

so mérito de lo que ya se ha hecho, y esto supuesto, comprendemos que formando Tetuan una sólida base de operaciones capaz de resistir con éxito á todas las fuerzas y á todos los medios del imperio marroquí, la operacion de que tratamos presenta menos inconvenientes y menos peligros, bajo el punto de vista puramente militar, que las ya ejecutadas, cuanto mas que el ejército está ansioso de nuevas conquistas y de nuevos despojos, trofeos y laureles.

La fuerte posicion que ocupa Tánger á la entrada occidental del Estrecho de Gibraltar en frente de la Europa, ha traído allí en todos tiempos á los conquistadores y navegantes.

En aquel punto ó sus inmediaciones, cartagineses y romanos, vándalos y godos, fundaron sus factorias ó establecieron la residencia de su dominacion sobre el Africa occidental; allí es donde los árabes soldaron el último anillo de su soberanía en el Maghreb y el primero de su invasion en la península. Un gobernador de Tánger, el judío berberisco Tarik fué el que salvando el Estrecho en nombre de los califas de Oriente, derrocó la dinastía de los godos y sometió por ocho siglos á la España á la ley de Mahoma. El nombre de Gibraltar (Djebel-Tarik), es hoy todavía la consagracion de aquella audaz conquista.

Tocó á los portugueses la honra de arrebatár al islamismo aquella plaza de armas. Despues de dos tentativas infructuosas, la ocuparon en 1471 y permanecieron dueños de ella por espacio de cerca de doscientos años, comprendiendo en ellos el período en que estuvo unida la corona de Lisboa á la de Madrid. En tiempo de Alfonso VI, su hermana Catalina de Braganza llevó en dote á su real esposo Carlos II de Inglaterra, la plaza de Tánger; esto era en 1662. Por un ejemplo quizás, único en los anales británicos, la Monarquía inglesa se desprendió de ella despues de ocuparla veinte y dos años.

Atacada esta plaza incesantemente por los moros y difícil de abastecer su posesion, obligaba á sustituir la guerra al comercio, y por todas estas razones costaba mucho dinero, que el Rey no gustaba pedir al Parlamento, mal predispuerto hácia sus prodigalidades.

La historia acusa á Inglaterra de haber entregado la ciudad sin garantia alguna á los africanos mas bien que á Portugal, de quien la habia recibido, y de haber disminuido juntamente con la profundidad la seguridad del puerto, haciendo volar el muelle que habia hecho construir en la idea de una ocupacion duradera.

En manos de una Potencia no musulmana, ó al menos bajo la fé de tratados que estipulasen la libertad de navegacion en el Estrecho, no habria Tánger protegido la piratería berberisca, inquietando las marinas europeas, ni permitido al sultan de Fez percibir sobre los Estados cristianos humillantes tributos, á los que puso fin el cañon francés de Isli y de Mogador.

La ciudad de Tánger, de una poblacion de cerca de 12,000 almas, se levanta en anfiteatro sobre la pendiente oriental de una colina terminada al Oeste por una bahía. Su posicion pintoresca, desde donde la vista domina el Estrecho; los brillantes reflejos de las paredes, blanqueadas con cal; los minaretes de sus mezquitas, coronados por la media luna; el cinturón de baluartes que la protege, dominados por el Casbah, colocados sobre la altura culminante, todos estos rasgos recuerdan la fisonomía de Argel, y la semejanza en el interior era completa antes de que los franceses hubiesen regularizado y ensanchado en nombre de la civilizacion las calles tortuosas, los arcos sombrios y las casas moriscas de la capital de la regencia.

La bahía descubierta al Norte está formada por dos picos de roca, que se replegan hácia el centro en una hermosa playa arenosa cortada por dos pequeños rios.

El fondeadero es bastante profundo para permitir á los buques cañonear las baterías del litoral, que á los primeros rumores de guerra han sido restauradas y armadas con una inteligencia de las condiciones militares á que se dice no haber sido enteramente extraño el arte europeo. Tropas regulares y contingentes suministrados por las tribus vecinas, aguardan el momento de una defensa desesperada; resistencia que será sin duda valerosa, pero cuya duracion probable se reduce á proporciones bastante modestas si se recuerda el bombardeo de 1844. Atacado Tánger por el príncipe de Joinville á 800 metros de distancia, la artillería de la plaza solo pudo mantener su fuego por espacio de dos horas.

Sin embargo, el duque de Tetuan que quiere tomar la plaza á viva fuerza y no contentarse con una severa demostracion, deberá tener en cuenta las lecciones de la historia, que nos muestran á dos Reyes de Portugal, Eduardo I en 1437, y Alfonso V en 1465, estrellándose en sus designios contra esa plaza, por haberla asaltado con fuerzas insuficientes. Verdad es que hoy la perfeccion de las armas de fuego modifica singularmente las proporciones numéricas que antes se juzgaban necesarias en las luchas de la civilizacion contra la barbarie.

Al iniciarse la campaña se han alegado diversas consideraciones contra el sitio de Tánger, invocándose todos los privilegios de esta ciudad como residencia diplomática, como centro principal de los intereses europeos desde que los cónsules generales trasladaron á ella su domicilio; preferencia bien justificada por la facilidad de las relaciones con Europa.

Se ha dicho también que Tánger abastece á Gibraltar de víveres frescos y comparte con esta plaza la ventaja de ser una de las llaves del Estrecho; y no se ha olvidado tampoco los compromisos que esta noble consideración el Gabinete de Londres ha reclamado y obtenido del de Madrid.

Si España quisiera conservar á Tánger en plena propiedad y soberanía, otras Naciones pudieran tal vez reclamar en favor de la libertad de navegación garantías indispensables al equilibrio europeo. Pero ninguna de estas objeciones, cuya importancia toca pesar á la España, es aplicable á la posesión interina de una prenda material para la negociación de la paz.

Hay que reconocer que la ocupación temporal de Tánger se halla justificada por graves motivos. Este centro de relaciones políticas con la Europa, está próximo á las reservas de nuestro ejército diseminadas en Cádiz, Algeciras y Málaga. Por el lado de Marruecos domina Tánger el litoral africano del Mediterráneo, es un punto de apoyo para todas las operaciones que hayan de emprenderse contra los diversos puertos del Océano, y abre la línea estratégica que puede establecerse directamente sobre Fez por la parte de tierra para separar las fuerzas de las provincias del Norte.

En cuanto á esta segunda parte de la campaña, no estamos ya reducidos á meras conjeturas desde el bombardeo de los dos puertos mas próximos á Tánger. El primero, que está á una jornada de Tánger, es Arzilla, que los portugueses ocupaban en el siglo XV y que no evacuaron sino ciento cincuenta años después. Allí desembarcó el Rey de Portugal don Sebastian, para encontrarse con el Sultan de Marruecos en la famosa batalla de Alcassar (Ksar-el Kebu), en la que perdió la vida.

Viene en seguida Larache, puerto importante en otro tiempo donde estacionaba la flota del Imperio, hoy en decadencia como la flota misma, y defendido en la actualidad por algunas baterías que se sostuvieron dos ó tres horas el 25 de Febrero contra el fuego de la escuadra española.

De Larache está muy cerca Vazzan, plaza fuerte del interior

que es la residencia del jefe de los Knuan de Muley-Tailleb, una orden religiosa cuya influencia suple el Emperador mismo. Dejando á Menedia, que solo es notable por sus bosques y pantanos, se llega á Salé y Rabat, dos ciudades gemelas de gran importancia militar y comercial, tanto por su proximidad á las ciudades imperiales Mequinez y Fez, distantes solo algunas jornadas, como por ser las puertas de comunicación entre los dos reinos que componen el Imperio.

Mas hácia el Sur los fondeaderos de Casa Blanca ó Daibeida Mazagan y Safi quedan eclipsados por Mogador, cuyo bombardeo en 1844, seguido inmediatamente de la aceptación de la paz por Abd-el-Raman, reveló toda la importancia de la plaza: este es el puerto de abastecimiento, y en caso necesario la cabeza del camino para marchar sobre Marruecos, capital de las provincias meridionales y una de las residencias del Imperio. Para los españoles, esta plaza tiene el mérito particular de ser la menos distante de las islas Canarias que le pertenecen, y donde encontrarán un punto de apoyo en hombres y en víveres para todas sus operaciones. Probablemente entre esta ciudad, Rabat y Salé vacilará la política del general O Donnell.

La España, aun después de haber dictado su voluntad al sultan Sidi-Mahomed por nuevos triunfos, deberá volverse hácia el Riff para suprimir allí la piratería, según el compromiso de honor que ha contraído con la Europa. Combates recientes entre la guarnición de Melilla y las kabilas de las inmediaciones han venido á demostrar una vez mas los peligros que rodean á nuestra bandera; los pabellones europeos no pueden esperar mas respeto en aquellas comarcas, y esta es una situación equívoca que no puede durar mucho tiempo después de la toma de Tetuan.

Abastecidas ya de todo las fuerzas expedicionarias, y completos sus medios de transporte, entre los que hay muchos centenares de mulas y de camellos, y grandes carros, no pueden tardar en emprender su movimiento por la parte occidental de Sierra-Bullones con dirección á Tánger.

Acerca de las conducciones por medio de camellos, creemos oportuno deber observar que la administración militar francesa considera los convoyes árabes que se llaman así porque son indígenas quienes los proporcionan, valiéndose de los animales propios del país como uno de los medios de transporte mas útiles y muchas veces indispensable. Dicha administración se los procura por medio de ajustes celebrando directamente ó valiéndose de un

intermediario, con los jefes de las tribus, ó por medio de embarcos, segun los lugares y circunstancias. Los objetos á que destina principalmente estos convoyes son: al servicio de las columnas espedicionarias y al aprovisionamiento de los puestos avanzados, objetos que llenarian con mucha dificultad los medios ordinarios de trasportes, por razon de la topografia, del clima y de los recursos.

Los árabes se prestan gustosos á contratar sus camellos, sea por temporadas ó por conducciones dadas, por la ganancia que les proporciona, y trátase de ajustes ó de embargos, lo hacen bajo las condiciones generales.

Un camello puede conducir carga equivalente á la de dos acémilas: una mula debe soportar 8 arrobas; un asno 3 ó 4; por cada acémila paga la administracion á razon de 2 francos diarios y por camello 3, mas uno para el conductor: ó si no, hacen el ajuste por peso, valuando 2 francos por quintal métrico y uno para el conductor diarios. Los árabes conductores deben cargar y descargar durante la marcha con las columnas y convoyes, y responder de guiar sus bestias, de la seguridad de los efectos que llevan y de parar en los parajes señalados; para las distancias de marcha, los descansos, piensos y agua, se sujetan al orden que sigan las tropas. Cuando la administracion fia á los indígenas ó á empresario particular la conduccion de un convoy de víveres á algun punto, quedan enteramente libres en los medios de verificarlo para cumplir su obligacion.

Los ensayos hechos para utilizar los camellos en el cuerpo del tren de trasportes no han dado resultados, porque ni la costumbre ni el ingenio de los soldados eran correspondientes al cuidado y guia de aquellos animales que, si bien en extremo dóciles y de suma facilidad para los naturales, se hacen indómitos é inútiles tan luego como desconocen el dueño y como no se les trata de la misma manera hasta en el lenguaje, pues es sabido que el árabe les habla y canta frecuentemente cuando mas duro servicio les exige, pretendiendo que así los distraen ú obligan mas.

Estos detalles son tanto mas curiosos, cuanto que hoy se trata de utilizar los camellos en nuestro ejército de Africa como medio de facilitar los trasportes.

El 24 de febrero habiendo cedido el temporal que por espacio de algunos dias hizo impracticable el paso del Estrecho, las fuerzas navales de operaciones ancladas en la bahia de Algeciras y Puente Mayorga se hicieron á la mar con rumbo á los puertos

de Larache y Arcilla. La escuadra al mando del general D. José María de Bustillos estaba compuesta de los buques siguientes: navio, *Reina Isabel II*; fragatas, *Princesa*, *Cortés* y *Blanca*; corbeta, *Villa de Bilbao*; goletas, *Ceres*, *Edetana* y *Buenaventura*; vapores, *Isabel II*, *Colon*, *Vasco Nuñez de Balboa* y *Vulcano*.

Los vapores *Isabel II*, *Colon* y *Vasco Nuñez* tomaron de remolque al navio *Reina*, fragata *Cortés* 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 se dirigieron á franquear la bahia de Algeciras. A las tres de la tarde, libre de puntas, la escuadra hizo rumbo al O. cuarto N. O. para desembocar ganando sobre la costa de Africa. Los remolcadores llegaron á un andar de cinco millas con el viento fresco en popa á escepcion del *Vasco Nuñez* que solo arrancó cuatro á la *Bilbao* en las mismas circunstancias. En el Estrecho, viento al E. fresquito y mar llana. A la una de la noche estaba la escuadra sobre el cabo Espartel gobernando á longo de costa. Desde que estuvo al O. del cabo se llamó el viento al N. E. y empezó á sentirse mar del N. O. experimentando fuertes corrientes al O. que la obligaron á enmendar el rumbo mas al S. Amaneció en el paralelo de Arcilla, y á las ocho de la mañana avistó la poblacion de Larache, á cuyo fondeadero se dirigió. El jefe dió por telégrafo la orden de acoderarse en una línea N. E.—S. O. por las siete á nueve brazas, ocupando la cabeza S. O. la fragata *Princesa*, que llevaba la insignia, y seguidamente el *Reina Blanca*, *Bilbao* y *Cortés* con sus vapores remolcadores. Los otros buques debian flanquearse sin dar fondo.

Para que esta línea quedase en la posicion que el comandante de la escuadra se habia propuesto, se adelantó con la *Princesa* á colocarse convenientemente, lo que consiguió á las once y cuarenta minutos de la mañana en que quedó acoderado recibiendo desde las once y veinte. en que estuvo á tiro, el fuego del enemigo. Para ocupar su puesto con dicho buque tuvo que costear muy atracado á la barra, tomando posicion en las ocho brazas.

Tan luego como estuvo acoderado, rompió el fuego contra las dos baterias que habia al Oeste de la poblacion, y hasta las doce estuvo batiéndolas solo la *Princesa* pues para marcar bien la línea á los otros buques, habia adelantado bastante espacio empleando todo su andar, muy superior al de los remolcadores y remolcados.

Por el interés que ofrece, transcribimos á continuacion el diario de las operaciones practicadas sobre la costa de Africa por las fuerzas navales al mando del general Bustillos en los dias 25, 26 y 27 de febrero.

Dia 25 al 26.

Al medio dia tomaron su puesto el *Isabel II* y la *Reina*, y seguidamente la *Blanca*, verificándolo poco despues *Cortés* y *Bilbao* con sus remolcadores y los buques sueltos que eran el *Vulcano*, la *Ceres*, la *Buenaventura* y la *Edetana*, rompiendo todos el fuego segun iban ocupando sus posiciones. El espacio reducido en que se maniobraba, la mar gruesa de través y lo largo de los remolcadores dificultaban la operacion de acoderarse los buques; pero sus comandantes maniobraron á mi entera satisfaccion, ocupando sus puestos con pericia bajo el fuego de las baterias enemigas, á distancia de unos cuatro cables de ellas, y lo mas inmediato posible todos los buques.

Acoderados como nos hallábamnos en una línea N. E. — S. O., la mar gruesa del N. O., era completamente de través, y los balances violentos no permitieron al *Reina* hacer uso de su primera bateria. La *Cortés* y *Bilbao* solo pudieron hacer con sus baterias bajas la cuarta parte de los disparos que con las del alcázar y castillo, tocándose en los demás buques la misma dificultad. Sin embargo de todo, el fuego se sostuvo muy vivo y se logró acallar el del enemigo, que solo hacia sus disparos cuando los repetidos balances hacian cesar algo el de los buques. Estos se batian en tan malas circunstancias como lo hubieran hecho en la mar corriendo un tiempo. El manejo de la artilleria con tales condiciones honra sobremanera á los equipajes, que se condujeron con la mayor pericia y llenando cumplidamente mis deseos, á pesar de ser en su mayoría gente recién entrada en el servicio. A las doce y cuarto se llamó el viento al S. O., que aunque flojo, por el cariz y la opinion de los prácticos, me inspiró desconfianza y me hizo comprender la urgente necesidad de poner á salvo del temporal que podia sobrevenir á los buques remolcados, que hubieran quedado muy comprometidos con el viento de travesia. Continué, sin embargo, el combate hasta la una y veinte en que, aumentando la mar por momentos, y siendo por tanto mas violentos y repetidos los balances, hice señal de levar y dar la vela por considerar tambien cumplido el objeto del ataque. La maniobra indicada fué ejecutada por todos con inteligencia, sin dejar de hacer fuego mientras mareaban, demostrando el comandante del navio *Reina* en esta ocasion la justicia del concepto que disfruta como hombre de mar. Los enemigos jugarian de 30 á 35 cañones, bien servidos segun sus punterias.

A las dos de la tarde concluyó el combate, y ordenando la misma formacion de dos columnas, goberné al N. O. para franquear de la costa á los buques que carecen de movimiento propio. La mar era tan tendida á las cuatro de la tarde como la habia experimentado sobre Larache á las dos, lo cual me demostró que habia permanecido acoderado hasta el momento que fué posible. Tuve en este buque un cabo de mar muerto y ocho individuos mas entre heridos y contusos. En los otros buques hubo algunos de los últimos, debiendo ser amputado de una pierna un herido del navio *Reina*.

Ha sido inmejorable el comportamiento de las dotaciones, á los que han dado un ejemplo digno de elogio sus comandantes y oficiales. El primer maquinista de la *Princesa* Mr. John Palmer, despues de fondeado y acoderado el buque, pidió y obtuvo permiso para manejar un bombero de la bateria. El teniente de navio de ingenieros Blanco estuvo siempre en puestos de honor.

Con las apariencias de viento al E. y la gran mar de leva del N. O. juzgué indispensable navegar hácia el Estrecho, y lo hice así por la noche, notando, segun ganaba latitud, que el viento rolaba al N. y N. E.

Hallándome en la amanecida sobre cabo Espartel con viento al E. N. E. y menor mar del E. O. determiné hacer rumbo al S. para batir los fuertes de la poblacion de Arcilla, cuya operacion dispuse fuese por contramarcha formando una línea de las dos columnas, y dejando para flanquear las tres goletas de hélice y el vapor *Vulcano*.

Dia 26 al 27.

Formada á las doce la línea de combate, quedando á barlovento los cuatro buques menores flanqueadores, goberné á atracar los arrecifes que á dos cables despide Arcilla, marchando á la cabeza con la *Princesa de Asturias* por un braceaje de 7 1/2 á 8 brazas.

A las doce y cincuenta y cinco minutos recibí los primeros tiros del enemigo. A la una y dos rompí el fuego, permaneciendo en él por espacio de doce minutos con la máquina parada y la salida que conservaba el buque.

Me siguieron la *Blanca*, el *Isabel II* con el navio *Reina*, el *Colon* con la *Cortés* y el *Vasco Nuñez* 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 mas, y á las tres y quince hice cesar el fuego, despues de haber causado mucho daño á la poblacion, en la que se declararon algunos incendios; de haber apagado el fuego del enemigo que sostuvo al principio con 11 cañones, y arruinado con destrozos visibles un torreón y las demás murallas. Los habitantes abandonaron la poblacion.

A tres millas de Arcilla llamé á bordo los comandantes, para coordinar el ataque á Salé y Rabat, dándoles instrucciones convenientes para maniobrar en caso de cambio de tiempo: á las cinco de la tarde mandé á Cadiz la *Buenaventura* á que remediase las averias de sus colisas y llevara noticias, y poco despues envié asimismo al *Vulcano*, que habia partido el vauprés y el mastelero de velacho en un abordaje con la *Bilbao*.

Al anochechar estaba el viento al N. E. flojo y habia alguna mar del N. O. seguí al S. no obstante, deseoso de atacar á Salé y Rabat, á pesar de estar convencido de que por poca que fuese la mar en el paradero de Espartel ó Arcilla, seria muy grande en Larache y mayor aun en Rabat.

A las nueve de la noche aumentó considerablemente la mar de leva y entabló el viento al N. O. fresquito. No quise aun desistir de la espedicion á Rabat, pero viendo que á eso de las once era la mar siempre tendida y el viento de afuera, y que si esperaba mas tiempo podia llegar el caso de no poder los remolcadores sacar á barlovento á los remolcados, hice señal de rumbo al N. En esta posicion, y arreglado á tres millas el andar de la *Princesa*, tuve que parar frecuentemente para aguardar al *Vasco-*