron cañones en la proa; en la mitad de ellas, obuses de 22 centímetros, de fuego curvo, con alcance de 3.500 metros, y en las restantes, de 32 centímetros. Estaban comandadas por tenientes de navío y contaban con una tripulación de 16 marineros, 4 soldados, 1 piloto y 1 condestable. Algunas tenían aparejo de balandra, y las demás, de falucho. Llevaban además veinte remos¹⁷.

En Cádiz se construyeron también treinta chalanas para desembarco, que tenían 67 pies de eslora y calaban a plena carga alrededor de tres. Disponían de una borda que llegaba a la cintura de un hombre, y de una plancha retirable para facilitar el desembarco. Cada una podía transportar unos 120 hombres, o bien caballería y piezas de artillería. En el arsenal de Cartagena se fabricaron otras diez. Se construyeron también seis pontones con barandillas de hierro, que se unían por medio de trincas a unas argollas para formar un pantalán seguro.

La fuerza prevista para la campaña estaba compuesta por tres cuerpos de ejército, una división de reserva y una división de caballería. En total, la fuerza convocada en noviembre de 1859 era de unos 35.000 hombres, con 2.950 caballos y mulos y la artillería correspondiente a diez compañías de artillería y seis escuadrones de artillería montada, además de la consiguiente impedimenta y raciones de avituallamiento. A finales de marzo de 1860, el personal del ejército de operaciones ascendía a 45.188 hombres.

Para este contingente ya se habían acopiado a principios de octubre, antes de la declaración de guerra, 20.000 tiendas de campaña, 200.000 raciones de carne salada, 500.000 raciones de vino, otras tantas de aguardiente y encargado carnes prensadas y legumbres en el extranjero¹⁸.

Con los medios de la Armada no había suficiente capacidad para transportar la fuerza y asegurar su avituallamiento regular; por ello, se procedió a fletar un considerable número de buques mercantes. Hasta diciembre de 1859, el número de buques fletados era de treinta y siete, con un desplazamiento medio de 1.000 toneladas. Los de bandera española se fletaron en Barcelona a las navieras Hispano Alemana, Catalanas Reunidas, Transatlántica y Línea Catalana de Vapores Costaneros. En Marsella se fletaron también una decena de vapores franceses, sardos e ingleses.

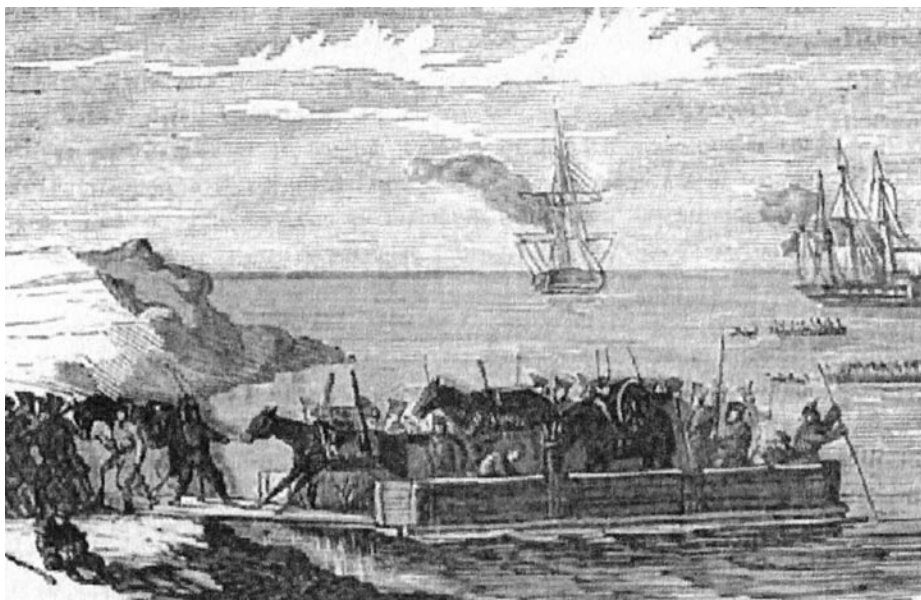
El reportero británico Hardman relata que, para el desembarco del 3.º cuerpo de ejército, al amanecer el 12 de diciembre fondeaban frente a Ceuta 46 vapores¹⁹.

Estos barcos –algunos de hélice, otros de rueda e incluso algún velero– se fletaron por meses, el primero de ellos el 23 de octubre, lo que indica que la negociación se había realizado antes de la declaración de guerra. El precio promedio fue de unos 5,5 reales por mes y tonelada de registro bruto, aunque variando en función de sus condiciones y del *stock* de carbón con que contaban al inicio del flete.

(17) *El Mundo Militar*, 27 nov. 1859, p. 3.

(18) Una detallada y ordenada relación de suministros extraídos de la *Memoria administrativa de la campaña de África* puede consultarse en ALBI DE LA CUESTA, ob. cit., pp. 99-104.

(19) HARDMAN, Frederick: *The Spanish Campaign in Morocco*, Willian Blackwood & Son, Londres, 1860, p. 41.



Chalana desembarcando la artillería de montaña. *El Mundo Militar*, 11 dic. 1859, p. 5

A partir de las operaciones para la toma de Tetuán, se fletaron barcos de menor porte y calado, capaces de entrar en la zona navegable del río Martín (Guad-el-Jelú). En total se fletó alrededor de medio centenar de buques por periodos mensuales, a lo que habría que añadir fletes para viajes esporádicos. El coste alcanzó, en toda la campaña, la cifra de 48,6 millones de reales, de los cuales 35,2 eran el coste directo de los fletes, correspondiendo el resto a carbón, pilotaje y otros²⁰.

Como complemento a estos fletes se promulgaron dos reales órdenes: el 25 de octubre, «disponiendo que a los vapores fletados por el Gobierno se les faciliten los auxilios que necesiten y se les remedien sus averías», y el 28 del mismo mes, ordenando «que todos los gastos que los vapores fletados por el Gobierno ocasionen, se abonen por cuenta de la administración militar»²¹.

Tema de relevancia durante el transcurso de la campaña fue la aparición del cólera a partir del 23 de noviembre (de las 4.889 muertes por enfermedad, la mayor parte de ellas fueron por cólera). Por ese motivo hubo que habilitar instalaciones hospitalarias adicionales a las previsibles en una campaña de esta naturaleza. En total se habilitaron 62 hospitales, veinticuatro en la Península (Málaga, Algeciras, Cádiz y Sevilla principalmente) y treinta y ocho en

(20) *Memoria administrativa de la campaña de África.*

(21) Estado General de la Armada para el año de 1860, pp. 303-304.

África entre los de campaña, el flotante instalado en el bergantín *Destino* (fondeado en Ceuta), en la plaza Ceuta (haciendo uso de la práctica totalidad de los edificios públicos de la ciudad) y, posteriormente, en Tetuán.

Para el movimiento de los heridos y enfermos se habilitaron cuatro barcos hospital: los vapores *Barcelona* (con 200 camas) y *Torino* (500 camas) para heridos, y el *Ville de Lyon* (600 camas) y el *Cataluña* (300 camas) para enfermos de cólera. La disminución de las cifras de afectados por la epidemia, una vez que empezó el desplazamiento de las unidades hacia Tetuán a principios de enero, permitió dedicar a transporte de personal y suministros los dos últimos vapores.

La atención a los gastos ocasionados por la guerra fue contemplada por el Gobierno en la ley de presupuestos para 1860²². El presupuesto se dividió en dos grandes partidas: presupuesto de gastos e ingresos ordinarios, con un volumen de gasto de 1.887,3 millones de reales —a los ministerios de Guerra y de Marina se les asignaban respectivamente 363,7 y 110,9 millones de reales—, y un presupuesto extraordinario con un volumen de gasto de 303,9 millones de reales. Este último incluía 40 millones de reales para el Ministerio de Guerra, destinados a la construcción de fortificaciones y otros edificios, y cincuenta para el de Marina, treinta de ellos para mejora de arsenales y veinte para construcción de buques. Se preveía financiar alrededor del 70 por ciento del presupuesto extraordinario mediante la venta de activos del Estado, la mayor parte provenientes de desamortizaciones de bienes eclesiásticos.

La ley de presupuestos (art. 9) autorizaba al Gobierno a elevar la fuerza del ejército permanente hasta los 100.000 hombres, y a financiar los gastos de la guerra, en la medida en que fuese necesario, mediante recargos del 12 por ciento en la contribución por bienes inmuebles, del 10 por ciento en las tarifas de la industria, el comercio y el consumo de determinados bienes, y del 10 por ciento en los derechos de hipotecas. Se contemplaban, asimismo, descuentos del 8 o el 10 por ciento en las retribuciones a funcionarios.

También hubo que atender la situación específica de Ceuta. La ciudad contaba a finales de 1859 con no más de 9.000 habitantes, de modo que la llegada de tropas en un número tres o cuatro veces superior provocó la saturación de los servicios en la plaza y un encarecimiento súbito de alimentos y productos básicos. Para paliar la situación se declaró a Ceuta puerto libre, excepto para algunos monopolios del Estado como la sal o el tabaco.

Al final de la guerra, la operación puesta en marcha para mantener la campaña supuso el desplazamiento de 265.000 toneladas, incluyendo el traslado de más de 70.000 personas (la fuerza activa, el traslado de heridos y enfermos y los reemplazos), 192 cañones (incluyendo morteros y obuses), unas 5.000 mulas y caballos y las raciones, impedimenta y repuestos necesarios. Los vapores de transporte consumieron 42.000 toneladas de carbón²³.

(22) *Gaceta*, 27/11/1859, pp. 1-7.

(23) Datos extraídos de la *Memoria administrativa de la guerra de África*.

El coste oficial de la campaña –incluyendo la fuerza de ocupación en Tetuán después del armisticio– fue de 236,6 millones de reales. Se recibieron 1,4 millones en concepto de donativos para sufragar los gastos de la guerra, y cantidades adicionales de donativos específicos para hospitales o en especie que no están consignados en las anteriores cifras.

El acuerdo de paz incluyó una compensación por gastos de guerra de 400 millones de reales, de los cuales 140 ya se habían satisfecho antes de agosto de 1860, y otros 60 millones antes de octubre de 1861, acordándose que el importe restante se satisfaría mediante intervención de las rentas de aduanas de los puertos marroquíes. Esta intervención se extendió hasta 1884 en todos los puertos menos el de Tánger, donde continuó hasta 1885. A finales de 1883 se habían recaudado 389 millones de reales de los cuatrocientos que contemplaba el tratado de Wad-Ras²⁴.

Planes de campaña

Los tres cuerpos de ejército y las divisiones de reserva y caballería de las fuerzas expedicionarias se concentraron, antes de su traslado a África, en tres puntos: Málaga, la bahía de Algeciras y el área de Cádiz. El transporte hasta estas ubicaciones se realizó preferentemente por vía marítima, desde diversos puertos peninsulares. Para los transportes de tropas y avituallamientos procedentes del centro se empleó el ferrocarril al puerto de Alicante, recientemente inaugurado, habida cuenta de la inexistencia de otro ferrocarril más cercano a los puertos de concentración.

Podría verse la lógica en la elección de estos tres puntos por disponer de la suficiente capacidad logística y estar próximos al teórico punto de destino, Ceuta. Sin embargo, cuando en octubre se tomó la decisión de concentrar la fuerza expedicionaria, no se pensaba en esta plaza como punto de desembarco.

Efectivamente, Ceuta no reunía las condiciones para convertirse en cabeza de puente de un cuerpo expedicionario que buscaba una rápida conclusión de las acciones, pues no disponía de un puerto conveniente para concentrar la gran flota de transporte necesaria; carecía de espacio para concentrar unos efectivos que fueron más de la mitad de la dotación total del ejército permanente de la Península, y, sobre todo, constituía un área sin carreteras adecuadas para un desplazamiento rápido y propicia para emboscadas, por cuanto el hecho de hallarse rodeada por la sierra de Bullones dificultaba el avance hacia el resto del territorio marroquí. Así pues, elegir Ceuta como punto de entrada en Marruecos suponía plantear una campaña sensiblemente más larga de lo deseado.

(24) AGA, Estado, caja 81/197, leg. 1, despacho del ministro plenipotenciario en Tánger, José Diosdado Castillo, al ministro de Estado, José Elduayen Gorriti, Tánger, 30 de enero 1884. Cit. por GARRIDO GUIJARRO: ob. cit., p. 265.



Operaciones de carga de municiones en el vapor sardo *Génova* frente al puerto de Alicante. *Le Monde Illustré*, 10 dic. 1859, p. 384

Tras la promulgación, el 3 de noviembre, de la real orden que nombraba jefe del ejército de operaciones a Leopoldo O'Donnell, presidente del Consejo de Ministros, este partió hacia Cádiz. Allí embarcó en el vapor *Vulcano* para hacer un reconocimiento de la costa africana. De este reconocimiento resultó su primer plan de operaciones.

El plan consistía en el desembarco de la fuerza en la playa de Jeremías, al sur del cabo Espartel y próxima a Tánger, con objeto de asaltar la plaza desde tierra mientras la escuadra la bombardeaba desde la bahía. Sin embargo, según se relata en un oficio de O'Donnell del 6 de diciembre²⁵, este plan fue desaconsejado por los generales de Marina, hasta el punto de que el 27 de noviembre el presidente el Consejo había remitido al Ministerio de Guerra un telegrama en el que afirmaba que él tomaría la ofensiva de buena gana, pero que esta se retrasaría «si la Marina no aviva aprestos»²⁶. Este comentario no sentó bien en la Marina y motivó que Díaz de Herrera contestara que el presidente del Consejo de Ministros debería conocer bien las carencias que sufría la Marina. Tal vez por ello, más tarde O'Donnell envió otro telegrama al Ministerio de Guerra en el que aseguraba estar satisfecho con los servicios prestados por la Armada.

Las objeciones expresadas por los jefes de Marina obedecían, por una parte, a la imposibilidad de trasladar a toda la fuerza en un solo día, y por otra, a que la frecuencia de mal tiempo en esa estación no permitía garantizar el

(25) *Ibidem*, pp. 84-87.

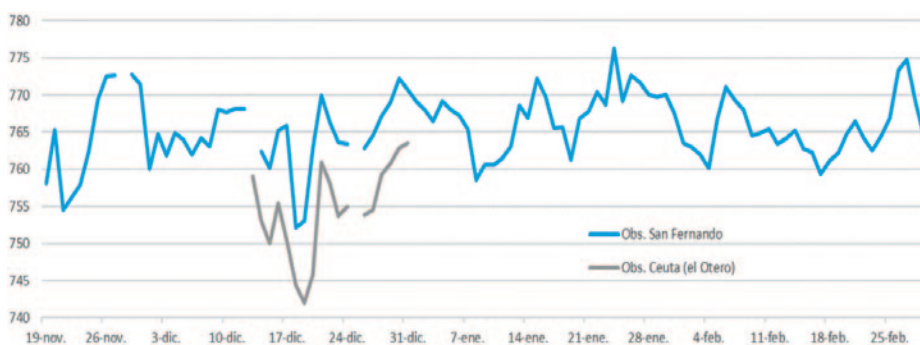
(26) Citado por MARTÍN ARRUE, Francisco: *Guerra hispano-marroquí de 1859 y 1860. Estudio histórico*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1916, pp. 111-112.

apoyo permanente a la fuerza desembarcada. Además, existía constancia de que los ingleses habían dirigido un refuerzo significativo de las baterías que defendían Tánger²⁷, por lo que la Armada se enfrentaba a importantes pérdidas que le impedirían mantener el apoyo a las fuerzas terrestres.

Las capacidades de la Marina se encontraban muy mermadas. Antes de la batalla de Trafalgar, el número de grandes barcos disponibles (navíos, fragatas y corbetas) era de 110, que montaban 5.944 cañones; cincuenta años después, en 1855, solo se disponía de diez grandes barcos, que montaban 404 cañones de diverso calibre. La antigüedad media de los buques en ese momento era de veinticinco años.

Fruto de los esfuerzos para la mejora de la flota emprendidos por los últimos ministros de Marina, a finales de 1859 ya se disponía de catorce buques, con una antigüedad media de quince años, que montaban 600 cañones –170 de ellos en los navíos *Reina D.^a Isabel II* y *Rey Francisco de Asís*–. Durante 1859 se incorporaron a la escuadra las fragatas de hélice *Princesa de Asturias* y *Blanca*, así como las goletas de igual clase *Rosalía*, *Buenaventura*, *Circe*, *Ceres*, *Consuelo* y *Edetana*.

Tal y como preveían los marinos, a las dificultades debidas a la escasez de medios hubo que añadir las meteorológicas, que durante los meses de diciembre de 1859 y enero de 1860 resultaron especialmente duras. En los datos de presión atmosférica reportados por el Observatorio de la Marina en San Fernando, para el periodo comprendido entre el 19 de noviembre, fecha de la llegada del primer cuerpo de ejército, y finales de febrero del año 1860, cuando tuvieron lugar las operaciones contra Larache y Arcila, contrastados con datos tomados en Ceuta, durante la segunda quincena de diciembre se observan las pronunciadas caídas barométricas (véase gráfica).



Evolución de la presión atmosférica (mm Hg) registrada por el Observatorio de la Marina de San Fernando y por un observatorio provisional en Ceuta. Elaborado a partir de datos publicados en la *Gaceta*

(27) Entre otras evidencias, véanse los despachos de Blanco a Collantes de 21 y 22 de octubre de 1859, citados en GARRIDO GUJARRO: ob. cit., p. 200.

Estos datos se ven refrendados por los comentarios incluidos en los partes de guerra²⁸. El del día 23 de noviembre da cuenta de las continuas lluvias que convirtieron el campamento en un lodazal. El de los días 18 y 19 de diciembre informa de que «reinó un fuerte temporal que hizo imposible toda operación militar». Pero la situación más inquietante se produjo entre los días 7 y 11 de enero de 1860, cuando el ejército avanzaba hacia Tetuán.

El 6 de enero, la fuerza expedicionaria consiguió pasar el monte Negrón y establecer su campamento al norte del río Asmir. Alcanzada esa posición, arribó un fuerte temporal con vientos del primer cuadrante que obligaron a la escuadra a buscar refugio en Algeciras. La goleta de hélice *Rosalía* (80 CV) se perdió, varada a los pies del Negrón, la noche del día 8 –tres de sus tripulantes murieron en el naufragio–. En Algeciras se perdieron el vapor de ruedas *Santa Isabel* y el falucho *Saeta*, así como tres cañoneras, como consecuencia de colisiones por pérdida de amarre de otros buques. Los vapores *Alerta* y *León* sufrieron daños de cierta consideración.

Además de las pérdidas de la escuadra, la duración del temporal dejó aislada a la fuerza expedicionaria y puso en riesgo las operaciones. La falta de suministros provocó que a aquel campamento se le llamase «campamento del hambre».

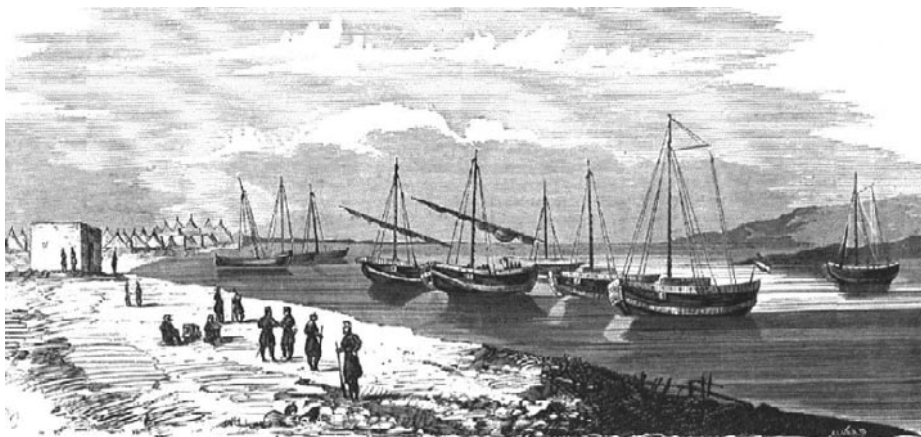
Esta situación vino propiciada por el plan de campaña elegido, seguramente el único posible con los medios disponibles. Consistía este en la toma de Tetuán, ciudad que se alcanzaría avanzando hacia el sur junto a la costa, pero sin posibilidad de asegurar las alturas existentes en su flanco derecho. A pesar de la poca distancia entre las posiciones españolas en Ceuta y la llanura de Tetuán (unos 30 km), tampoco resultaba posible asegurar la comunicación con la plaza, para lo que habría sido necesario dedicar tiempo y una parte de la fuerza a defender la línea y construir fortificaciones.

Por ello, el diseño de la campaña contaba con la escuadra como base de operaciones. Desde el mar se debía asegurar los suministros para la fuerza expedicionaria –que avanzaba con una impedimenta mínima–, evacuar a los heridos y proporcionar apoyo artillero.

Esta labor continuó hasta la toma y consolidación de Tetuán. Los primeros kilómetros del río Martín (Guad-el-Jelú), que transcurre junto a la plaza, eran navegables por faluchos y vapores de pequeño calado hasta unos cinco kilómetros de la ciudad. Para facilitar los transportes se habilitó una línea férrea que transcurría entre la ciudad y el edificio de Aduana, situado en el límite navegable del río. Se facilitaba así el uso de Tetuán como retaguardia de la fuerza en su avance hacia Tánger a través de la sierra Bermeja, por el desfiladero de Fondak, donde el apoyo naval ya no era posible.

En la etapa que se iniciaba con el aseguramiento de Tetuán, las fuerzas navales de transporte redujeron su función al avituallamiento de esta plaza, mientras que la escuadra quedó a disposición del apoyo a la toma de Tánger.

(28) Detallados en el *Atlas histórico y topográfico de la guerra de África*.



Lanchas cañoneras en el río Martín (Tetuán). *Atlas histórico y topográfico de la guerra de África de 1859-1860*, parte tercera

Operaciones navales

El 21 de octubre de 1859, el brigadier Segundo Díaz Herrera²⁹ arboló su insignia en el navío *Reina D.^a Isabel II*, fondeado en Algeciras. En ese momento se encontraban ancladas en la bahía una escuadra observadora francesa de cinco buques y otra inglesa de siete.

Inicialmente, la escuadra se organizó en tres divisiones. La primera estaba compuesta por el navío de vela *Reina D.^a Isabel II*, la corbeta de igual clase *Villa de Bilbao* y los vapores de ruedas *Vasco Núñez de Balboa* y *Santa Isabel*. La combinación de barcos de vela con abundante artillería y de vapores de ruedas daba flexibilidad operativa para el bombardeo de las plazas.

En la segunda división se integraron las fragatas de hélice *Princesa de Asturias* y *Blanca* —que se incorporaron a la escuadra en noviembre— y los vapores de ruedas *Alerta*, *Vulcano* y *León*. Además, se formó una división de fuerzas sutiles, al mando del capitán de fragata Lobo Malagamba, compuesta por el vapor de ruedas *Piles*, las goletas de hélice *Buenaventura*, *Ceres* y *Rosalía*, los faluchos *Saeta*, *Terrible* y *Veloz*, así como por veinticuatro cañoneras y cuarenta chalanas. En total, las tres divisiones montaban unos 263 cañones de diferentes calibres³⁰.

Promulgada la declaración de guerra, el vapor *León* recorrió la costa marroquí para repatriar a los agentes consulares y súbditos españoles residen-

(29) Nombrado comandante general de las fuerzas navales de operaciones en las costas de África por real orden de 11 de octubre de 1859. El 4 de enero siguiente, en virtud de otra real orden, fue sustituido en el cargo por el jefe de escuadra José M.^a Bustillo.

(30) Según datos contenidos en el Estado General de la Armada para el año de 1860, pp. 216-224.



Bombardeo de fuerte Martín, con Tetuán al fondo. *Álbum de la guerra de África*, p. 35

tes en Marruecos. El 28 de octubre quedó establecido el bloqueo efectivo de los puertos de Tánger, Larache y Tetuán.

La composición de la escuadra se fue modificando en función de la disponibilidad de unidades y de las necesidades operacionales. Durante la campaña se incorporaron la goleta de hélice *Edetana*, la fragata de vela *Cortés* y cinco vapores de ruedas (*Isabel II*, *Colón*, *Lepanto*, *Liniers* y *Vigilante*). Ante el previsto bombardeo de Tánger, acudieron desde las Antillas y Fernando Poo los buques de vela *Rey Francisco de Asís* (navío), *Bailén* (fragata) y *Gravina* (bergantín), que no llegaron a participar en las operaciones.

Durante la primera parte de la campaña, la escuadra estuvo empeñada en el apoyo al transporte de tropas y en la protección, con sus fuerzas sutiles, de los movimientos del ejército para la consolidación de las primeras posiciones frente a Ceuta.

Una vez concluida esta primera etapa y decidido Tetuán como objetivo, una escuadra compuesta por las dos primeras divisiones y reforzada por los vapores *Colón* e *Isabel II* (con la ausencia del *Alerta*) bombardeó el 29 de diciembre las baterías existentes frente a la desembocadura del río Martín, puerta de entrada a la planicie de Tetuán³¹.

Dos días más tarde, acompañando a las unidades del ejército que iniciaban su marcha hacia Tetuán, llevaron anclas de su fondeadero en Ceuta el vapor

(31) Véase una descripción de la acción en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ: art. cit., pp. 37-38.



El valle de los Castillejos tras la batalla. *Atlas histórico y topográfico de la guerra de África de 1859-1860*, parte tercera

Piles, la goleta *Ceres*, el falucho *Veloz* y cuatro cañoneras. El capitán de fragata Lobo Malagamba mandaba estas fuerzas desde el vapor *Panhope*, fletado unos días antes para la campaña. El cometido de esta división consistía en proporcionar apoyo artillero desde el flanco izquierdo del avance.

El objetivo marcado para el primer día consistía en la toma del valle de Castillejos, en particular de una altura próxima a la costa en la que se ubicaba la llamada casa del Morabito. Concentrada en la zona numerosa tropa enemiga, y vistas desde la escuadra las dificultades para sostener la posición, el comandante de la división naval decidió apoyar a los batallones del regimiento de Vergara que la defendían, desembarcando con los trozos de los buques (alrededor de 140 hombres en total) y consiguiendo entre ambas fuerzas asegurar la posición. Entre esa fecha y el 7 de enero, día en que el ejército expedicionario acampó junto al río Asmir, las fuerzas sutiles de la escuadra, reforzadas con las fragatas *Princesa de Asturias* y *Blanca*, siguieron los movimientos de la tropa, a la que proveyeron de víveres al tiempo que retiraban sus heridos a Ceuta. Fue entonces cuando sobrevino la tormenta antes comentada³².

El día 10, antes de que la tormenta se calmase –aunque había amainado algo respecto a días anteriores–, el *Santa Isabel* pudo acercarse a la costa y desembarcar algunas pacas de heno. Pero hasta el día 13 no pudo procederse de forma generalizada al desembarco de víveres y el traslado de heridos, mientras las unidades de ingenieros completaban un puente sobre el río Asmir y se podía proseguir el avance hacia Tetuán.

(32) *Ibidem*, p. 40.



Esquema de la posición de las tropas tras el desembarco en el río Martín. *Atlas histórico y topográfico de la guerra de África de 1859-1860*, parte segunda, lámina III (extracto)

Ese mismo día embarcaron en Algeciras siete batallones y el escuadrón de caballería de la división de reserva. En la madrugada del día 16, una vez que los trozos de los barcos de la escuadra tomaron el fuerte Martín, se efectuó el desembarco de la tropa, manteniendo posiciones hasta el edificio de la Aduana, en el límite navegable del río. Mientras tanto, unos kilómetros al norte, alcanzaban el valle las primeras unidades que se desplazaban por tierra, tras superar el macizo de Cabo Negro.

A partir de entonces, la acción de la escuadra en este escenario se limitó a reforzar con las cañoneras la capacidad artillera desde el río y, sobre todo, a mantener el avituallamiento y el traslado de heridos.

El 23 de febrero, en las proximidades de Tetuán, intentando acordar un cese de las hostilidades tuvo lugar una entrevista entre O'Donnell y el general jefe de las fuerzas marroquíes, Muley-Abbas. La reunión concluyó sin éxito por el rechazo de la parte marroquí a ceder la ciudad de Tetuán –tomada por las tropas españolas unos días antes–.

Tras esta reunión, en la que estuvo presente el jefe de las fuerzas navales de operaciones, Bustillo, se acordó una acción de castigo contra los puertos atlánticos de Larache, Arcilla, Salé y Rabat. Bustillo partió inmediatamente, en la fragata *Princesa de Asturias*, para Algeciras, en cuya bahía se reunió con el navío *Reina D.^a Isabel II*, las fragatas *Cortés* y *Blanca*, la corbeta *Villa de Bilbao*, las goletas *Ceres*, *Edetana* y *Buenaventura*, y los vapores *Vasco Núñez de Balboa*, *Colón*, *Vulcano* e *Isabel II*.

A mediodía del 25 de febrero se inició el bombardeo de Larache, mientras los barcos de la escuadra sufrían una mar gruesa del noroeste que les llegaba por su través, provocando fuertes balanceos que impidieron al *Reina Isabel II* hacer uso de la batería de su puente inferior. Acallado el fuego de la plaza, la escuadra se dirigió a Arcila, a la que atacó al día siguiente con resultados similares. Vistas las condiciones de la mar, se

desistió del ataque a Salé y Rabat, por lo que las unidades volvieron a Algeciras, adonde arribaron el día 27³³.

Aunque la escuadra no volvió a participar de forma directa en acciones de guerra, el objetivo de la toma de Tánger se mantuvo hasta la mañana del 25 de marzo, cuando Muley-Abbas aceptó las condiciones de cese de hostilidades solicitadas por O'Donnell. Pedro A. de Alarcón recogía la situación de la flota y el estado de ánimo de la Marina en una entrevista mantenida con Bustillo y los oficiales del buque insignia *Princesa de Asturias* el día 23:

«... la marina, como el ejército, lo prepara todo 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!”.

Nuestra escuadra es insuficiente para sostener el fuego de las magníficas fortificaciones de Tánger, cuajadas de baterías.

Así lo saben los denodados marinos con quienes acabo de hablar; y a la verdad que era imponente oírles decir con la mayor sangre fría:

– Nosotros calculamos perder la mitad de nuestra gente y dos terceras partes de nuestros barcos dentro de aquella bahía... pero será muy adentro... y uno solo que quede de nosotros, penetrará en Tánger con la bandera española en la mano. –El honor de la marina la exige perecer. Solo así podrá resucitar»³⁴.

Epílogo

Mucho se han ponderado las operaciones sobre el terreno del ejército, que salió victorioso de todos los enfrentamientos habidos con un enemigo sensiblemente más numeroso y que, sobre todo, disponía de la ventaja de un terreno propicio, si bien su preparación y equipamiento eran menores.

Pero estos éxitos no hubieran sido posibles de no contar con un fuerte apoyo social y político, reflejado en el posicionamiento tanto de la prensa como de los partidos y, sobre todo, de una sociedad dispuesta a soportar una importante cantidad de bajas: 7.020 muertos y 757 inutilizados³⁵ (alrededor de un 15 por ciento de la tropa involucrada), lo que prácticamente supuso diezmar el ejército permanente.

Desde un punto de vista operativo, el éxito estuvo fundado en el trabajo logístico realizado por la administración del ejército y en las labores de apoyo ejecutadas por la Marina, a pesar de los insuficientes medios con que contaba.

Respecto a lo primero, opinaba a finales de diciembre de 1859 un observador imparcial: «La administración merece crédito por la forma en que las

(33) «Diario de operaciones en los días 24, 25, 26 y 27 de febrero del comandante general de las fuerzas navales de operaciones sobre la costa de África». *Álbum de la guerra de África*, pp. 46-47.

(34) ALARCÓN, Pedro A.: *Diario de un testigo de la guerra de África*, Imprenta y librería de Gaspar Roig, Madrid, 1860, epílogo.

(35) *Memoria administrativa de la guerra de África*, p. 86.

necesidades de este ejército han sido satisfechas. No he oído una sola queja y he tenido muchas oportunidades de comprobar la calidad de la comida servida a los soldados, que siempre he encontrado excelente»³⁶.

Más adelante insiste: «... el ejército recibe raciones abundantes, tanto en lo que se refiere a bípedos, como a cuadrúpedos»³⁷, y lo compara con los días de hambre sufridos por los soldados franceses en la reciente guerra de Crimea.

Respecto a la actuación de la Marina, otro observador extranjero afirma:

«Durante toda la duración de la expedición, la marina española, a pesar de los débiles medios de que disponía, mostró un desempeño digno de los más grandes elogios. Después de haber asegurado, en las mejores condiciones posibles, el transporte de los cuerpos expedicionarios, encontró todavía los medios de actuar ofensivamente contra los puertos de Tetuán, Tánger y Larache»³⁸.

Las deficiencias de la flota y de los arsenales las resaltaba Lobo Malagamba poniendo como ejemplo que, a pesar de las instalaciones y herramientas de que se disponía, hubo que enviar a Inglaterra uno de los vapores de transporte para poner calderas nuevas: «... ¿pero a qué mencionar calderas, si hace pocos meses las necesidades de la guerra exigieron 300 o 400 remos y fue preciso hacerlos venir de Inglaterra?»³⁹.

Del reconocimiento nacional a la labor de la Marina y de las carencias con que la realizó da muestra la oferta de diferentes ciudades para la financiación de construcción de buques. Pero sirva de colofón la afirmación contenida en una proposición presentada por el diputado De Pedro en la sesión del Congreso de 29 de mayo de 1860: «Digna de gloriosa conmemoración es nuestra naciente marina que con tanto valor supo arrostrar los huracanes y las tempestades, sirviendo tan pronto de poderoso auxiliar a nuestro heroico ejército, como dominaba con sus cañones a los fuertes africanos»⁴⁰.

Bibliografía

- ALARCÓN, Pedro A.: *Diario de un testigo de la Guerra de África*, Imprenta y librería de Gaspar Roig, Madrid, 1860.
- ALBI DE LA CUESTA, Julio: *¡Españoles, a Marruecos! La Guerra de África, 1859-1860*, Desperta Ferro Ediciones, Madrid, 2018.
- AMETLLER, Vitoriano: *Juicio crítico de la Guerra de África*, Imprenta de Francisco Abienzo, Madrid, 1861.
- BALAGUER, Víctor: *Jornadas de gloria, o los españoles de África*, Librería Española, Madrid, 1860.

(36) HARDMAN, ob. cit., p. 48.

(37) *Ibidem*.

(38) HENRI MORDACQ, Jean Jules: *La guerre au Maroc. Enseignements tactiques des deux guerres, franco-marocaine (1844) et hispano-marocaine (1859-1860)*, Henri Charles-Lavauzelle, Ed., París, 1908, p. 153.

(39) LOBO MALAGAMBA, Miguel: *La Marina de guerra española tal y como ella es*, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860, p. 10.

(40) *Gaceta*, 30 mayo 1860, p. 3.

ASPECTOS LOGÍSTICOS DE LA GUERRA DE ÁFRICA (1859-1860). APOYO NAVAL

- GARRIDO GUIJARRO, Óscar: *Aproximación a los antecedentes, las causas y las consecuencias de la Guerra de África (1859-1860) desde las comunicaciones entre la diplomacia española y el Ministerio de Estado*, tesis doctoral dirigida por Javier Gil Pérez y codirigida por Miguel Requena y Díez de Revenga, UNED, Madrid, 2014.
- HARDMAN, Frederick: *The Spanish Campaign in Morocco*, Willian Blackwood & Son, Londres, 1860.
- HENRI MORDACQ, Jean Jules: *La guerre au Maroc. Enseignements tactiques des deux guerres franco-marocaine (1844) et hispano-marocaine (1859-1860)*, Henri Charles-Lavauzelle, París, 1908.
- LOBO MALAGAMBA, Miguel: *La Marina de guerra española tal y como ella es*, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860.
- MARTÍN ARRUE, Francisco: *Guerra hispano-marroquí de 1859 y 1860. Estudio histórico*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1916.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: «La Armada en la Guerra de África (1859-1860)», *Revista de Historia Naval*, núm. 134, 2016, 31-50.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es