Revista de Historia Naval
Primer semestre 2025
Número 167, pp. 9-22
ISSN: 0212-467X (edición en papel)
ISSN: 2530-0873 (edición en línea)
RHN.01
https://doi.org/10.55553/603sjp16701

¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! El desembarco de Alhucemas, el día D-1 y un capitán de Estado Mayor

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío (retirado)
Madrid. España
Recibido: 10/02/2025 Aceptado: 25/03/2025

Resumen

Este año se cumplirá el primer centenario del desembarco de Alhucemas, y este artículo describe un accidente surgido la víspera de dicha acción –accidente que pudo tener graves consecuencias– para dar una idea del estado de la técnica naval, del adiestramiento y de la dificultad de las operaciones en aquel momento. También quiere destacar el gran esfuerzo recopilador y catalogador de todo lo encontrado sobre este asunto en las diferentes secciones de los archivos de la Armada, tanto en las del Álvaro de Bazán como en las del flamante Juan Sebastián Elcano. El accidente mencionado figura en diversas publicaciones, de la época y actuales, pero en ellas el suceso aparece cuajado de errores y contradicciones. Esta investigación *primaria* ha procurado establecer, tras analizar los partes de campaña encontrados, las causas y el desenlace de tal accidente.

Palabras clave: operaciones anfibias, desembarco, Alhucemas, escuadra, colisión.

Abstract

This year marks the first centenary of the landing at Al Hoceima, and this article describes an accident that occurred the day before the landing, which could have had serious consequences, in order to give an idea of the state of naval technology, training, and the difficulty of operations at that time. It also aims to highlight the significant effort to compile and catalog everything found on this subject in the various sections of the Navy's archives, both those of Don Álvaro de Bazán and the newly established Juan Sebastián Elcano. The accident described appears in various publications, both contemporary and current, but is full of errors and contradictions. This primary research has attempted to establish, after analysing the campaign reports found, the causes and outcome of the accident.

Keywords: Amphibious operations, landing, Alhucemas, Naval squadron, collision.

CON motivo de que, en el año entrante, se cumplirá el primer centenario del desembarco de Alhucemas, los archiveros del flamante Archivo General de la Armada Juan Sebastián Elcano (AGAJSE) y los del antiguo y señero Don Álvaro de Bazán han hecho un gran esfuerzo recopilador y catalogador de todo lo encontrado sobre este asunto en sus diferentes secciones[1]. Para comenzar a rememorar dicha efeméride hemos redactado este artículo, que refleja un hecho poco conocido y trata de destacar las dificultades tácticas encontradas para cumplir cometidos aparentemente secundarios pero que, considerados en el amplio contexto de esta operación combinada y conjunta, pudieron ser vitales para alcanzar el éxito.

Recordemos ciertas obviedades. En 1925, los barcos carecían de radar, y algunos, de estaciones de Telegrafía Sin Hilos (TSH) –a los cañoneros tipo Recalde se las instalaron en 1924–. La giroscópica de Hermann Anschütz-Kaempfe se estrenó en 1908; la de Sperry comenzó a estar disponible a partir de 1913. Una de esta clase se instaló en el *Alfonso XIII,* primera de la que se dispuso en la Armada, pero muchos de los buques presentes en Alhucemas carecían de dichas agujas. Por otra parte, la dificultad de estimar con precisión las fuertes corrientes del Estrecho y las habituales cerrazones veraniegas de niebla produjeron pérdidas muy lamentables, como la del cañonero *General Concha* (1913) y la del acorazado *España* (1924).

En la noche del día 7 de septiembre de 1925, víspera del desembarco de Alhucemas, el destructor *Alsedo* fue abordado por el cañonero *Cánovas del Castillo*; luego, sería reparado de urgencia en Melilla y, enseguida, definitivamente en Cartagena. Sin embargo, en la bibliografía especializada encontramos las contradictorias informaciones siguientes:

---

(1) En la tarea también colaboró la Fundación Museo Naval, a través del becario Dr. D. Jorge Pintado Torres, el cual se dedicó en exclusiva a la catalogación de la aludida documentación y ha realizado un trabajo impecable.

Fernández Núñez (2014, pp. 81, 172, 173 y 233) nos dice que «el 7 de septiembre el *Alsedo* será abordado por el *Dato* (…) El *Velasco*, el 12.09.25, lo será por el *Cánovas del Castillo* debido al fuerte temporal»; por su parte, Quintana Martínez y Llabrés Bernal (1928, p. 285) afirman:

> «La noche [del 7 al 8] se presentó obscura, teniendo que lamentar el abordaje del destroyer (*sic*) *Alsedo* con el cañonero *Cánovas del Castillo*, aunque ambos maniobraron rápidamente evitando violencia en el choque, el espolón del último ocasionó en el costado de aquel una vía de agua que fue inmediatamente taponada con el pallete de colisión y remediada con cemento en Melilla, pero que le obligó a marchar a Cartagena.
>
> Por las circunstancias en que la colisión se efectuó, el almirante de la Escuadra la consideró como inevitable».

La misma obra nos dice en la página 306 que el 12 de septiembre, frente al Morro Nuevo, hubo una colisión entre el *Velasco* y el *Recalde*, cuyas vicisitudes son casi idénticas a las recogidas en la anterior información sobre la del *Alsedo*: «… tuvo que salir para Melilla y después convenientemente escoltado hasta Cartagena donde por la S.E.C.N. fue reparado …» Esta información no aparece en los historiales de ambos buques resumidos y publicados en *Buques de la Armada española*.

Y, por último, esta es la versión que del lance nos ofrece la Wikipedia: «Los tres [clase Alsedo] participaron en el Desembarco de Alhucemas (…) el *12* de septiembre el *Canalejas* abordó al destructor *Velasco* que tuvo que retirarse con una grave avería».

Como habrá comprobado el lector, hay versiones para todos los gustos; por eso, ante estas contradicciones, nos pareció interesante averiguar lo que realmente aconteció, y para ello recurrimos al flamante Archivo General de la Armada Juan Sebastián Elcano, donde pudimos leer todos los partes de campaña de los buques de la Escuadra y encontramos, entre los del *Alsedo*, la verdad del cuento…

El material

Los barcos implicados en esta acción –un rápido destructor y un lento pero bien armado cañonero– eran casi gemelos; el *Cánovas* se entregó a la Armada el 7 de diciembre de 1924, y el *Alsedo*, el 22 de agosto anterior. Ambos figuraban como cabezas en sus respectivas series (de tres buques cada una). Debido a la escasez de materiales derivada de la Primera Guerra Mundial, su construcción se vio muy demorada, como le había ocurrido al acorazado *Jaime I*.

Los nuevos destructores supusieron un gran avance respecto de los tres anteriores, de la clase Bustamante. Los cañoneros eran una mejora de los cuatro de la serie Lauria. Estas series precedentes fueron fruto de la ley Maura-Ferrándiz de 7 de enero de 1908. Los cañoneros serían entregados entre 1911-1912, y los destructores, entre 1913 y 1914.

FECHAS DE ALTA Y DE BAJA EN LA ARMADA DE LOS BUQUES DE LAS SERIES ALSEDO Y CÁNOVAS

Nombre del buque	*Alta (entregado)*	*Baja en la Armada*
Alsedo (D)	22/8/1924	11/12/1959
Velasco (D)	27/12/1924	9/4/1957
Lazaga (D)	17/8/1925	20/2/1961
Cánovas del Castillo (C)	7/12/1923	11/12/1959
Canalejas (C)	13/9/1924	17/9/1951
Dato (C)	29/5/1925	25/5/1953

(D): destructor; (C): cañonero

Estos seis buques fueron fruto de la tercera ley del almirante Miranda (17/2/1915). Las órdenes de ejecución para los destructores se firmaron en 1 de marzo de 1916, y para los cañoneros, el 29 de enero de 1916. Los primeros eran comparables a los franceses de la clase Enseigne Gabolde y a los ingleses de la Marksman. Los segundos, junto a los cuatro de la clase Lauria, *dieron muchísimo juego* en las costas africanas debido a su escaso calado, su potente artillería, su notable autonomía y su capacidad de transporte. Estas eran sus características técnicas:

	Eslora	*Manga*	*Puntal*	*Desplazamiento*	*Máquinas*	*Combustible*	*Potencia*	*Velocidad*	*Autonomía*
Destructores	86,5 m	8,23 m		1.337 t plena carga	2 turbinas vapor, 4 calderas Yarrow	Fueloil	33.000 CV	34n; 37 n en pruebas	2.500 millas a 15 n
Cañoneros	81,15 m	10,81 m	5,4 5m	1.335 t plena carga	2 máqs. alternativas triple expansión 2 calderas Yarrow	Carbón	1.700 CV	18 n	5.600 millas a 15 n

Respecto al armamento, los destructores llevaban 3 montajes sencillos de 101,6 mm x 40 c Vickers y 4 tubos lanzatorpedos de 533 mm para torpedos W-35, y estaban provistos de dirección de tiro y telémetro; los cañoneros, 4 montajes sencillos de 101,6 mm x 40 c Vickers y 2 de 47 mm x 50 c,

más 2 ametralladoras Pompom de desembarco, y no contaban con dirección de tiro. La dotación de los destructores ascendía a 86 hombres, y la de los cañoneros, a 134, incluida una sección de Infantería de Marina.

Tras su entrega a la Armada, los destructores se fueron integrando en la Escuadra de Instrucción, y los cañoneros, en las Fuerzas Navales del Norte de África (FNNA). El último destructor en incorporarse, veinte días después de su entrega a la Armada, fue el *Lazaga*, que lo hizo el 10 de septiembre de 1925, es decir, el día D-2, al mando del capitán de fragata don Fernando Pérez Ojeda. Así pues, esta era su primera campaña «de guerra» aunque, admitimos, aquello no fue realmente una guerra en el sentido legal de la palabra, sino el sometimiento de la sublevación contra el sultán de Marruecos de unas cabilas que querían formar la República Independiente del Rif, cabilas a las que España dominó en defensa de la unidad del sultanato.

Los actores principales

Don José María Gámez y Fossi (nacido el 23/6/1875, ingresó en el servicio el 10/7/1890) estaba embarcado en el crucero *Alfonso XII*. No participó en los combates de Santiago o Cavite. Era capitán de fragata desde el 1 de agosto de 1920. Después de mandar el *Alsedo*, ascenderá a capitán de navío el 8 de marzo de 1928. Tras apenas un año de agregado naval en París, el 21 de mayo de 1928 pasó a mandar el acorazado *Alfonso XIII*. Ascendió a contralmirante el 28 de diciembre de 1930, siendo nombrado ayudante de campo de su majestad el rey, y a vicealmirante, el 3 de agosto de 1935 –recuerde el lector que la República había suprimido el empleo de almirante–. El 13 de junio de 1936 será nombrado jefe de la base naval principal de Cádiz, y en 1938, comandante general del departamento de Ferrol. Pasó a la reserva el 27 de julio de 1939, y el 16 de agosto siguiente, permaneciendo en dicha situación, pasó nuevamente al departamento de Cádiz[2] y, definitivamente, a la 2.ª reserva el 30 de julio de 1940[3]. Falleció el 20 de enero de 1944[4].

Da la casualidad de que el comandante del *Cánovas*, el capitán de fragata don Félix González y Castañeda (nacido el 10/3/1874, ingresó en el servicio el 10/1/1890 –por entonces las promociones eran semestrales–), era el anterior a Gámez en el escalafón y poseía idéntica antigüedad en el empleo. Aunque pertenecía a la promoción anterior (Fdez. Núñez y Blanco Núñez: 2008, promociones 292 y 293), la guerra de Cuba y Filipinas y la Escala de Tierra (por cierto, suprimida por Primo de Rivera por ser la única del Estado español donde el ingreso se producía sin ocasión

(2) BOE 231, de 19/8/1939. Decreto del Ministerio de Marina de 16/8/1939, p. 4558.
(3) Decreto del Ministerio de Marina de 30/7/1940.
(4) *Diario Oficial del Ministerio de Marina* 109, de 12/5/1944.

de vacante) *los juntaron*. Don Félix, que había sido alférez de navío del *Vizcaya* durante el combate de Santiago de Cuba (3/7/1898), falleció, siendo capitán de navío[5], en 1930, tras pasar unos años, sin destino, en Barcelona.

El capitán del Cuerpo de Estado Mayor don Ángel López Pardo (nacido en 1891, ingresó en el servicio en 1911), en 1931 pasó a la Comisión Geográfica del Ejército (Pozuelo de Alarcón, Madrid). El 20 de junio de 1936 ascendió a comandante y fue destinado de ayudante a la 1.ª División del Ejército. Iniciada la Guerra Civil, pasó a servir en el Estado Mayor Central, que mandaba el coronel Ramiro Otal Navascués (ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO: 2010, p. 143). Parece ser que después se pasó al bando nacional, y no lo encontramos en los escalafones posteriores a 1940.

Los hechos

Por los partes de campaña firmados por el comandante del *Alsedo*[6] (el capitán de fragata Gámez, que lo mandaba desde su puesta de quilla) y elevados al comandante general de la Escuadra, vicealmirante D. Francisco Yolif y Morgado, sabemos que…

Día 6 de septiembre de 1925

La Escuadra, a la que el 9 de mayo de 1925 se le había ordenado concentrarse en Algeciras el 5 de junio siguiente (por tanto, la decisión de desembarcar en Alhucemas se tomó antes de acordar la cooperación francesa), zarpó de allí a las 10:30. El *Alsedo* ocupó su puesto, a estribor de la capitana (*Alfonso XIII*), y el régimen ordenado fue de once nudos. A las 13:50 fondearon (el *Alsedo*, en 9 m de agua) en la ensenada de Río Martin, donde embarcó el general en jefe y presidente del Directorio, don Miguel Primo de Rivera, quien izó su insignia en el *Alfonso XIII*. A las 14:54 levaron, formaron de nuevo y pusieron rumbo a Alhucemas.

A las 15:20, estando a la vista de Uad Lau, se tocó zafarrancho de combate y el *Alsedo* ocupó su puesto en la formación de bombardeo n.º 2 (véase el gráfico de la página siguiente). Roto el fuego y «parada la Escuadra», se aguantó en ese puesto hasta las 18:50, en que se ordenó a cruceros y destructores tender una cortina de humos, lo que ejecutaron siguiendo aguas del *Blas de Lezo*. A las 20:00 la Escuadra formó en línea de fila, orden natural.

---

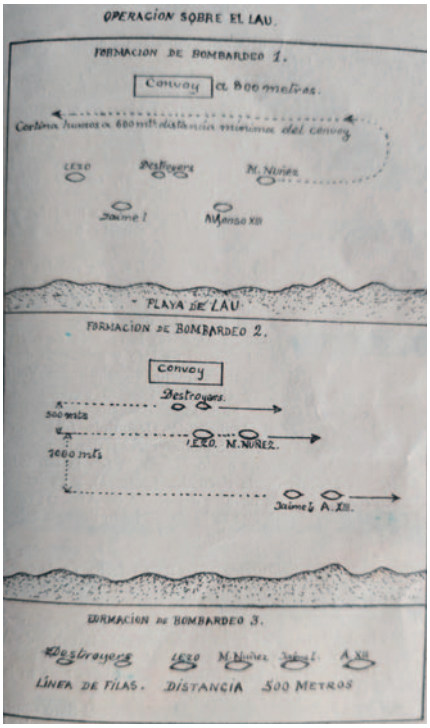
(5) *Gaceta de Madrid* 288, de 15/10/1930, p. 226.

(6) AGAJSE 7634-311 contiene tres partes, dos de ellos numerados, y los tres fechados y firmados: 7 de septiembre, en la mar; n.º 504 de 10 de septiembre, en Melilla, y n.º 493 de 6/10/192,5 en Cartagena. Además, contiene los partes de novedades de material y personal del 2.º comandante.

Día 7 de septiembre 1925

A las 6:20, y a la vista de Alhucemas, se ordenó línea de fila por divisiones y régimen de ocho nudos.

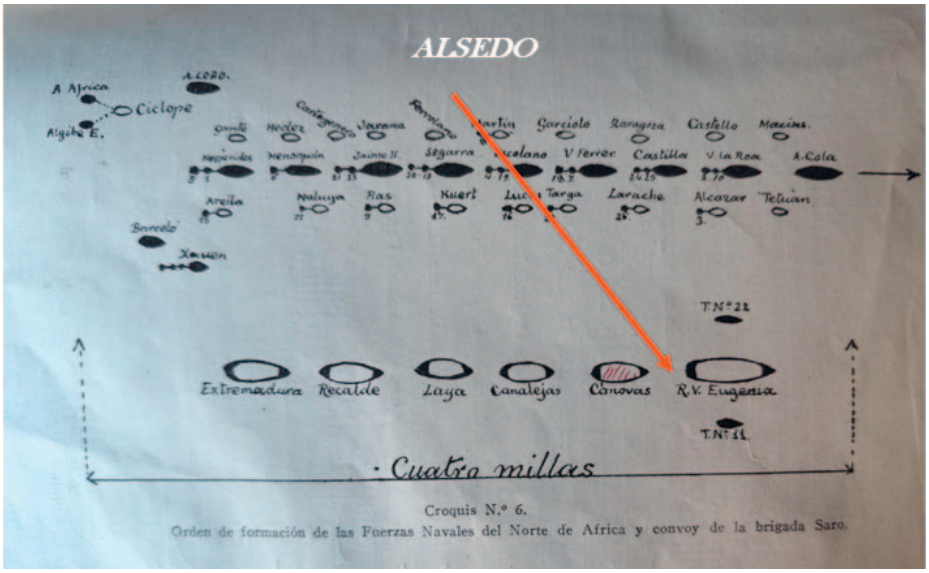
A las 7:00, el *Alsedo* recibió un bote de la capitana con pliegos y un paquete cerrado para entregar al almirante francés «que debía estar en Sidi Dris». Así pues, salió a veintidós nudos en demanda del *Paris*, al que encontró batiendo la costa con toda su artillería. Arrió el bote, envió a un oficial a efectuar tal entrega, y al mediodía el buque quedaba reintegrado en la Escuadra. Dos horas más tarde, el almirante le ordena ponerse al habla con la capitana, lo que cumplimentó inmediatamente: «… nos ordenó arriar un bote en el que vino a bordo el capitán del Cuartel General, Sr. López Pardo que manifestó tenía que entregar un oficio al almirante francés, a diversos generales del Ejército y a algunos jefes de servicio de él, que se encontraban en el convoy que había salido de Melilla …»



Formaciones de bombardeo. (QUINTANA MARTÍNEZ y LLABRÉS BERNAL: 1928, p. 255)

En virtud de esas órdenes, a las 14:30 el comandante del *Alsedo* hizo por el convoy de la columna del general Fernández Perez, que le demoraba, según su estima, al nordeste y seis millas. Hecho el *rendez-vous* con el convoy, el citado capitán cumplió con su misión y, en diversos barqueos, fue entregando los sobres, excepto el dirigido al general Sanjurjo, «…por no encontrarse dicho general entre los diversos buques en que se buscó…».

Sanjurjo había embarcado en el *Dato*, que salió en demanda del convoy de la brigada Saro. A la vista de las condiciones meteorológicas y de la dificultad de agrupar y formar a las barcazas para el desembarco, a primeras horas del día 7 (día D original) se celebra una reunión en la capitana (*Alfonso XIII*), a la que asistieron, además del general Primo de Rivera y el almirante de la Escuadra (vicealmirante Francisco Yolif y Morgado), el jefe de la división de desembarco (general Sanjurjo) y el de las FNNA (contralmirante Eduardo Guerra Goyena). En la reunión se decidió posponer el desembarco veinticuatro horas, y Primo de Rivera ordenó enseguida redactar una nueva orden, que será *la madre del cordero* del episodio que estamos relatando. Sanjurjo estuvo después embarcado en el torpedero 22, antes de trasladarse por fin al crucero *Reina Victoria Eugenia*, insignia y guía del convoy de Ceuta; de ahí que no le encontrasen a la primera.



Croquis N.º 6.
Orden de formación de las Fuerzas Navales del Norte de Africa y convoy de la brigada Saro.

Convoy de Ceuta, que tuvo que atravesar el *Alsedo*. (QUINTANA MARTÍNEZ y LLABRÉS BERNAL: 1928, p. 263)

Volvamos a la Escuadra. Con ella en movimiento, y estando tanto avante con el Morro Nuevo, gobernando al noroeste, el *Alsedo* recibió orden de formar en línea de fila, rumbo oeste y velocidad de seis nudos. El comandante obedeció, y a partir de aquí, con el ocaso aproximándose, el capitán López Pardo insistió repetidamente en

> «la urgente necesidad de entregar su oficio al general Sanjurjo y –sigue diciendo el comandante– aunque varias veces le manifesté que la orden de formación había sido dada por el barco en el que iba el general comandante en jefe, y que yo había manifestado que el oficio no había sido entregado, volvió repetidas veces a insistir queriendo salvar su responsabilidad y afirmando que ese oficio era la orden de desembarcar en *la playa de la Cebadilla* al amanecer siguiente y añadiendo que el general en jefe quería tener la firma de dicho general, como ya había hecho con los destinatarios de los otros oficios cuyas firmas me enseñó …»

Este último testimonio es muy importante, pues constata la elección de la playa de la Cebadilla en lugar de la de Ixdain, que era la prevista en el plan primitivo y en la que finalmente varó, por mor de corrientes y vientos, la primera oleada conducida por el capitán de fragata don Carlos Boado Suanzes, jefe del Estado Mayor de las FNNA. La varada en Ixdain evitó que los desembarcados topasen con una especie de campo terrestre minado (bombas enterradas en la arena, con dispositivo eléctrico para hacerlas explotar), ubicado en el centro de la Cebadilla y dominado desde las alturas vecinas por posiciones rifeñas.

Volviendo al comandante del *Alsedo*, ante la infatigable insistencia del capitán López, estimando el interés del caso, y de acuerdo con las instrucciones recibidas previamente, rompió el silencio radio y por TSH comunicó al almirante de la Escuadra lo que ocurría. A las 22:30, ya noche cerrada, recibió orden de gobernar en demanda del *Reina Victoria Eugenia*, insignia del contralmirante Guerra Goyena, donde debía encontrarse el general Sanjurjo.

Obedeciendo esta última orden, arrumbó en demanda, esta vez, del convoy de Ceuta (general Saro), que le demoraba al norte y unas ocho millas (recuerde el lector que faltaban quince años para la aparición del radar a bordo de los buques, y diez más para tenerlos en la Armada), y «al empezar a cruzar los barcos destacados de él sobrevino la colisión con el *Cánovas* y, a los pocos minutos pasé a V.E. [el comandante general de la Escuadra] mi oficio de fecha 7 en que le daba cuenta hasta fondear en Melilla»[7].

En el siguiente parte de campaña[8] leemos los detalles de la colisión. A las 22:50, el *Alsedo* comenzó a gobernar en demanda del convoy. En su derrota se cruzó con un vapor que llevaba sus luces encendidas, y acto seguido, con otro que solo llevaba las luces de situación (verde y roja), al que gobernó e identificó: era el transporte de la Armada *Almirante Lobo*. La noche era de luna clara, y el comandante del *Alsedo*, al verlo sin las luces de topes, pensó que estaba parado.

En 21 de febrero de 1897 se aprobó el «Reglamento revisado para evitar los abordajes en la mar», el primero que fijó normas sobre luces de situación, rumbo y gobierno de los buques. Lo editó la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y lo hemos consultado. En 1925 regía el primer «Convenio sobre seguridad de la vida humana en la mar» (SOLAS, «*S*ecurity *O*f *L*ife *A*t *S*ea»), que se revisará en Washington (1927) y en Madrid (1931). Pero no hemos encontrado las del Reglamento vigente entonces. Las del Convenio de 1972 (*Reglamento internacional…*), que revisó y actualizó el Reglamento de 1960, para un buque parado contempla en su regla 27: «Buque sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida (…) deberán exhibir dos luces rojas visibles en todo el horizonte en línea vertical, en el lugar más visible y, si llevan arrancada, deberán llevar encendidas las luces de situación (verde y roja) y la de alcance…»

Por tanto, según este reglamento, el ver solamente las luces de situación no debe inducir a pensar que el barco está parado. Cuando lucen en solitario, sin las blancas de los topes, corresponden (como en el reglamento de 1897) a un velero en movimiento, que deberá llevar también la luz de alcance, pero en los convoyes de Alhucemas no había veleros.

Enseguida, el comandante divisó otro buque, que llevaba encendidas las mismas luces y un proyector, y volvió a pensar que estaba parado; entonces

---

(7) Unido al AGAJSE 7634-311.
(8) AGAJSE 7634-418, unido al 311.

> «lo goberné a no darle, pero, cuál sería mi sorpresa al ver que se nos venía encima y nos abordó por medio barco a la altura de la cámara de calderas de popa. En el momento en que nos abordó oí que su comandante me decía que estaba andando, le dije por qué no llevaba [luces de] topes y contestó que lo tenía prohibido, abordándonos en aquel momento. De estos hechos es testigo el capitán López Pardo, serviolas y timonel y no oficial alguno pues iban descansando».

Esto es difícilmente entendible hoy en día, pues el oficial de guardia no debería ir «descansando». Entendemos que la dotación del barco era muy reducida. El 2.º comandante era un teniente de navío, en este caso don José Nieto Antúnez, y debería haber tres alféreces de navío. Puede ser que, por *lo movido* (como hemos visto) del día, el comandante decidiera quedarse solo en el puente durante la prima (la primera guardia de la noche, de 20:00 a 24:00), pero en los muchos años en que hemos estado en activo, en diferentes tipos de barcos, jamás hemos sido testigos de una decisión semejante.

No hemos podido determinar quiénes eran los alféreces de navío embarcados en ese momento en el *Alsedo*, porque en el *Estado General de la Armada* de 1926, cuando llegamos a los oficiales de ese empleo, en la columna «Destino» leemos: «Escuadra», dado que su almirante podía repartirlos o transbordarlos según las necesidades del servicio.

El comandante continúa diciendo que, acto seguido, convocó junta de oficiales para decidir si dirigirse a Melilla o a Cartagena, ante el desconocimiento del estado de los mamparos estancos y del desgarro producido en las planchas. La opinión (expresada reglamentariamente, de moderno a antiguo) dominante fue dirigirse a Melilla, con la que se conformó el comandante; en esas llegó el remolcador *Cíclope*, que convoyará al *Alsedo* hasta Melilla sin necesidad de darle remolque, aunque sí le pasó su pallete de colisión, que se dio para reforzar el de a bordo. La cámara de calderas de popa quedó inundada al nivel exterior, los compartimentos estancos no cedieron, y el barco «ni escorado está»; así, por sus propios medios, llegó a Melilla. La aleta del buque impidió la estanqueidad total del compartimento inundado, y lo que se ganaba con el achique de las bombas se recuperaba enseguida, lo que se solucionó, al llegar a Melilla, con cajones de madera que se rellenaron de cemento.

Y finaliza el capitán de fragata Gámez con un rasgo de caballerosidad: «He sido abordado por estribor por lo tanto el barco abordador *Cánovas del Castillo* no tenía que gobernar», es decir, «soy el culpable y mi compañero no tiene culpa alguna», lo que concuerda con el que no «hubiese oficiales en el puente» o sea, «el único culpable soy yo».

Por los partes del 2.º comandante, sabemos que no hubo novedad alguna en relación con el personal, ni contusos ni heridos.

Reparado de urgencia en Melilla, el *Alsedo* salió enseguida para Cartagena, escoltado por el cañonero *Recalde*; y, una vez que el comandante recibió un radio del *Cánovas* diciéndole que en Tres Forcas la mar estaba llana, pues llevaban varios días de levante fuerte, efectuó el viaje a nueve nudos y rumbo

directo. Llegó a Cartagena el 19 de septiembre de 1925, siendo varado inmediatamente en el dique seco.

Al haber sido construido allí, el barco fue reparado en tiempo récord, en la Constructora Naval: «… remplazaron la plancha dañada y le cortaron la de debajo de ella, remplazando la mitad de popa, cortaron seis cuadernas y empalmaron seis trozos nuevos …» El día 27 se dio agua al dique y el barco zarpó para Alhucemas el 29, llevando de transporte a tres oficiales de Marina y material para la Escuadra, a la cual quedó incorporado el día 30.

El almirante de la Escuadra no ordenó formación de causa al comandante del *Alsedo*, que continuó en el mando hasta cumplir el tiempo reglamentario; después, como hemos visto, tuvo una brillante carrera.

Consideraciones finales

Para los jóvenes oficiales de hoy en día, resultará difícil de comprender que un barco se incorporé *nuevo del paquete* sin pasar por el Centro de Evaluación para el Combate (CEVACO), sin periodo de adiestramiento propio, carente de CIC y de todo lo que en él va instalado para permitir el ejercicio del mando en todas las situaciones: turbinas de vapor (caso del *Alsedo*), telémetro, proyector y TSH constituían sus modernidades. Carecía de ayudas a la navegación, más allá de una magnética seguramente bien compensada.

El *Alsedo* en pruebas. Wikipedia (dominio público)

El *Alsedo*. Se distinguen el telémetro y el proyector (www.bing.com).

Cánovas del Castillo. Wikipedia, dominio público

El *Alfonso XIII*, buque insignia de la Escuadra. Gentileza de su autor, Manuel García

Resulta incomprensible que, si a los buques del convoy de Ceuta se les dio orden de apagar las luces de topes, no se comunicase a todos los demás dicha disposición.

Se constata la imprecisión a la hora de informar sobre los puntos de *rendez-vous* (encuentro) con las diversas formaciones (escuadra, FNNA), lo cual se suplió con buena estima, vista, velocidad y *agallas*.

El jefe de la división pasó por cuatro buques diferentes en menos de veinticuatro horas; eso hubiese requerido una coordinación mucho mejor, quizá imposible para los medios de la época.

En los destructores, lo reducido del puente de mando, la distancia al camarote del comandante (que estaba a popa, bajo la toldilla) y la costumbre de la época de no bajar del puente *casi para nada* nos hace considerar la gran fatiga que debían de padecer los comandantes.

Ignoramos –el comandante del *Alsedo* no hace mención de ello– si tenían dispuestas (en la orden de operaciones) señales rápidas para la identificación. Disponían de proyectores, pero lo más probable es que sin persiana para hacer Scott.

La radio estaba en sus comienzos –las dos primeras estaciones TSH instaladas en buques de la Armada (crucero *Extremadura* y acorazado *Pelayo*) se comunicaron en la mar, por primera vez, el 16 de agosto de 1904–; sin embargo, comprobamos la disciplina del comandante del *Alsedo* para no romper el silencio.

El comandante seguramente no pudo marcar al *Cánovas*, pues lo ocultaban los otros buques del convoy –de ahí su error al apreciar su movimiento–; de todos modos, había que tener mucho temple para atravesar la línea de noche y en las condiciones comentadas. Por entonces comenzó a popularizarse una frase: «Las velocidades aumentan; los tiempos para la decisión disminuyen». Ese tiempo fue muy escaso para el comandante del *Alsedo*.

La falta de embarcaciones («avisos», como se les llamaba de antiguo) apropiadas para misiones secundarias de enlace obligó a utilizar para ello barcos –magníficos para el momento– recién estrenados, es decir, poco adiestrados, lo que pudo costar una gran tragedia.

Por último, la no formación de causa, por parte del almirante de la Escuadra, en una época en que se abría causa por y para todo, indica la indulgencia con un accidente que el almirante juzgaría «normal»; y aunque, como se decía antiguamente, «eso al obispo de Cuenca no le puede pasar», sí es disculpable en un comandante que llevaba casi 48 horas en ininterrumpida tensión.

Bibliografía

ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO (2010). *Las Escuelas de Estado Mayor y de Guerra del Ejército. Su contribución a doscientos años de Estado Mayor*. Madrid, MINISDEF.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro y BLANCO NÚÑEZ, José María (2008). *La Escuela Naval Flotante. Ferrol, 1871-1912*. Madrid, CAE.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José M.ª y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel (2014). *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, Fundación Alvargonzález.

QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo y LLABRÉS BERNAL, Juan (1928). *La Marina de Guerra en África*. Madrid.

[11]*Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar* (2013, mayo). Madrid, MINISDEF.