

LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA EN EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción

El objetivo de este trabajo es recordar la colaboración de la flota de la Compañía Trasmediterránea con las Fuerzas Armadas españolas en las operaciones desarrolladas con motivo del desembarco de Alhucemas; esa cooperación no sería la última ya que, posteriormente, los buques de la naviera intervirían en otros hechos destacados de la Historia de España, como la Guerra Civil Española, insurrección de Ifni y evacuación de españoles en los territorios de Guinea Española y Sahara Español. Esta contribución y apoyo de la naviera en circunstancias especiales ya estaba prevista en el Artículo 73 del contrato suscrito entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea para la ejecución de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares firmado el 11 de abril de 1921 que, literalmente, decía:

«Los buques del contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que éste requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina ha hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos anteriores».

El desembarco de Alhucemas constituyó una admirable página militar que consolidó el prestigio del ejército español y puso fin al problema de las relaciones de España con Marruecos, arrastrado desde décadas, y que inquietaba a la opinión pública española que reclamaba una rápida y eficaz solución. Los luctuosos sucesos del barranco del Lobo (1909) y Annual (1921) permanecían en la memoria de todos los españoles; demasiadas vidas habían sido sacrificadas y considerable el capital público invertido en una política militar que muchos juzgaban inadecuada y carente de eficacia.

La flota de la Compañía Trasmediterránea también había sufrido el hostigamiento de los rebeldes en esa zona. El bombardeo realizado el sábado 18 de marzo de 1922, desde varias baterías costeras, sobre el buque de la naviera *Juan de Joanes*, que se encontraba fondeado en las proximidades del peñón de Alhucemas, provocó su hundimiento al impactar los proyectiles sobre el timón del buque y la maquinaria propulsora; el buque se encontraba aprovisionando a la población del Peñón y transportando el correo. Afortunadamente

el pasaje había sido desembarcado en las primeras horas de la mañana. Gracias a la eficaz intervención del destructor *Bustamante* fueron rescatados 13 tripulantes y 8 soldados. Cuando el fogonero del buque Enrique Crorca se encontraba a punto de alcanzar la isla a nado, una granada le alcanzó, desapareciendo. También, otro tripulante, el marmitón José Salcedo, recibió graves heridas cuando se encontraba nadando. Mandaba el *Juan de Joanes* en esta ocasión el capitán José Bois.

En abril de 1922 fue necesario, en numerosas ocasiones, que los buques de la Armada que escoltaban a los convoyes intervinieran ante los ataques que desde tierra efectuaba la artillería marroquí. El destructor *Bustamante*, el acorazado *Alfonso XIII*, los torpederos 5 y 14, así como los submarinos *Isaac Peral*, A3 y B1 realizaron numerosas misiones en la zona del Peñón, tanto de aprovisionamiento como de defensa.

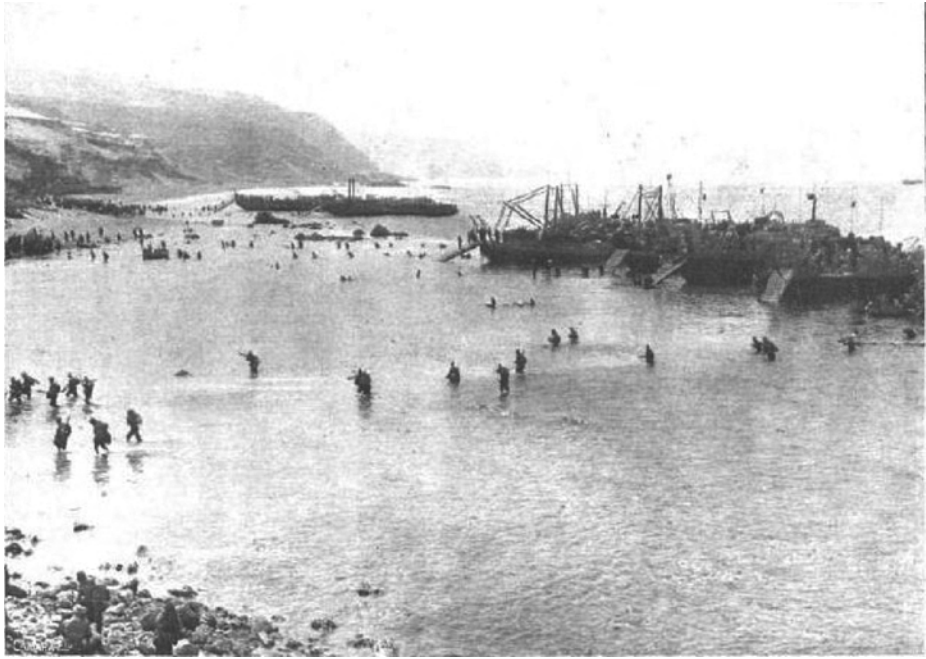
La incursión de Abd el Krim en territorio francés fue el detonante que determinó las conversaciones diplomáticas entre Francia y España para estudiar una acción militar conjunta. El 17 de junio de 1925 se celebró en Madrid una reunión presidida por el general Gómez Jordana. Anteriormente, Horacio Echevarrieta había conversado en Axdir con Abd el Krim, aunque el resultado final se limitó a establecer una posibilidad de canje de prisioneros. El acuerdo hispano-francés fue firmado el 21 de julio tras una reunión no exenta de dificultades. En la entrevista de Primo de Rivera con el mariscal Pétain, celebrada el 21 de agosto en Algeciras, se trató sobre la estrategia del desembarco en Alhucemas y la época idónea, prevaleciendo el criterio del jefe del Gobierno español (1). La estructura de mando de la Fuerza Operativa Combinada Hispano Francesa para el desembarco de Alhucemas queda reflejada en el cuadro número 1.

La aportación de la Compañía Trasmediterránea

En el año 1925 la flota comercial de la Compañía Trasmediterránea estaba compuesta por 52 buques; para cumplir con los servicios oficiales contratados con el Estado se precisaba la mitad de ellos, por lo que la naviera podía dedicar 26 unidades a los llamados servicios libres. No obstante, la naviera procedió a fletar algunos buques al objeto de no dejar sin servicio algunas líneas, dado lo imprevisible de la situación y duración de la campaña militar. Igualmente, había que prever las inmovilizaciones por averías, revisiones reglamentarias, reservas, etc.

En la operación sobre Alhucemas el Gobierno dispuso de los siguientes buques de la Compañía Trasmediterránea: *Monte Toro*, *A. Lázaro*, *Roger de Flor*, *Gandía*, *Alhambra*, *Aragón*, *Navarra*, *Isla de Menorca*, *Jorge Juan*, *Hespérides*, *Romeu*, *Cataluña*, *Escolano*, *Cullera*, *Vicente La Roda*, *Menorquín*, *Cabañal*, *Capitán Segarra*, *Vicente Ferrer*, *Castilla*, *A. Cola*, *Florin-*

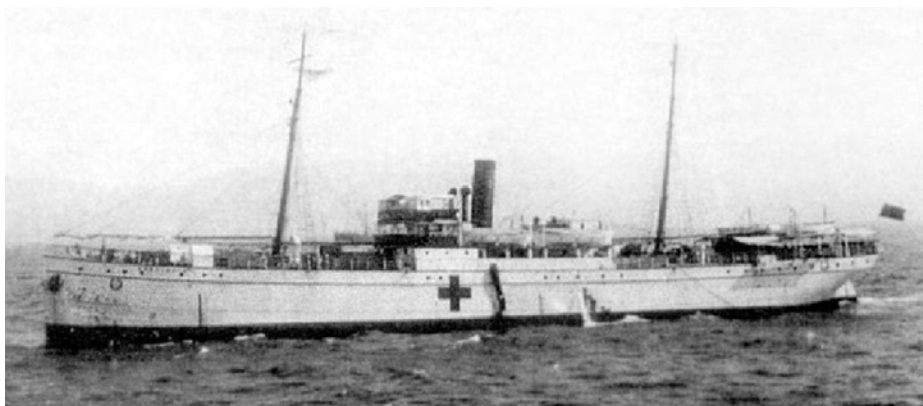
(1) Gómez Santos, M.: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1991, p. 91.



Desembarco de Alhucemas el 8 septiembre 1925 a mediodía. Fuente: NUEVO MUNDO número 1652 de 18 septiembre 1925. Fotógrafo: Costa Salas, Biblioteca Nacional de España.

da, Cirilo Amorós, Rey Jaime II, Lulio, Sagunto, Andalucía, Barceló y Villarreal; estos tres últimos estuvieron habilitados como buques-hospital. Las unidades citadas fueron las puestas a disposición del Estado de manera permanente, aunque en momentos determinados fueron 36 los buques implicados en la operación militar. Estos barcos eran, en su mayoría, de procedencia inglesa y contruidos en el último cuarto del siglo XIX; rondaban las 1.000 toneladas de registro bruto y algunos de ellos se caracterizaban por su hermosa silueta y el lujo de su habilitación. Muchos de estos buques, cuando se integraron en la Compañía Trasmediterránea, ya habían navegado bajo distintos armadores y rebautizados varias veces. Debemos recordar que la citada Compañía, constituida el 25 de noviembre de 1916, surgió de la fusión de las navieras Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Ferrer Peset Hermanos y Sociedad Anónima Navegación e Industria, aunque, posteriormente, se unirían otras compañías. En el cuadro n.º 2 detallamos las características principales de algunos de los buques de la Compañía Trasmediterránea que participaron en el desembarco.

Como ya hemos citado, los buques *Andalucía* y *Villarreal* fueron habilitados para la ocasión como buques-hospital con capacidad, cada uno de



Buque hospital *Andaluía* de la Compañía Trasmediterránea. Fuente: www.armada.mde.es

ellos, para 330 heridos. En el primero de los buques se instaló el equipo quirúrgico que dirigía el comandante médico Aguilera, formado por los doctores Fernández Lozano, Cerezo, Abenga y Revenga y los practicantes Rocamora y Gisbert, auxiliado por varias religiosas de las Hermanas de la Caridad. El *Barceló*, por el contrario, era ya buque-hospital desde el 17 de enero de 1922, fecha en que finalizaron las obras de acondicionamiento que se hicieron en el tiempo récord de 17 días y fuera entregado al ramo de Guerra. Estaba habilitado para 214 enfermos (para el desembarco se aumentó a 330) y contaba con quirófano, enfermería especial de infecciosos y un departamento para dementes. El servicio sanitario de emergencia se complementaba con dos hidroaviones. El *Villarreal* iba con la columna Fernández Pérez mientras que el *Barceló* y el *Andaluía* formaban parte de la columna Saro. Las barcasas de desembarco *K*, además de su tripulación, contaban con un equipo médico de emergencia compuesto por un enfermero y seis soldados de apoyo, además del correspondiente material sanitario.

En el vapor *Barceló* viajaba la duquesa de la Victoria que simultaneaba su trabajo entre los tres buques-hospital, inspeccionando los servicios que estaban a cargo de la Cruz Roja. Iniciado el desembarco fue una de las primeras personas que pisó la playa tras las tropas; posteriormente, la duquesa y el general Saro estudiarían sobre el terreno el emplazamiento de un hospital de la Cruz Roja en Cala Bonita. En ese mismo buque viajaba también el doctor Gómez Ulla, que era inspector de los servicios sanitarios de los buques-hospital. En uno de los viajes que realizó en el *Villarreal* transportando heridos, desde el escenario bélico hasta Melilla, se vio obligado a operar a algunos a pesar de las adversas condiciones meteorológicas. La evacuación de los heridos desde tierra la coordinaría el comandante médico Amérigo.

Preparativos de la operación

Al planificar el desembarco los mandos españoles tuvieron muy en cuenta las razones que condujeron al fracaso la acción militar sobre Gallípoli durante la Primera Guerra Mundial, que se saldó con 200.000 bajas entre las fuerzas aliadas, como fueron: la ausencia de un mando único que integrase no solamente las distintas fuerzas de cada país sino que coordinara el total de las fuerzas armadas participantes y la falta de un plan detallado de acción, con los objetivos a conseguir, para cada una de las unidades de los tres ejércitos. En *La Columna Saro en la Campaña de Alhucemas* de M. Santiago Guerrero, J.M. Troncoso y B. Quintana se detalla de una manera exhaustiva y minuciosa todo el proceso de elaboración de la acción militar a desarrollar.

«Pocas veces una operación militar fue tan exquisitamente preparada desde un punto de vista logístico y pocas veces pesó tanto la servidumbre de la logística sobre la acción táctica» (2).

El 5 de septiembre de 1925 empezó el embarque de las tropas y el material de guerra en los buques de la Compañía Trasmediterránea. A las 17.25 horas del citado día las fuerzas de Ceuta abandonaban el puerto en dirección a Uad Lau. Iban distribuidas de la siguiente manera (3): en el *Menorquín*, el tabor de la Mehal-la de Larache; en el *Cabañal*, la 6ª Bandera del Tercio, una batería de 7 cm y una sección del parque móvil; en el *Capitán Segarra*, la 7ª Bandera del Tercio, un tabor de regulares de Tetuán y una sección del parque móvil; en el *Vicente Ferrer*, el batallón de África n.º 3; en el *Escolano*, todas las fuerzas de Ingenieros, compañía de intendencia, ambulancias de montaña, sección de higiene, sección de camillas y personal del hospital móvil; en el *Castilla*, dos tabores de Regulares de Tetuán, una batería de obuses de 10,5 cm y una sección del parque móvil; en el *Vicente La Roda*, el batallón de África n.º 5 y en el *A. Cola*, el batallón de África n.º 8. A consecuencia de una avería sufrida por el *Cabañal* este buque tiene que ser sustituido por el de reserva *Rey Jaime II* que zarpa al anochecer junto al *Cíclope* y dos aljibes.

Por otra parte, las fuerzas de Melilla se hicieron a la mar para Sidi Dris en la noche del 5 al 6. Constituían la primera flotilla (4), Columna Goded, integrada por los siguientes buques y fuerzas: en el *Alhambra*, la Harka Varela, dos compañías de zapadores, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Aragón*, un tabor de Regulares, la Mehal-la n.º 2, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *A. Lázaro*, dos banderas del Tercio al mando del teniente coronel Balmes, una sección de camillas, una sección de

(2) ALAEZ RODRÍGUEZ, O.: *Revista General de Marina*, diciembre, 1972, p. 595.

(3) CARRASCO GARCÍA, A. DE MESA GUTIÉRREZ, J.L. DOMÍNGUEZ LLOSA, S. Luis: *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Edit. Almena, Madrid, 2000, pp. 6-7.

(4) *Ibidem*, p. 7.

faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Navarra*, 1º batallón del Regimiento de Melilla, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar.

La segunda flotilla, Columna Vera, integrada por los siguientes buques y fuerzas: en el *Isla de Menorca*, dos tabores de Regulares, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía de Mar; en el *Jorge Juan*, una batería de 10,5 cm, una compañía de Zapadores, media compañía de Intendencia, parque móvil, una sección de agua y alumbrado, una sección de camilleros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Florinda*, 2º batallón del Regimiento de África n.º 68, una sección de camillas, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Sagunto*, hospital de campaña, ambulancia de montaña, sección de camillas, sección de faeneros, sección de higiene, sección de Intendencia y sección de la Compañía de Mar; en el *España n.º 5*, batallón de Infantería de Marina y sección de Pontoneros; en el *Romeu*, batallón de Cazadores de África n.º 16, dos baterías de 7 cm, parque móvil, ambulancia de montaña, media compañía y una sección de intendencia, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía de Mar. Esta era la distribución de las tropas en cada uno de los buques:

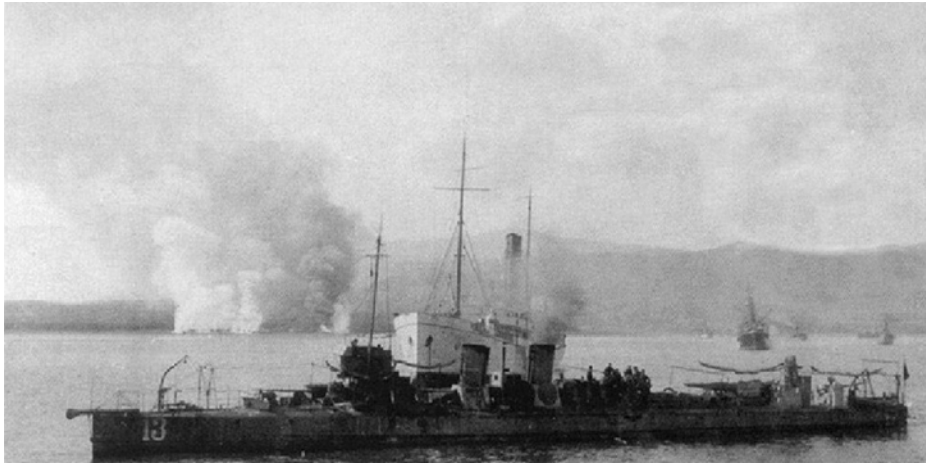
<i>Lázaro</i>	1.000	hombres	<i>Aragón</i>	1.000	hombres
<i>Navarra</i>	800	“	<i>Sagunto</i>	600	“
<i>Alhambra</i>	1.100	“	<i>I. de Menorca</i>	800	“
<i>Jorge Juan</i>	800	“	<i>Florinda</i>	600	“
<i>Romeu</i>	1.500	“	<i>Castilla</i>	1.000	“
<i>Cabañal</i>	1.000	“	<i>A. Cola</i>	800	“
<i>Hespérides</i>	600	“	<i>Capitán Segarra</i>	1.100	“
<i>V. La Roda</i>	700	“	<i>V. Ferrer</i>	700	“
<i>Menorquín</i>	600	“	<i>Escolano</i>	1.500	“

En Melilla quedaron alistados el vapor *Cullera*, para el transporte de las fuerzas de reserva, y el *Roger de Flor* (5). El *Capitán Segarra* recibió durante el desembarco varios impactos en su cubierta, aunque no hubo que lamentar, afortunadamente, desgracias personales. Los buques de la Compañía Trasmediterránea fueron divididos en 6 flotillas a cuyo frente estaba el capitán de fragata Guillermo Díaz que navegaba en el *A. Lázaro*. También en esa unidad viajaban el Cuartel General de la Comandancia de Melilla y José Pinto de la Rosa, capitán de Ingenieros, que era el responsable de todo lo referente a señales. En el *Romeu* iba el coronel Goded. La composición de las flotillas (6) y los capitanes que mandaban los buques integrados (7) en ellas quedan reflejados en el cuadro n.º 3.

(5) *Ibidem*, pp. 6-7.

(6) *Idem*.

(7) Compañía Trasmediterránea (1927): *Régimen para el ingreso y ascenso de la oficialidad. Escalafones*. Madrid. Edit. Compañía Trasmediterránea, pp. 17-20.



Torpedero nº 13 navegando entre los transportes. Fuente: www.armada.mde.es

Previo al desembarco se efectuaron varios simulacros al objeto de adiestrar a las fuerzas y coordinar las acciones. Así, el día 3 de septiembre la columna de maniobra de Melilla mandada por el general Fernández Pérez realizó prácticas en la ensenada de la antigua ciudad de Casaza, situada en la parte occidental de la base de la península de Tres Forcas, aproximadamente en la misma latitud que tiene Melilla. Esta columna había sido transportada en buques de la Compañía Trasmediterránea y estaba formada por fuerzas indígenas y del Tercio.

El día 7, a mediodía, nuevamente embarcaron en los buques de la naviera las fuerzas que mandaba el mismo general saliendo en dirección a la ensenada de Betoya al objeto de realizar un simulacro de desembarco. Los periodistas y cronistas que seguían la operación, entre ellos el corresponsal del diario *La Correspondencia Militar* Jaime Mariscal de Gante, embarcaron en el buque *A. Lázaro*; en el *Roger de Flor* y *Cirilo Amorós* cargaron el ganado caballar y mular (400 cabezas en cada buque).

El vapor *Monte Toro* llegó a Melilla, procedente de Málaga, el día 7 sobre las 23.50 horas, siendo requisado por la superioridad al objeto de incorporarlo a la operación. También ese mismo día el vapor *Gandía* llegó a ese puerto conduciendo a un oficial enfermo siendo, igualmente, requisado y enviado a Ceuta. En ese buque viajaba el hijo del general Sanjurjo. Todos los buques de la Compañía Trasmediterránea que procedían de Melilla y Málaga transportaban gran cantidad de agua potable en sus tanques para las fuerzas combatientes, que se trasegaría a dos grandes buques aljibes de la Armada, con una capacidad total de 450 toneladas, a los que, posteriormente, se abarloadrían las motoras de la Compañía de Mar, *Isidoro*, *Faraón* y *Progreso* que distribuirían el agua a las distintas posiciones de las playas.

Las barcasas tipo *K*, empleadas en la operación, fueron determinantes para el éxito del desembarco. Habían sido adquiridas en Gibraltar y eran restos de la fracasada operación de desembarco en Gallípoli. Eran de fondo plano, con un desplazamiento aproximado de 300 toneladas, y aunque podían desarrollar una velocidad de 7,5 nudos disponían de muy poca autonomía, por lo que tuvieron que ser remolcadas hasta pocos metros de la playa. Podían transportar a 300 hombres cada una, aunque algunas de las barcasas, en la operación de desembarco, superaron ese número por lo que no es difícil imaginar las condiciones tan penosas en que viajaron las fuerzas, acrecentado el sacrificio por las cuarenta y ocho horas que tuvieron que permanecer en tan reducido espacio esperando la orden de ataque. Tanto la rampa de embarque como el plan de la barcaza fueron reforzados para la operación al objeto de poder transportar los carros de combate.

El desembarco

El desembarco estaba previsto para el día 7 de septiembre, pero las inclemencias meteorológicas obligaron a posponerlo para el día siguiente. El escenario asignado inicialmente era la bahía de Alhucemas, pero Abd el Krim se anticipa a la acción y refuerza y mina esa zona, por lo que el mando español elige las playas de Ixdain y la Cebadilla, al oeste de Alhucemas, para realizar el desembarco. Hasta las proximidades de la playa, las barcasas de desembarco *K* fueron remolcadas por los transportes de la Compañía Trasmediterránea según el siguiente orden:

<i>Menorquín</i>	Barcasas n.º 6 y 11	<i>Hespérides</i>	Barcasas n.º 1, 5 y 15
<i>Cabañal</i>	« 9, 21 y 23	<i>Capitán Segarra</i>	« 13, 17 y 20
<i>Vicente Ferrer</i>	« 7, 18 y 22	<i>Escolano</i>	« 4, 8, 16 y 19
<i>Castilla</i>	« 24, 25 y 26	<i>Vicente La Roda</i>	« 2, 3 y 10

El capitán de fragata Boado estaba al mando de todas las barcasas *K*, que fueron distribuidas en tres secciones comandada cada una de ellas por los capitanes de corbeta Delgado y Moreno y el teniente de navío Cervera. Componían la tripulación de cada una de las barcasas quince tripulantes (maestre, diez marineros, dos maquinistas y dos fogoneros) además del oficial (alférez de navío) que ostentaba el mando. Finalizada la contienda, y en atención a los méritos contraídos, se concedería la Medalla Naval a las tripulaciones de las citadas barcasas.

En la acción militar del desembarco podemos considerar tres fases. Una primera en la que las fuerzas embarcadas en las barcasas *K* (24 en total), protegidas por el cañoneo de las unidades navales y el bombardeo aéreo, desembarcan, al mediodía, en una primera oleada; una hora después se produce la segunda oleada escalando rápidamente las alturas de Morro Nuevo desplegando, a continuación, guerrillas que eran orientadas por los



Fuente: web de Javier Arrimada García.

cohetes y otras señales de los aeroplanos. Tres globos cautivos y otros aparatos guiaban el fuego de las tropas. A continuación, una vez conseguidos los primeros objetivos, las guerrillas se dirigieron a donde las fuerzas rebeldes tenían sus puestos de guardia y a las baterías que ya habían sido abandonadas por el enemigo. Otras fuerzas cerraron el frente. Fueron cerca de 10.000 hombres los que, en esta primera acción, se desplegaron sobre el terreno.

Una vez consolidada la cabeza de playa el objetivo de la segunda fase fue conseguir el despliegue de las tropas hacia el istmo que separa la península de Morro Nuevo, ampliando la acción hacia las playas adyacentes.

Llevar las tropas hacia la vertiente oriental fue el objetivo de la tercera fase, con lo que culminaba, felizmente, el plan trazado. Los siguientes días se dedican a consolidar las posiciones conquistadas y a penetrar en el territorio afianzando la situación. Las tropas demostraron desde el inicio de la operación una gran acometividad hasta el extremo que muchos soldados comenzaron a disparar desde las barcazas de desembarco, mientras otros se arrojaban al agua para llegar a la orilla antes que las barcazas.

Culminado el desembarco, desde el acorazado *Alfonso XIII* el general Primo de Rivera dirigía a S.M. el Rey y a los generales del Directorio el



Fuente: web de Javier Arrimada García.

siguiente telegrama: «Hoy a mediodía nuestras tropas han puesto pie en la bahía de la Cebadilla [Alhucemas] habiendo coronado media hora después y tras breve preparación los crestones inmediatos. El enemigo no opuso resistencia a las fuerzas mandadas por el general Saro».

A partir del tercer día del desembarco se estableció un servicio de correo desde Ceuta y Melilla con las bases de sus respectivas columnas al objeto de asegurar la recepción de suministros, correo, medicinas, etc. Los buques *Cullera*, en Melilla, *Jaime II* y *Lulio*, en Ceuta, cumplieron ese cometido. El 17 de septiembre quedaban restablecidas las comunicaciones marítimas entre Alhucemas, Ceuta, Melilla y Málaga. Los buques *Cullera* y *A. Lázaro* cubrirían, alternativamente, el servicio Alhucemas-Melilla, mientras que el servicio directo a Ceuta estaría a cargo del vapor *Salto*. Un guardacostas sería el encargado de transportar la correspondencia y víveres a las escuadras que operaban en las aguas de Alhucemas.

El 21 de septiembre el presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan Dómine, visitaba en Ceuta los buques de la naviera que habían participado en el desembarco y felicitaba a las tripulaciones por la eficacia demostrada. A bordo del *Jaime I* proseguiría viaje a Morro Nuevo acompañando a Primo de Rivera y a su cuartel general.

En cuanto al balance final de la operación en lo que se refiere a bajas y heridos podemos detallar (8) que fueron 361 los fallecidos (24 jefes y oficiales, y de tropa 132 europeos y 205 indígenas) y 1.975 heridos (109 jefes y oficiales, y de tropa 786 europeos y 1.080 indígenas). El buque-hospital *Barceló* evacuó durante la campaña a 5.549 enfermos (65 jefes y oficiales y 5.484 de tropa) y 838 heridos (113 jefes y oficiales y 725 de tropa) a los puertos de Melilla, Málaga, Cádiz y Sevilla (9). En el *Andalucía* fueron evacuados 3.300 heridos.



Conclusión final

Es indudable, y creemos que nadie lo cuestiona, que la acción militar del desembarco de Alhucemas era necesaria y apremiante. Un editorial del *Diario de Almería*, publicado el 17 de septiembre de 1925, incidía en las causas de la acción militar a la vez que la justificaba y las elogiaba. Detallamos algunos fragmentos de ese artículo:

Título del trabajo: La Compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas.

«Nos acercamos rápidamente al epílogo de la gran tragedia marroquí, en cuya trama escribieron páginas de inaccesible heroísmo, soldados ignorados, que pusieron en las tierras de Marruecos rúbricas de sangre.... Es preciso que conozca el pueblo los detalles de esta lucha, donde el ejército español dialoga mano a mano con la gloria en soberbio contrapunto de heroísmo y heroísmo, para honra de sus muertos y honor de los más afortunados que tan alto pusieron el pabellón hispano... Francamente enemigos de la lucha preferimos a la situación de incertidumbre de pasados años, la contienda radical y definitiva que determine rotundamente nuestra situación actual... La operación del desembarco de nuestras tropas en la playa de Alhucemas es de una importancia incomprendida aun para miles de españoles... Han sonado para España horas de intensa gloria, y si el destino sigue favorable a las armas españolas, la gran pesadilla de Marruecos habrá desaparecido por mucho tiempo».

(8) CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J.L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S.; Luis: *op. cit.* pp. 212-216.

(9) *Ibidem*, pp. 212-213.



Desembarco en la playa de Morro Nuevo con los transportes de la Compañía Trasmediterránea al fondo. Fuente: Wikimedia Commons.

En lo que respecta a la actuación y comportamiento de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea que intervinieron en la acción militar podemos decir, ya que así está reflejado en las crónicas, que fue ejemplar y sobrepasó en mucho la exigencia que la relación contractual con el Estado le demandaba. Realizaron maniobras de gran riesgo y demostraron una profesionalidad digna de encomio. Carrasco García al relatar el desembarco y las actuaciones posteriores de la operación señala (10):

«De los buques del convoy, el que primero se acercó a tierra fue el *Hespérides*, que transportaba material sanitario, por propia decisión de su capitán al considerar que tal material era de importancia vital para poder hacer frente a la curación de las bajas que se fuesen produciendo, en una maniobra muy arriesgada que fue muy celebrada por la oficialidad de los buques de guerra; hay que tener en cuenta que los buques mercantes estaban mandados por sus propios oficiales, sin que los de aquellos tuviesen intervención alguna en sus maniobras. El mencionado buque fue seguido por el *Vicente*, la *Roda* y el *A. Cola*».

El jefe de la Armada que estaba al frente del convoy marítimo dijo al rendir informe de cómo se habían desarrollado las operaciones (11):

(10) *Ibidem*, pp. 46-47.

(11) Compañía Trasmediterránea. Memoria, 1946, p. 31.

«Dentro del espíritu general, que nada dejó que desear, y del esfuerzo personal, que nadie, militares ni paisanos de la marina mercante regateó un momento, la de servir a V.E... No obstante, me es satisfactorio consignar que ambos [refiriéndose a sus auxiliares los Capitanes Figuerola y Pinto] se excedieron en el cumplimiento de su misión y multiplicaron extraordinariamente, con su labor enérgica y tenaz, la total de los servicios en la mar, a la que se oponían de consumo el enemigo, el tiempo y la inexperiencia de gran parte del personal que intervino».

Referente a esta operación militar el presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan Dómine, se pronunciaba (12) de la siguiente manera en la presentación de la Memoria correspondiente al ejercicio 1925 ante el Consejo de Administración de la naviera el 18 de mayo de 1926:

«Constituye, no obstante, un hecho que merece muy especial mención, el esfuerzo realizado por la Compañía para cooperar, sin reparar en medios ni sacrificios de ninguna clase, al brillantísimo éxito militar del desembarco de nuestras tropas en la playa de la Cebadilla como hecho inicial y preparatorio para la sucesiva conquista y ocupación de toda la costa occidental de la bahía de Alhucemas hasta los caseríos de Axdir. Puso la Compañía a disposición del Gobierno 24 vapores que quedaron adscritos de un modo permanente a las necesidades de la campaña mientras duraran los preparativos para el desembarco, y hasta después de terminadas las operaciones de aprovisionamiento complementarias de aquél. Para otras necesidades eventuales fueron indispensables aun otras unidades, y hubo momento en que sumaban 36 las que la Compañía tuvo a disposición del Gobierno».

En *La Correspondencia Militar* de 14 de septiembre de 1925 su corresponsal, Jaime Mariscal de Gante, a quien ya hemos citado, escribía: «En su día, cuando la intensidad del momento ceda un poco, ya daré cuenta en mi diario del maravilloso esfuerzo hecho por la Compañía Trasmediterránea».

Restablecida la paz, y en atención a sus méritos, muchos tripulantes de la naviera fueron condecorados con la Medalla de la Paz de Marruecos y con la Cruz del Mérito Naval.

El 19 de octubre de 1925, en el hotel Colón de Barcelona, se celebró un agasajo a los oficiales del buque *Dédalo* y a los capitanes de los buques transporte que tomaron parte en la operación del desembarco de Alhucemas presidido por el capitán general, el comandante de Marina, señor Pedrero, el contralmirante Rodríguez Marván y otras autoridades. En nombre de los marinos mercantes habló Diego Abad, interviniendo a continuación el contralmirante Rodríguez Marván quien hizo grandes elogios de los marinos que tan bizarramente se habían portado en la citada acción militar.

(12) Compañía Trasmediterránea. Memoria, 1925, p. 9.

Una reflexión final antes de terminar este artículo. De las numerosas consultas efectuadas a hemerotecas y archivos se ha podido constatar que la prensa de la época, en general, no supo dar al desembarco de Alhucemas la relevancia que, a mi parecer, tuvo. Sí se la dio el *Daily News* que respecto a la acción militar comentaba: «Los generales Pétain y Primo de Rivera han emprendido una acción guerrera que habría hecho retroceder al propio Napoleón Bonaparte».

El mariscal francés Franchet D'Espèrèx al visitar la zona dijo (13): «La hazaña realizada por el ejército de desembarco en Alhucemas, permaneciendo quince días en tan reducido espacio bajo el fuego constante de la artillería enemiga, supera a la campaña de los Dardanelos».

Años más tarde el general Eisenhower estudiaría la estrategia y logística del desembarco de Alhucemas para proyectar el desembarco de Normandía.

(13) *Revista General de Marina*, diciembre, 1972, p. 617.

Cuadro 1. Estructura de mando de la Fuerza Operativa Combinada Hispano-Francesa

DESEMBARCO FUERZAS CONJUNTO COMBINADAS

Mando: Gral. Sanjurjo Sacanell

C.G.: Gómez Jordán (preparación del desembarco)

Fuerzas Terrestres

Agrupación Oriental (Melilla) 2º Escalón	Agrupación Oriental (Ceuta) 1º Escalón
Mando: Gral. Fernández Pérez Cor. Goded Llopis Cor. Vara	Mando: Gral. Saro y Marín Cor. Franco Bahamonde Cor. Martín Ttecor. Campins
Medios 10.000 Hombres (aproximadamente)	
Unidades de Combate: <ul style="list-style-type: none"> • 1 Bandera del Tercio • 2 Tabores de Fuerzas Regulares Indígenas • 1 Harca de las Fuerzas Indígenas • Fuerzas de la Mehal'la Indígena • 1 Batallón África 16 Unidades de Apoyo al Combate: <ul style="list-style-type: none"> • 1 Bia Obuses 105 mm • 2 Bias Obuses 75 mm Unidades de Apoyo Operativo: <ul style="list-style-type: none"> • Unidades de Ingenieros Unidades de Apoyo Logístico al Combate: <ul style="list-style-type: none"> • Unidad de Intendencia • Unidad de Sanidad 	Unidades de Combate: <ul style="list-style-type: none"> • 2 Banderas del Tercio • 7 Tabores de Fuerzas Regulares Indígenas • 2 Batallones África 3 y 8 Unidades de Apoyo al Combate: <ul style="list-style-type: none"> • 1 Bia Obuses 105 mm • 2 Bias Obuses 75 mm Unidades de Apoyo Operativo: <ul style="list-style-type: none"> • Unidad de Ingenieros Unidades de Apoyo Logístico al Combate: <ul style="list-style-type: none"> • Unidad de Intendencia • Unidad de Sanidad
Fuerzas Navales	
Mando de las Fuerzas Navales al Mando: Almirante Yolig	
España	Francia
Fuerzas Navales	
Mando: Almirante Guerra Contraalmirante García Goyena (Mando Fuerzas Navales Norte de África)	Mando: Almirante Hallier
Fuerzas de Transporte	
• 21 Buques de la Flota Mercante	
Armada	
<ul style="list-style-type: none"> • Acorazados (Jaime Ii y Alfonso XII) • 4 Cruceros (Reina Regente, Blas de Lezo, Méndez Núñez y Extremadura) • 2 Cazatorpederos • 6 Cañoneros • 6 Torpederos • 11 Guardacostas • 7 Guardapescas • 27 Barcazas de desembarco 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Acorazado (Paris) • 2 Cruceros • 2 Torpederos • 2 Monitores • 1 Remolcador • 1 Batallón de Infantería de Marina (Batallón de Infantería de Marina)
Fuerzas Aéreas	
España	Francia
Aeronáutica Militar (Ejército de Tierra)	
Mando: Gral. Soriano	
Unidades Aéreas	
<ul style="list-style-type: none"> • 3 escuadrillas (1 grupo de reconocimiento, 1 de bombardeo cada una) • 6 Hidroaviones de reconocimiento • 6 Hidroaviones de bombardeo • Globo cautivo • 1 Dirigible de exploración 	<ul style="list-style-type: none"> • Escuadrilla de bombardeo

Fuente: García Argüelles, Amador. Enero-Febrero 2001. 75 Aniversario del Desembarco de Alhucemas.
Military Review

Cuadro 2. Características de los buques de la Compañía Trasmediterránea.

buque	Año Const	Constructor	TRB	Eslora m	Manga m	Puntal m	Calado m	Potencia	V
<i>Roger de Flor</i>	1987	A. Rodger & co. Port Glasgow	1.071	80,88	10,36	7,72	6,96	155 NHP	10,2 nudos
<i>Aragón</i>	1902	R Thompson & Sons Sunderland	1.896	83,25	11,80	7,15	5,80	950 HP	9,00 nudos
<i>Castilla</i>	1900	R Thompson & Sons Sunterland	1.905	82,50	11,10	7,20	5,10	157 NHP	10,0 nudos
<i>Navarra</i>	1908	R Thompson & Sons Sunderland	1.692	78,40	10,67	7,96	6,40	153 NHP	10,0 nudos
<i>Andalucía</i>	1892	R Thompson & Sons Sunderland	1.818	76,40	11,07	7,30	5,80	168 NHP	10,0 nudos
<i>Rey Jaime II</i>	1906	Swan Hunter & Wigham Richardson. Newcastle	1.370	80,00	10,50	6,44	5,05	1.050 HP	16,3 nudos
<i>Isleño</i>	1886	Todd & Macgregor Glasgow	606	59,13	8,53	4,60	3,97	456 HP	11,0 nudos
<i>Menorquín</i>	1881	H.M. Mcintye & Co. Ltd. Paisley	933	66,00	9,20	4,76	3,40	160 NHP	10,0 nudos
<i>Capitán Segarra</i>	1918	Compañía Euskalduna Bilbao	2.061	85,34	11,13	7,20	7,55	1.300 HP	13,2 nudos
<i>Romeu</i>	1918	S.E. Construcción Naval Cartagena	3.070	97,50	13,20	7,95	6,16	2.000 HP	14,1 nudos
<i>Escolano</i>	1920	S.E. Construcción Naval Cartagena	3.058	97,50	13,23	8,84	6,33	2.000 HP	13,7 nudos
<i>Cullera</i>	1874	Henderson Coulbron & Co. Renfrew	895	69,69	9,20	5,26	2,70	138 NHP	8,5 nudos
<i>Cirilo Amorós</i>	1893	Campbeltown S.B.Co. Ltd. Campbeltown	1.252	70,10	9,96	5,00	4,20	750 HP	10,0 nudos
<i>Hespérides</i>	1892	Swan, Hunter Wigham Ricardsons &	907	59,46	8,84	6,48	4,10	180 NHP	10,0 nudos

buque	Año Const	Constructor	TRB	Eslora m	Manga m	Puntal m	Calado m	Potencia	V
		Co. Newcastle							
<i>Cabañal</i>	1893	Mac Llwayne & Mc Coll Ltd. Belfast	1.516	70,57	10,31	7,37	5,20	200 NHP	11,0 nudos
<i>Sagunto</i>	1875	J. Readhead & Co. Ltd. South Shields	962	67,39	8,84	4,93	5,05	492 HP	10,5 nudos
<i>Villarreal</i>		W. Dobson & Co. Newcastle	1.593	70,57	10,31	7,37	5,10	208 NHP	12,8 nudos
<i>Vicente Ferrer</i>	1878	M. Pearse & Co Ltd. Stockton	972	69,86	9,02	4,43	3,10	165 NHP	10,0 nudos
<i>A. Lázaro</i>	1896	N. Otero Sestri Ponente Génova	1.514	86,36	11,25	6,90	5,85	3.600 HP	16,7 nudos
<i>Barceló</i>	1890	Richardson. Duck & Co. Ltd. Stockton	1.855	85,18	10,80	7,25	5,10	264 NHP	11,0 nudos
<i>Jorge Juan</i>	1883	J. & G. Thompson Clydebank	1.351	86,00	9,78	6,40	5,15	461 NHP	10,5 nudos
<i>A. Cola</i>	1867	Denton. Gray & Co. West Hartlepool	1.018	63,30	9,05	5,60	5,18	132 NHP	10,0 nudos
<i>Alhambra</i>	1892	R. Thompson & Sons Sunderland	1818	76,40	11,07	7,30	5,80	168 NHP	10,0 nudos
<i>Isla de Menorca</i>	1883	Forges et Chantiers de la Méditerranée	1.022	75,90	9,11	5,12	5,05	720 NHP	11,5 nudos
<i>Río Francolí</i>	1902	Swan, Hunter & Wigham Richardson Newcastle on Tyne	2.336	88,00	12,80	6,30	5,86	1.110 HP	11,5 nudos
<i>Vicente La Roda</i>	1899	J.Scott & Co. Ltd. Kinghom	1.508	78,27	10,43	5,05	5,15	1,120 HP	13,0 nudos

Elaboración propia a partir de los datos de Díaz Lorenzo, J.C. (1998). *Historia de la Flota*, Madrid.

Cuadro 3. Composición de las flotillas en el desembarco de Alhucemas

Flotilla Nº 1	<i>A. Lázaro</i>	Capitán José Navarrete Quintero
	<i>Aragón</i>	Capitán González López
	<i>Navarra</i>	Capitán Buenaventura Inchausti Inchasagarri
	<i>Sagunto</i>	Capitán Juan Tonda Tur
Flotilla Nº 2	<i>Alhambra</i>	Capitán Juan Arriandiaga Erezuma
	<i>I. de Menorca</i>	Capitán Miguel Pérez Mompell
	<i>Jorge Juan</i>	Capitán Mateo Seguí Darder
	<i>Florinda</i>	Capitán Luis Gaspar Laceras
Flotilla Nº 3	<i>Romeu</i>	Capitán Silvestre Sensat Oliver
	<i>Roger de Flor</i>	Capitán Alejandro Gummá Martí
	<i>Villarreal</i>	Capitán José Espejo Jaén
	<i>Cullera</i>	Capitán Tomás Alsina Pagés
Flotilla Nº 4	<i>Castilla</i>	Capitán Pedro Regalado Palacios
	<i>Cabañal</i>	Capitán José M ^a Sanchos Escolano
	<i>A. Cola</i>	Capitán Gerardo Corpas Valero
	<i>Hespérides</i>	Capitán Roberto Pitarch Pechuan
Flotilla Nº 5	<i>Capitán Segarra</i>	Capitán Cristóbal Doménech Peiró
	<i>Vicente La Roda</i>	Capitán Joaquín de Seoane Segovia
	<i>Vicente Ferrer</i>	Capitán Juan V. Azcárate Mendialdua
	<i>Menorquín</i>	Capitán José Boix Mingot
Flotilla Nº 6	<i>Escolano</i>	Capitán Pascual Silvestre Albors
	<i>Cirilo Amorós</i>	Capitán Herrera
	<i>Barceló</i>	Capitán José Oller Taroncher
	<i>Andalucía</i>	Capitán Juan Estela Abraham
	<i>Rey Jaime II</i>	Capitán Francisco Marsal Español

Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de Carrasco García, A., de Mesa Gutiérrez, J.L. Domínguez Losa, S.L. (2000). *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid. Edit. Almena ediciones, pp. 6-7 y Cía. Trasmediterránea (1927). Memoria.

Bibliografía

- ALAEZ RODRÍGUEZ, O.: *Revista General de Marina*, diciembre, 1972.
 Biblioteca Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
 Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.
 Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
 CARRASCO GARCÍA, Antonio; DE MESA GUTIÉRREZ, José Luis; DOMÍNGUEZ LLOSA, Santiago Luis: *Las imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Almena Ediciones, Madrid, 2000.
 Compañía Trasmediterránea (1927). *Régimen para el ingreso y ascenso de la oficialidad. Escalafones*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1927.
 DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1998.
 GARCÍA ARGÜELLES, Amador: *75 aniversario del Desembarco de Alhucemas*. Military Review, enero-febrero, 2001
 GÓMEZ SANTOS, Marino: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1991.
 Hemeroteca La Vanguardia Española.
 Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España.
 LÓPEZ RIENDA: *Abd-El-Krim contra Francia*. Calpe. Madrid, 1925.
Revista General de Marina, diciembre, 1972.
 SANTIAGO GUERRERO, M; TRONCOSO, J.M.; y QUINTANA B.: *La columna Saro en la campaña de Alhucemas*. Barcelona, 1926.
 Web de Javier Arrimada García.
 Web www.armada.mde.es.
 Web Wikimedia Commons.