

HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE MAR DE MELILLA (1497-2023)



MINISTERIO DE DEFENSA

HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE MAR DE MELILLA (1497-2023)



MINISTERIO DE DEFENSA



Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>

Dibujos: Agustín Flores Mateos

Texto: Amadeo Flores Mateos

Edita:



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editor, 2023

NIPO 083-23-047-2 (edición impresa)

Depósito legal M 4212-2023

Fecha de edición: marzo de 2023

Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

NIPO 083-23-048-8 (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

publicaciones.defensa.gob.es
cpage.mpr.gob.es

La ocupación de Melilla

Corría el mes de septiembre de 1497, cuando una escuadra fletada por el duque de Medina Sidonia partía del puerto de Sanlúcar de Barrameda, al mando de D. Pedro de Estopiñán, con la intención de conquistar la ciudad de Melilla.

Melilla, plaza situada en la costa norteafricana, había sido abandonada por sus moradores.



Escudo actual de la Compañía de Mar

Barcos en la conquista de Melilla



La noche del 17 de septiembre, al amparo de la oscuridad, se inicia el desembarco comenzando la reconstrucción de sus derruidas murallas.

En pocos días convierten la ciudad en una fortaleza inexpugnable, resistiendo a todos los ataques que hicieron sus antiguos habitantes por intentar recuperarla.

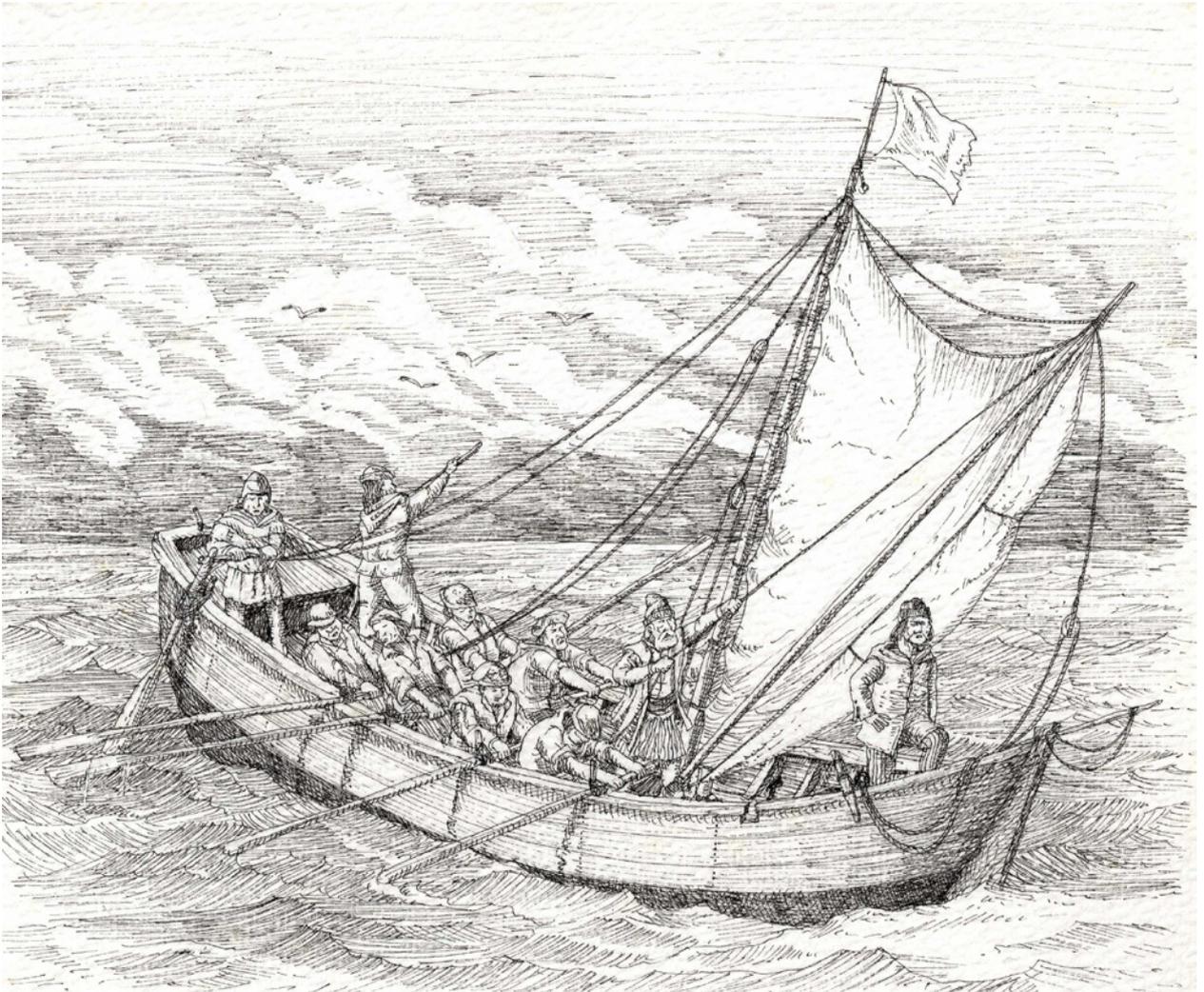
El éxito de la ocupación no hubiese sido posible sin la participación de unos hombres expertos en la mar, perfectos conocedores de su profesión, que tripulaban los navíos en los que se realizó el desembarco.

Hombres y embarcaciones que luego participarán en la defensa de la plaza, haciéndose imprescindibles para la vida y supervivencia de sus habitantes.



Botes de desembarco

Estos primeros marinos constituyen el embrión de lo que en el futuro será la *Compañía de Mar de Melilla*.



Fusta de remos

Los «40 Hombres de Mar»

En 1498 se señalan los efectivos de que dispondrá la plaza, estableciéndose que la fuerza marinera debía ser de «40 Hombres de Mar», dotados de cuatro fustas de remos, bien pertrechadas y aparejadas. Cada una dispondría de un patrón, un cómitre, tres timoneros y cinco marineros.

Se establecía también que, en caso de necesitar la ampliación de las dotaciones, se haría con las gentes de Melilla.

Así, estas fuerzas se van a nutrir, desde sus orígenes, con residentes de la ciudad y también con desterrados, que venían a cumplir sus condenas a Melilla y que, por sus conocimientos marineros, pasaban a engrosar las filas de los «40 Hombres de Mar», pudiendo así redimir parte de sus condenas.

Entre las *misiones* que les fueron encomendadas destaca la vigilancia continua de la costa para proteger de la acción de los piratas a los buques que, procedentes de la Península, se acercaban a Melilla transportando tropas y abastecimientos, tan necesarios para la ciudad.

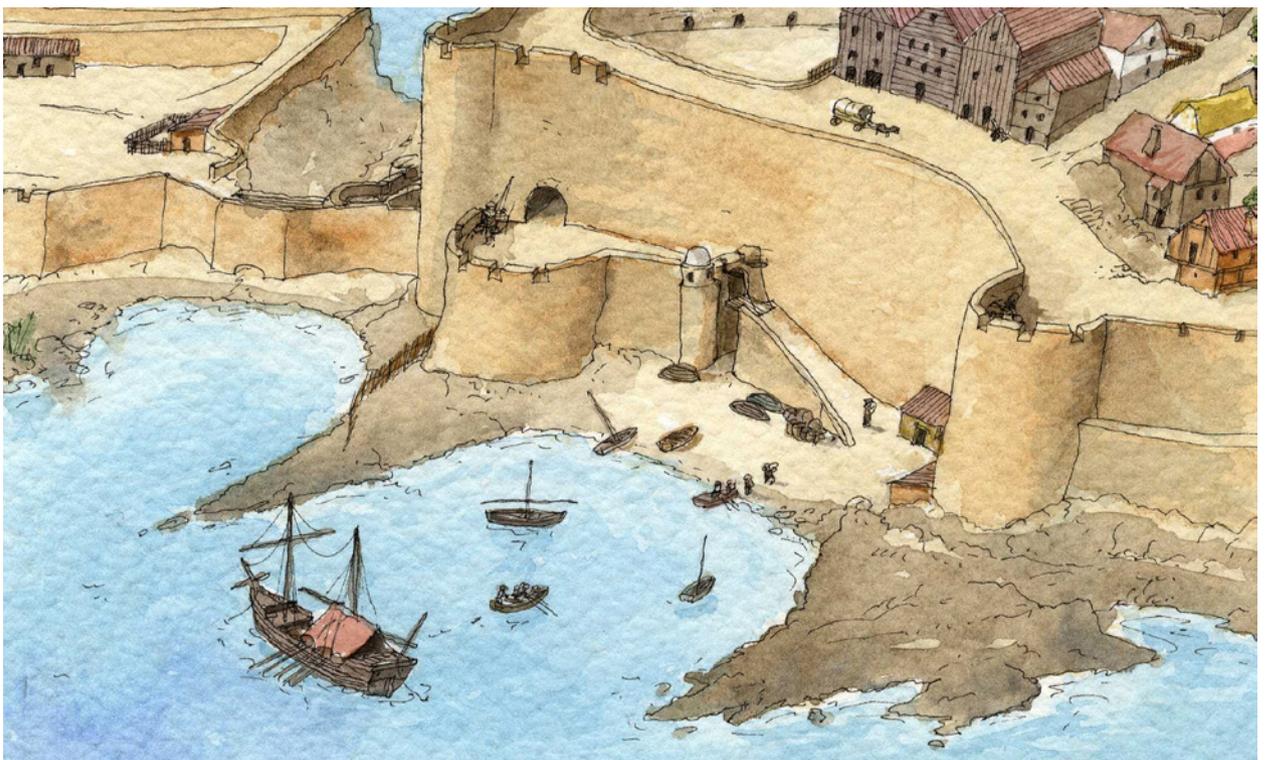
Realizaban también otras labores, como la carga y descarga de material y de víveres, la recogida de leña en las calas de Tres Forcas y de sal en las salinas de la Mar Chica e, incluso, si era necesario, el mantenimiento de las comunicaciones con la Península.



Carga y descarga de los botes en el puerto



Fragata navegando



Puerto de Melilla. Siglo XVI

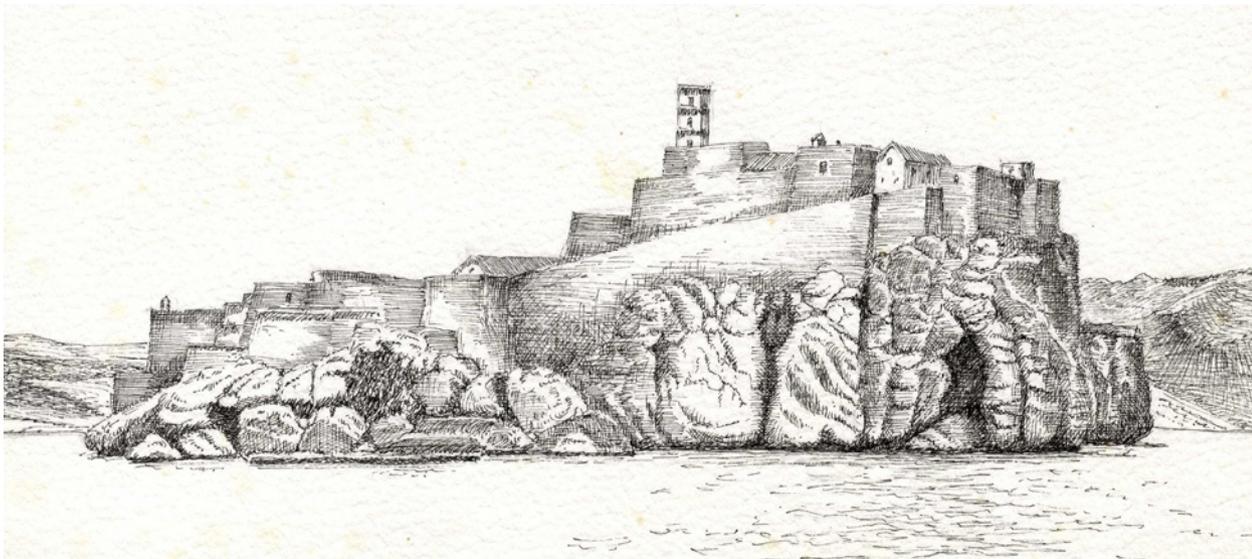
Una de las primeras acciones militares en las que participaron los «40 Hombres de Mar» fue la conquista del Peñón de Vélez, en 1564, colaborando en las operaciones como hábiles conocedores de la costa.

Posteriormente, en 1673, también lo harían en la ocupación de la Isla de Alhucemas.

Eran los peñones de Vélez y Alhucemas unos islotes frente a la costa africana, utilizados habitualmente como base de piratas, desde donde se sembraba el terror en las costas andaluzas, haciendo muy peligrosa la navegación de los navíos que iban y venían a la plaza de Melilla.

Su ocupación mitigó bastante el problema de la piratería y favoreció una navegación más segura de los barcos nacionales por el Mediterráneo.

Desde entonces, estos marineros van a contribuir a su mantenimiento como enclaves españoles, estableciendo en ellos destacamentos y asegurando permanentemente su comunicación con Melilla.



Isla de Alhucemas

La *piratería* era uno de los mayores problemas que afectaban a la política española en aquellos tiempos. Para los reyes era una preocupación constante acabar con la amenaza que representaba la presencia de piratas turcos y berberiscos en el Mediterráneo.

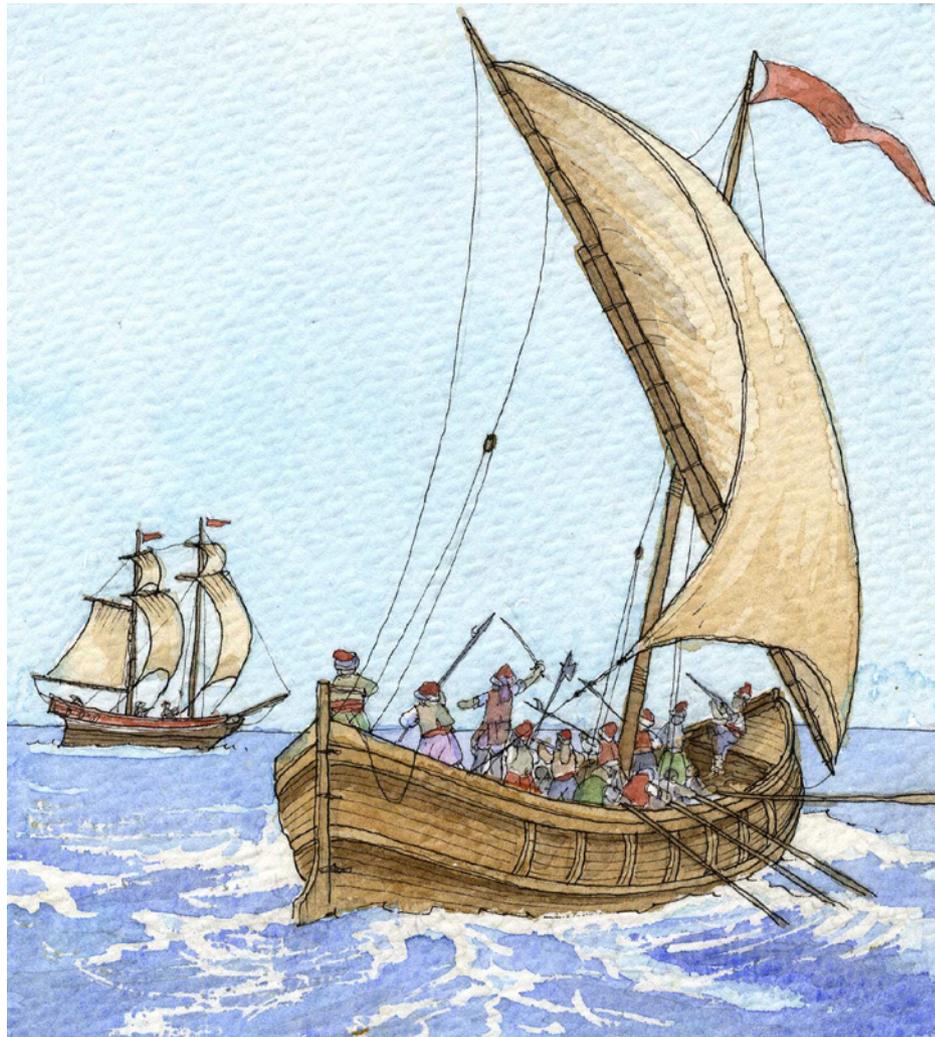
La plaza de Melilla, debido a su situación aislada, se veía especialmente afectada por la acción de estos piratas.

Por esta razón, los marineros de Melilla, los «40 Hombres de Mar», no dejaron nunca de estar en lucha permanente contra ellos. Son continuas las ocasiones en las que las dotaciones de la plaza

deben salir a su encuentro y entablar combates que unas veces resultan victoriosos y otras acaban en auténtico desastre con trágicos resultados, pero siempre venían a confirmar la necesidad que tenía la ciudad de contar con estos marinos para su supervivencia y la de sus habitantes.

Hechos de este tipo se suceden continuamente, como el ocurrido en 1671, cuando la fragata de la plaza, que conducía pertrechos y abastecimientos, naufragó en el Cabo de Tres Forcas a causa de un fuerte temporal. En su auxilio salieron de Melilla dos naves, pero fueron sorprendidas por los corsarios y apresados todos sus tripulantes, excepto dos que consiguieron escapar.

En 1703 tuvo lugar otro suceso con mejor desenlace. Al divisarse una embarcación turca en las proximidades, salieron a su encuentro dos barcos de la plaza que atacaron con éxito a la nave enemiga. Tras duro combate, la tomaron al abordaje y la llevaron a Melilla con numerosos cautivos.



Ataque cábaro pirata



Abordaje contra piratas

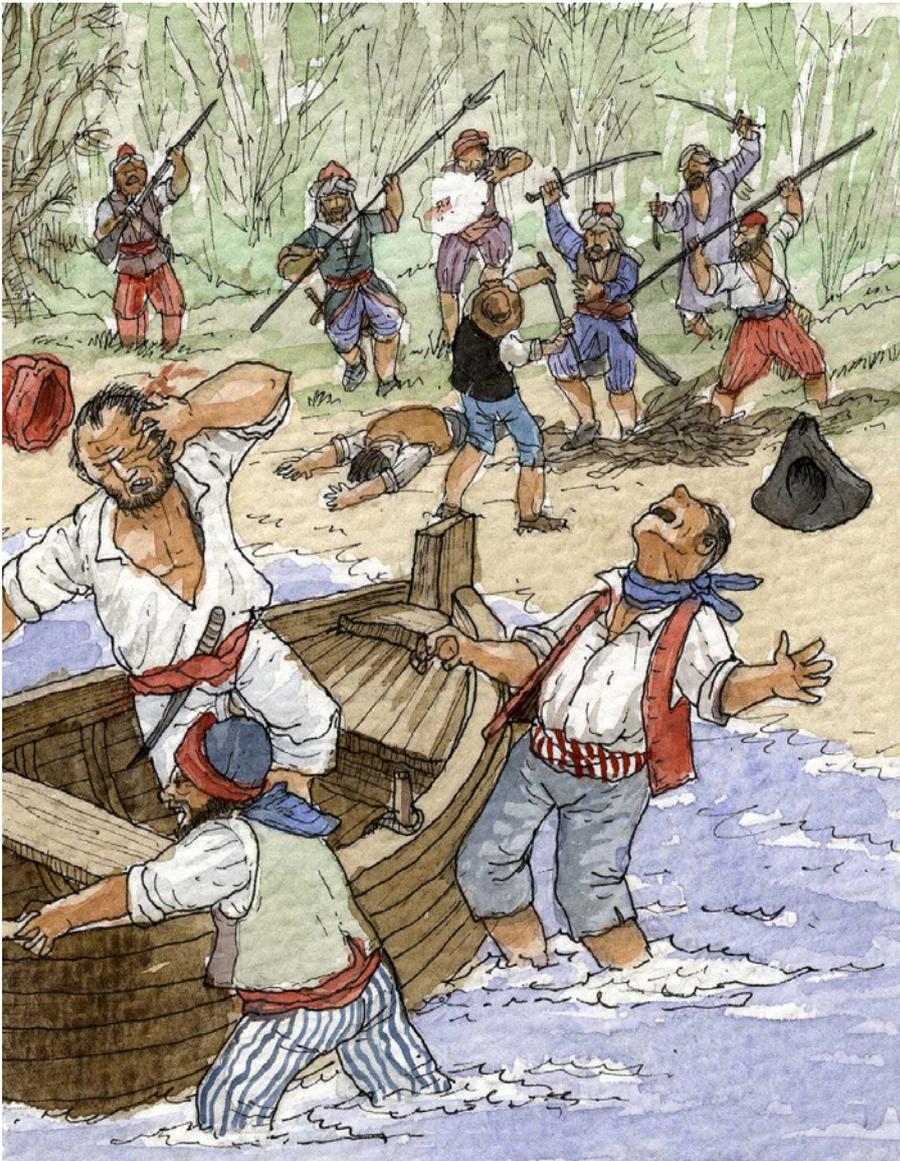


Recogida de leña

No solo en el mar, también en tierra sufrían los marinos ataques directos del enemigo; con frecuencia, mientras realizaban las labores habituales que desarrollaban a lo largo de la costa.

Así, en 1719, los tripulantes de dos falúas de la plaza, que salieron en busca de leña, fueron sorprendidos por los fronterizos. En la acción perdieron la vida seis marineros y el resto cayó cautivo.

La intervención de los «Hombres de Mar» también fue decisiva en numerosas hazañas, como en 1723 y 1724, cuando las tropas españolas desembarcaron en dos falúas para atacar por la retaguardia las posiciones enemigas y las tomaron por sorpresa, regresando con gran número de prisioneros y abundante botín.



Ataque de rifeños



Ataque sorpresa a la retaguardia enemiga

Los Pelotones de Mar

En 1717, durante el reinado de Felipe V, se publica un Reglamento por el que se asigna a Melilla un primer patrón, dos segundos y 24 marineros para atender un barco, dos fragatas y una falúa.

Un nuevo Reglamento en 1745 cambia la denominación de los «40 Hombres de Mar», que pasan a denominarse «Pelotones de Mar de África».

A partir de este momento se independizan del resto de la guarnición de Melilla y pasan a depender de la Marina de Guerra española.

Este Reglamento introdujo algunas economías, reduciendo notablemente la guarnición, con el consiguiente perjuicio para Melilla y sus peñones. En especial se redujeron las embarcaciones de dotación de cada una de ellas y la marinería de Melilla quedó compuesta de dos patrones, un calafate y 20 marineros.

A pesar del cambio de nombre y de dependencia, la misión principal de los «Pelotones de Mar de África» seguiría siendo la misma: vigilancia del litoral para luchar contra la piratería.

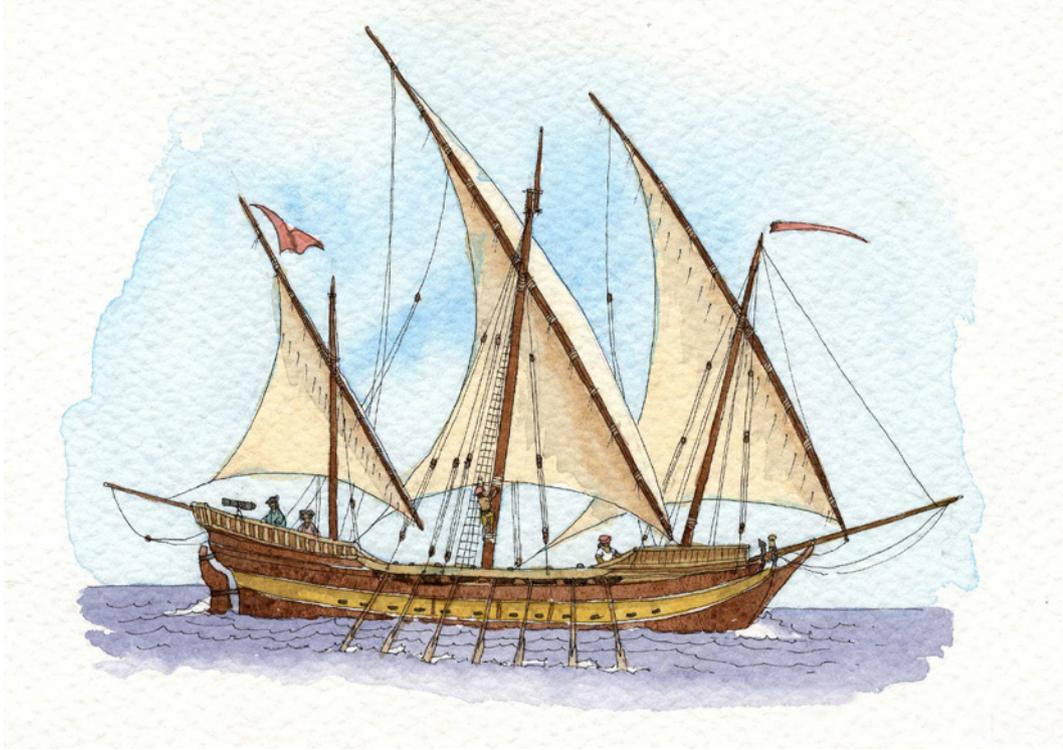
Además se le asignan otros cometidos, como el acarreo de material de guerra y víveres y el auxilio en el desembarco de tropas. Igualmente seguirán formando parte de los destacamentos de Melilla, Peñón de Vélez y Alhucemas y, posteriormente, desde su conquista en 1848, de las Islas Chafarinas.



Marineros siglo XVII



Calafate siglo XVIII



Jabeque siglo XVIII



Fragata del siglo XVIII

Las restricciones de personal y material que impuso el Reglamento de 1745 no mermaron la moral y disciplina de estos hombres, que continuaron cumpliendo con su deber y desarrollando eficazmente todas las misiones encomendadas, aunque en ocasiones necesitaran algún «milagro» para salir airosos.

Así ocurrió en 1752, cuando el barco de la plaza logró salvarse después de verse rodeado por tres jabeques berberiscos. Los tripulantes lo atribuyeron a la intervención de Nuestra Señora de la Victoria, patrona de Melilla, a quien se encomendaron en aquel apurado trance. Al llegar, subieron descalzos, en acción de gracias, desde la Marina hasta la iglesia.



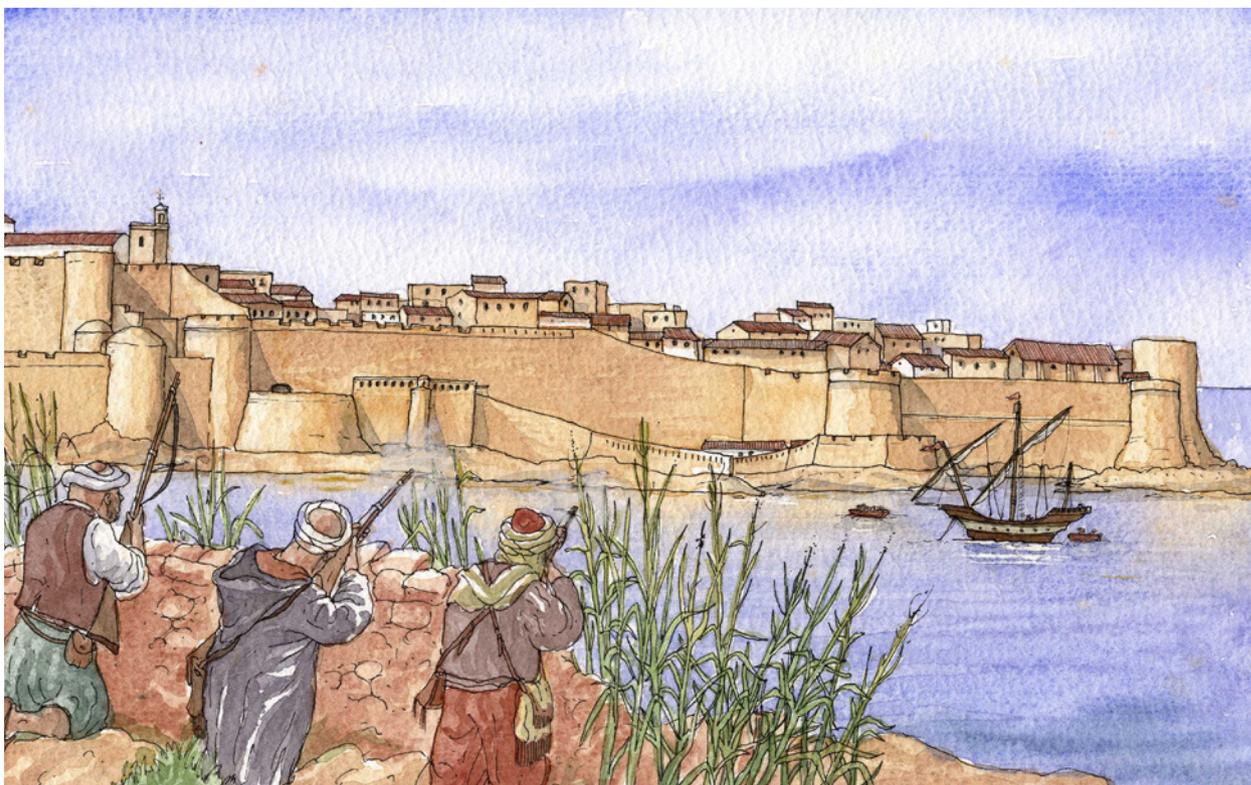
Marineros finales siglo XVIII

Durante todo el siglo XVIII y hasta bien entrado el XIX fueron continuas las bajas de marineros que, mientras realizaban sus trabajos diarios en el puerto, eran alcanzados por disparos efectuados por los fronterizos desde los «ataques» próximos.

Los «ataques» eran posiciones a base de trincheras y parapetos de circunstancias alrededor de la plaza, donde se apostaba el enemigo y desde los que hostigaba continuamente la vida diaria de sus habitantes, ocasionando habituales bajas por disparo de fusil.

La situación del puerto, especialmente expuesto a estos «ataques», hacía cada vez más difícil las labores de embarque y desembarque.

Esto se vio notablemente agravado durante el Sitio de 1774-75, cuando Melilla fue asediada por un numeroso ejército al mando del sultán Sidi Mohamed ben Abdalah.



Ataque del río

En estos casos, para acceder a la ciudad se utilizaba la Puerta del Socorro, pequeño embarcadero excavado en la roca, en la parte del Frente de Mar.

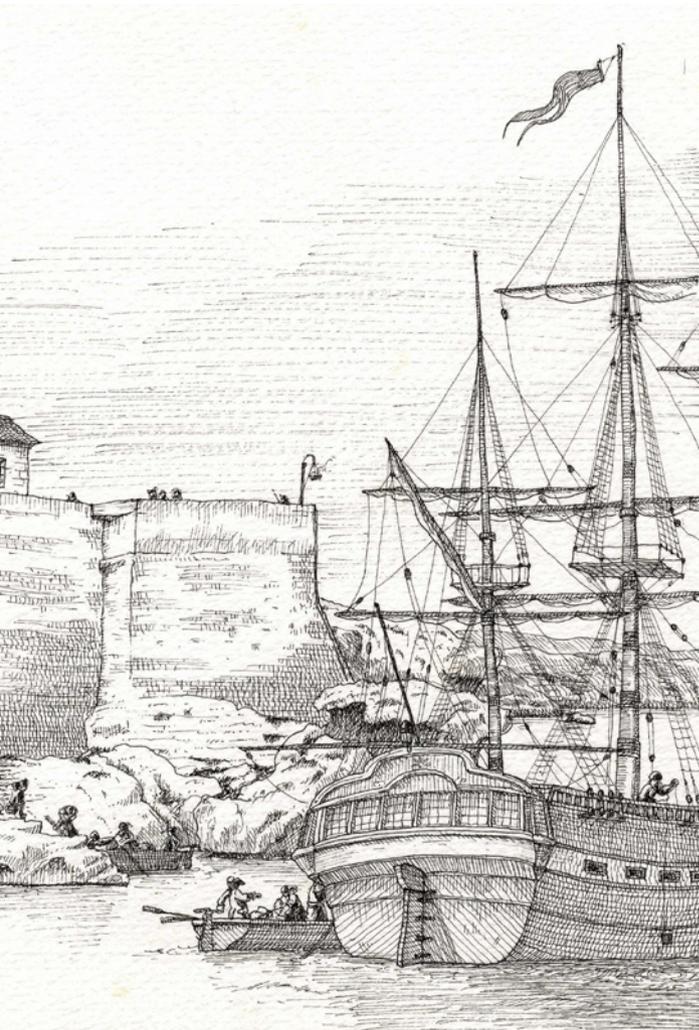
A pesar de que su situación, lo hacía muy vulnerable a los temporales de levante. Por él desembarcaron durante el sitio, a cubierto del fuego enemigo, la mayoría de las tropas, municiones y pertrechos necesarios para defensa y abastecimiento de la plaza.

El valor y la voluntad de los defensores, las excelentes fortificaciones y el continuo abastecimiento desde la Península, que nunca se vio interrumpido, hicieron fracasar las intenciones del sultán, que tuvo que levantar el sitio el 19 de marzo de 1775.

A partir de entonces, después de firmarse el Tratado de Paz de 1780 con Marruecos, siguió una época de relativa tranquilidad para Melilla.

La necesidad de asegurar la defensa del puerto y hacer las tareas diarias de los marineros más seguras obliga a realizar continuas obras de acondicionamiento desde finales del siglo XVII.

Entre estas actuaciones figura el Fuerte de San Antonio de la Marina, construido para defensa del embarcadero.



Desembarco por Puerta del Socorro

Pero fue a finales del siglo XVIII cuando se acometieron las obras más importantes, para rehacer completamente el Frente de la Marina.

En 1790 se construye un nuevo embarcadero junto al Torreón de la Cal, que va a permanecer hasta bien entrado el siglo XX.

A partir de 1793 se construyen las Baterías de San Luis de la Marina y de San Felipe para dominar el puerto y la desembocadura del río de Oro, y se reforma la Puerta de la Marina con un aspecto muy similar a como se conoce en la actualidad.

En sus murallas se construyeron diversas bóvedas para almacenes y cuarteles, que mucho después, con el paso de los años, servirían para alojar el Cuartel de la Compañía de Mar de Melilla.

El siglo XIX

Una serie de tristes acontecimientos marcaron el comienzo del siglo XIX para los Pelotones de Mar: en 1804 el falucho de dotación de la plaza fue apresado por corsarios ingleses. Dos años más tarde, en enero de 1806, otro suceso llenó de luto la ciudad, cuando el falucho de la plaza naufragó, por un fuerte temporal, cuando regresaba de Málaga, pereciendo todo el pasaje y su tripulación.

Pero tampoco cesan en estas fechas las acciones bélicas en las que participan los Pelotones de Mar.

En 1812 se produjo la muerte, por disparo de cañón, de un segundo patrón de la Marina y, años más tarde, en 1850, moría por un disparo de fusil el patrón D. José Vidal Leompart, mientras dirigía las labores de descarga.

La hazaña más espectacular tuvo lugar en 1832, cuando un lanchón armado de la plaza, al mando del teniente Francisco de Paula Moyano, salió para proteger de posibles ataques a un buque que venía con víveres a Melilla.



Marineros en labores de descarga. Principios del siglo XIX

Mientras reconocía la costa, observó la presencia de cuatro cárabos que acechaban al buque para abordarlo. Sin dudarlo un momento, el teniente se lanzó con su embarcación contra los cuatro barcos enemigos disparando con todo lo disponible.

A pesar de la inferioridad numérica, la sorpresa fue total: un primer cárabo es destruido por disparo de cañón, mientras los otros tres son capturados uno a uno después de oponer débil resistencia.

El lanchón y los tres cárabos entraron en el puerto de Melilla escoltando al buque de los víveres.



Combate naval contra piratas



Marineros siglo XIX

En 1861 se regulan las funciones a desempeñar por los Pelotones de Mar. Entre otras obligaciones, debían perseguir a los cárabos rifeños o piratas que trataran de perturbar el sosiego, y establecer una guardia en el muelle con objeto de vigilar el puerto y sus embarcaciones, manteniendo siempre una nave fondeada en la entrada para garantizar su seguridad.

La demarcación de los nuevos límites de la ciudad, a partir de 1862, llevó la tranquilidad al puerto, poniendo fin al continuo hostigamiento al que se veía sometido desde posiciones próximas.



Barco de Plaza, llamado Falucho de Comisiones

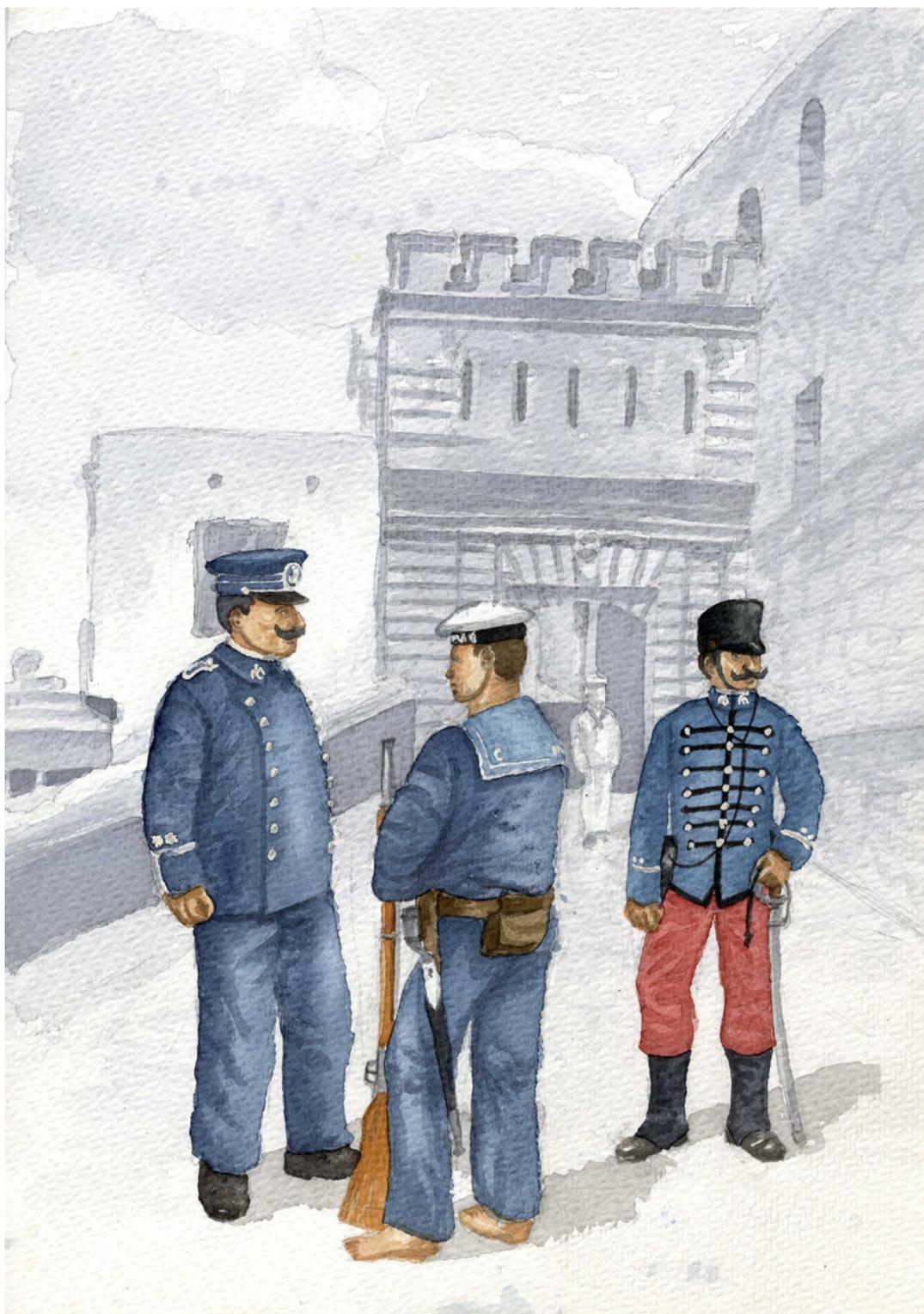
A partir de 1885, los Pelotones de Mar pasan a denominarse *Compañía Marítima de África* y vuelven a depender del Ministerio de la Guerra, convirtiéndose así otra vez en marinos del Ejército de Tierra.

Continúan con los mismos cometidos anteriores y se les dota para el servicio de un falucho que recibía el nombre de «Falucho de Comisiones».

La plantilla de la Compañía quedó establecida en un teniente primer patrón, dos alféreces segundos patrones, un sargento primero calafate, un sargento primero de Armas, cuatro sargentos, diez cabos primeros y 84 marineros.

Por Real Orden de 1 de abril de 1896, la Unidad adquiere definitivamente la denominación de *Compañía de Mar de Melilla*.

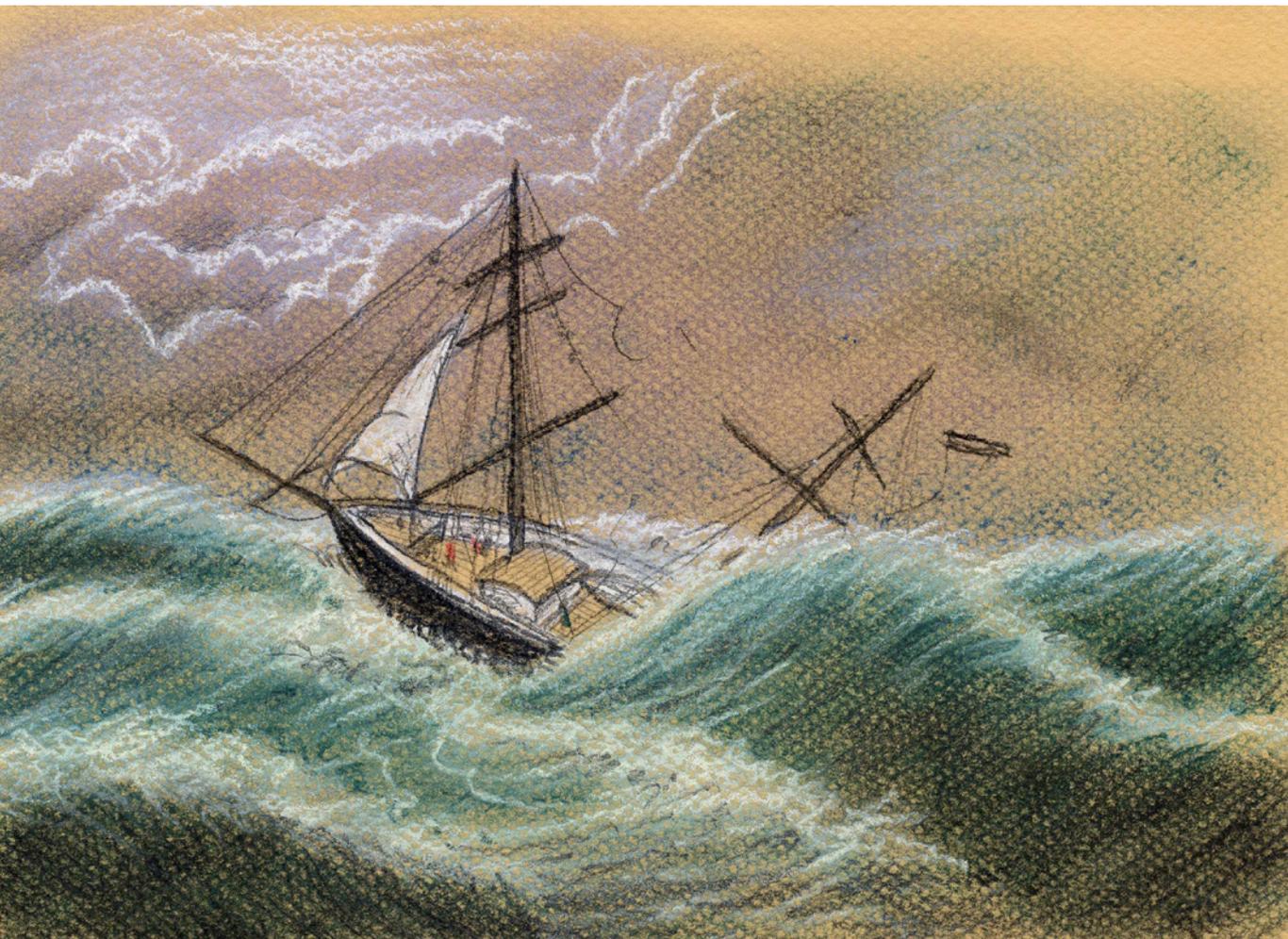
Son numerosas las ocasiones en las que el personal de la Compañía de Mar interviene para rescatar a personas y buques de los muchos naufragios que se producían como consecuencia de los fuertes temporales que azotaban con frecuencia estas costas.



Oficiales y marineros en la Puerta de la Marina

La extensa lista de acciones haría interminable enumerarlas una a una, pero en todas ellas destaca, por encima de todo, el valor y el desinteresado sacrificio de estos hombres, que se sentían con la obligación de salvar la vida a los demás arriesgando la suya propia.

Como muestra, una de las más destacadas fue la del primer teniente patrón, D. José Mazarello Román, que durante las operaciones de salvamento de náufragos, con motivo de un temporal ocurrido a principios del siglo XX, salvó la vida de 164 personas, trabajando sin descanso dos días y dos noches, hasta que resultó herido al golpearse contra una lancha.



Nafragio



Muelle militar (1904)

El siglo XX

Melilla era a inicios del siglo XX una ciudad en pleno desarrollo, que iniciaba su expansión y se veía en la urgente necesidad de ampliar su puerto, que ya se había quedado pequeño, además de adolecer de otras importantes carencias.

Así, después de varios proyectos se aprobó la construcción de otro nuevo, cuyas obras comenzaron en 1907.

Entretanto, tendrían lugar las distintas operaciones y campañas militares en las que se vieron envueltas las fuerzas de Melilla durante el primer cuarto de siglo y en las que la Compañía de Mar tomó siempre parte activa.

La Compañía de Mar asistió y tomó parte muy activa en su especial cometido, en la ocupación y desembarco de la «Restinga» en 1907, así como en la ocupación y desembarco del Cabo de Agua en 1908.

Desde 1909 participó de igual forma en todas las operaciones militares, demostrando siempre su entrega y valor y cubriéndose de gloria en múltiples ocasiones.

Entre sus cometidos más frecuentes estaba el abastecimiento de víveres y material de guerra, tanto a las plazas menores de Alhucemas y Peñón de Vélez como a las posiciones costeras de Afrau y Sidi Dris, a veces bajo intenso fuego enemigo y también luchando contra las inclemencias de los temporales.



Figura de marino saludando

Desembarco de tropas



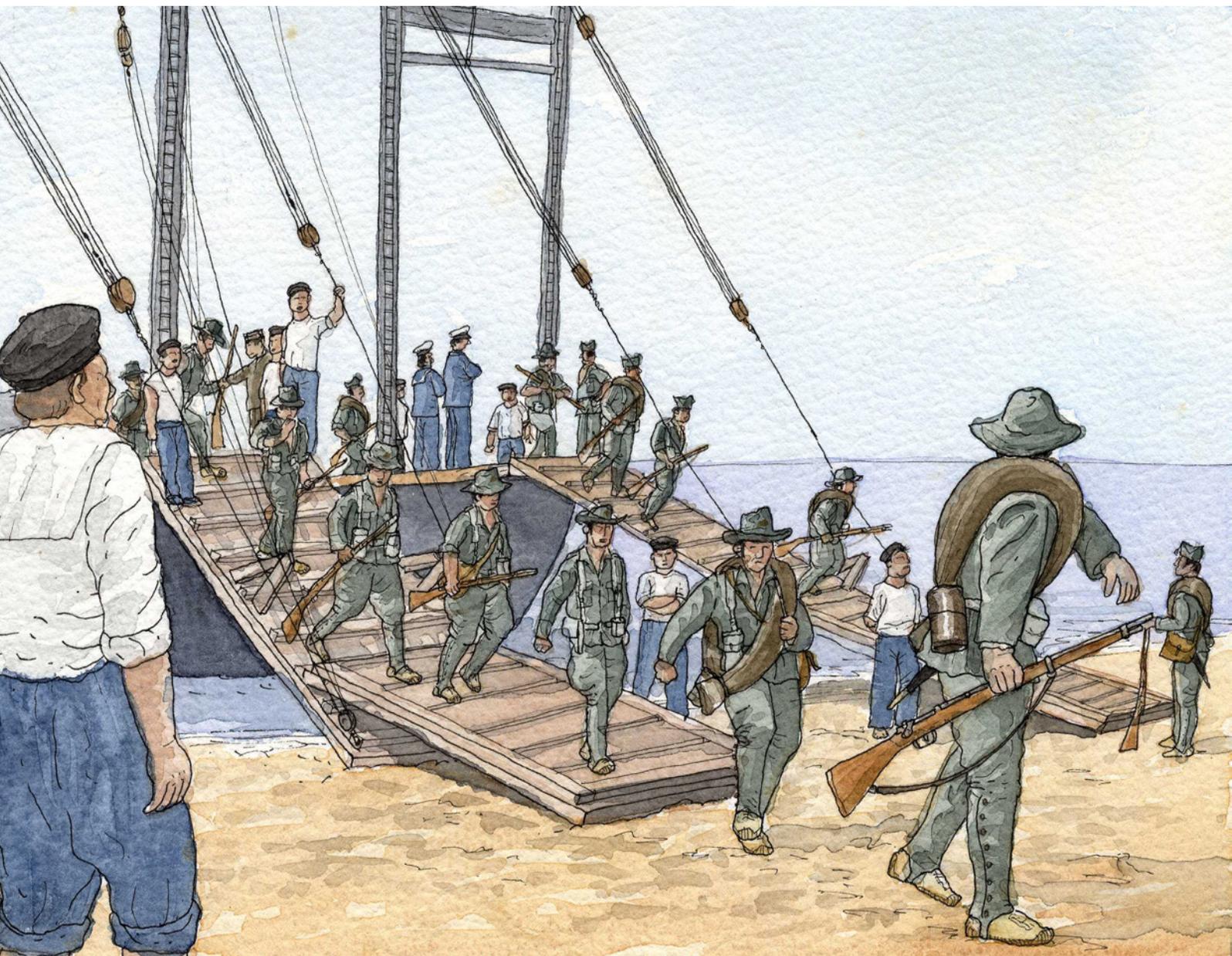
En julio de 1921 el personal destacado en Sidi Dris colaboró en la heroica defensa de la posición cuando fue atacada por los rebeldes rifeños, hallando gloriosa muerte el sargento José Domínguez García, un cabo y seis marineros de la Compañía de Mar de Melilla. Otros dos fueron hechos prisioneros y uno consiguió salvarse y llegar a nado hasta un cañonero español situado frente a la costa.

Las operaciones militares culminan después del Desembarco de Alhucemas de 1925, en el que tomó parte de forma sobresaliente la Compañía de Mar de Melilla. Como premio a su brillante comportamiento en las operaciones de desembarco, comprendidas entre el 6 de septiembre y el 15 de octubre de 1925, a cuyo completo éxito contribuyeron realizando una fructífera labor de conjunto, le fue concedida a la Compañía de Mar de Melilla el uso de banderín y la *Medalla Militar Naval* con carácter colectivo, según O. M. de Marina de fecha 29 de marzo de 1926.



Desembarco de caballos

El acto de entrega tuvo lugar el 10 de octubre de 1931. El banderín fue donado por el Excmo. Ayuntamiento de Melilla y recogido por el teniente D. Arturo Morán de Alcalá, de manos del alcalde de la ciudad.



Desembarco en Alhucemas

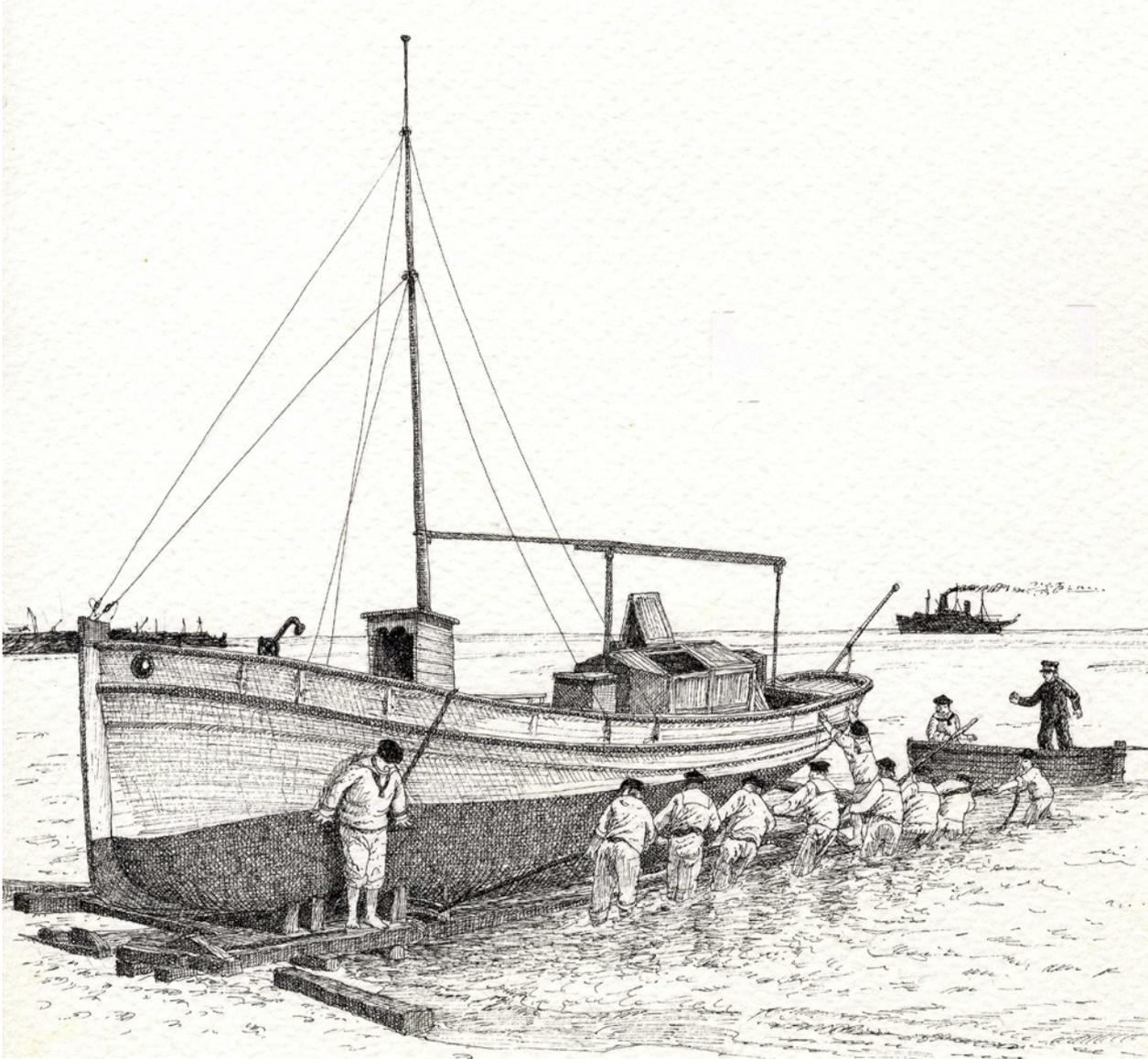
Pero no son solo los hechos de armas los que ocupan la vida de estos marineros durante aquellos años de contienda. También debían, mientras tanto, continuar con sus actividades habituales de cada día, esenciales para la vida y funcionamiento del puerto y de la ciudad.



Acto de entrega del banderín a la Compañía de Mar



Timonel



Botadura de barco

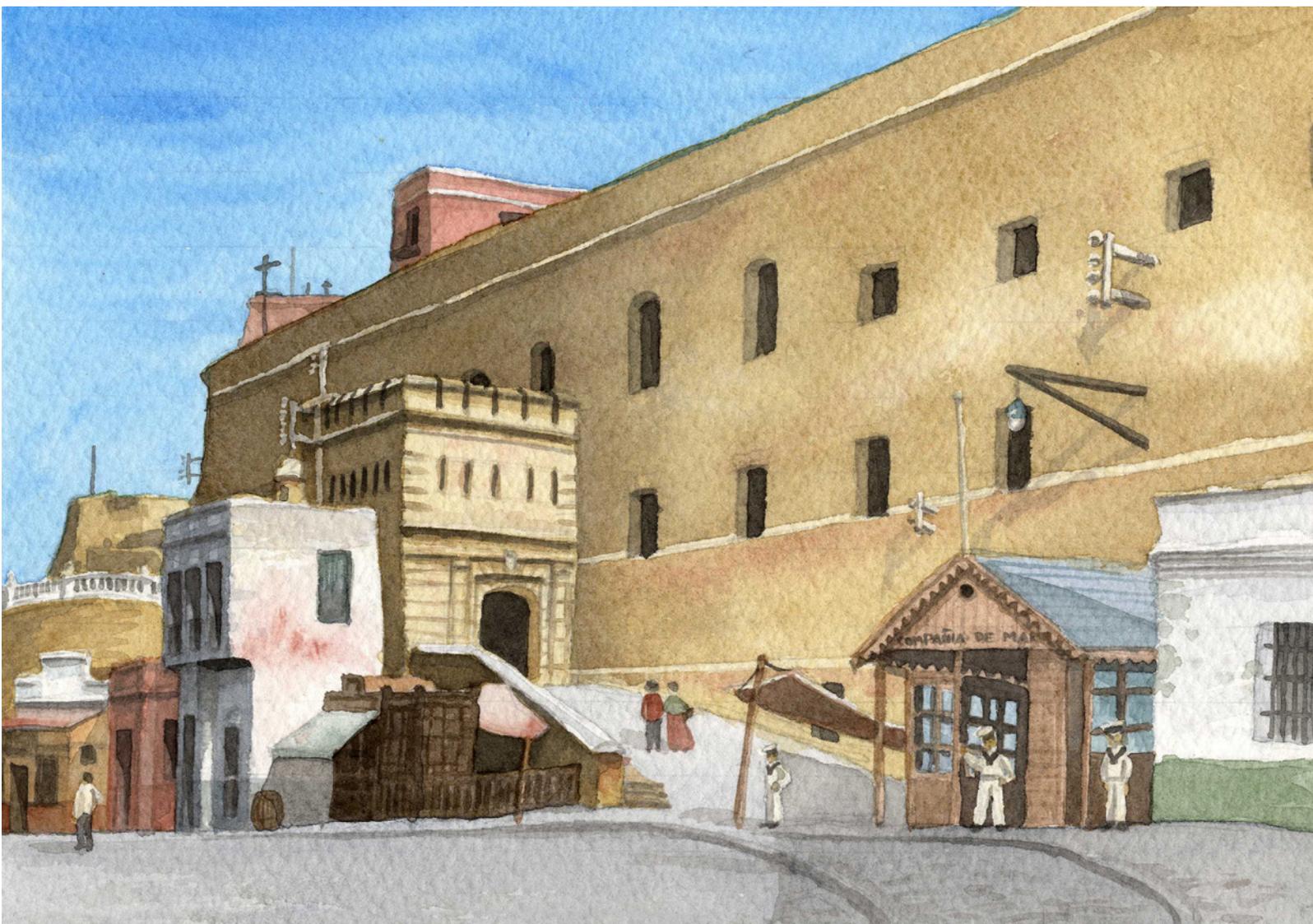
Tenía por entonces la Compañía de Mar su cuartel al pie del Torreón de San Juan, contiguo a la Puerta de la Marina.

Allí, junto al puerto, tuvieron estos hombres, desde sus orígenes, su lugar habitual de trabajo, realizando siempre las labores diarias, unas veces rutinarias, aunque no por ello menos importantes, y otras auténticamente heroicas.

Un ejemplo fue la actuación de los marineros en 1925, cuando el buque de la compañía Transmediterránea «Antonio Lázaro» se incendió cargado de explosivos y lograron con decisión

y arrojó arrastrarlo fuera del puerto y, tras sofocar el fuego, evitaron lo que hubiera podido ser una gran desgracia para la ciudad.

El estallido de la Guerra Civil no afecta considerablemente a la Compañía de Mar, que permanece prestando sus tradicionales servicios en Melilla, como proporcionar la seguridad y vigilancia del puerto y zona del litoral, así como la carga y descarga de material de guerra y el embarque de tropas.



Cuartel de la Puerta de la Marina (1926)



Antiguo cuartel de la compañía de Mar (1933)



Flechas marinos. Jóvenes melillenses que ingresaban en la Compañía de Mar (1939)



Flechas marinos

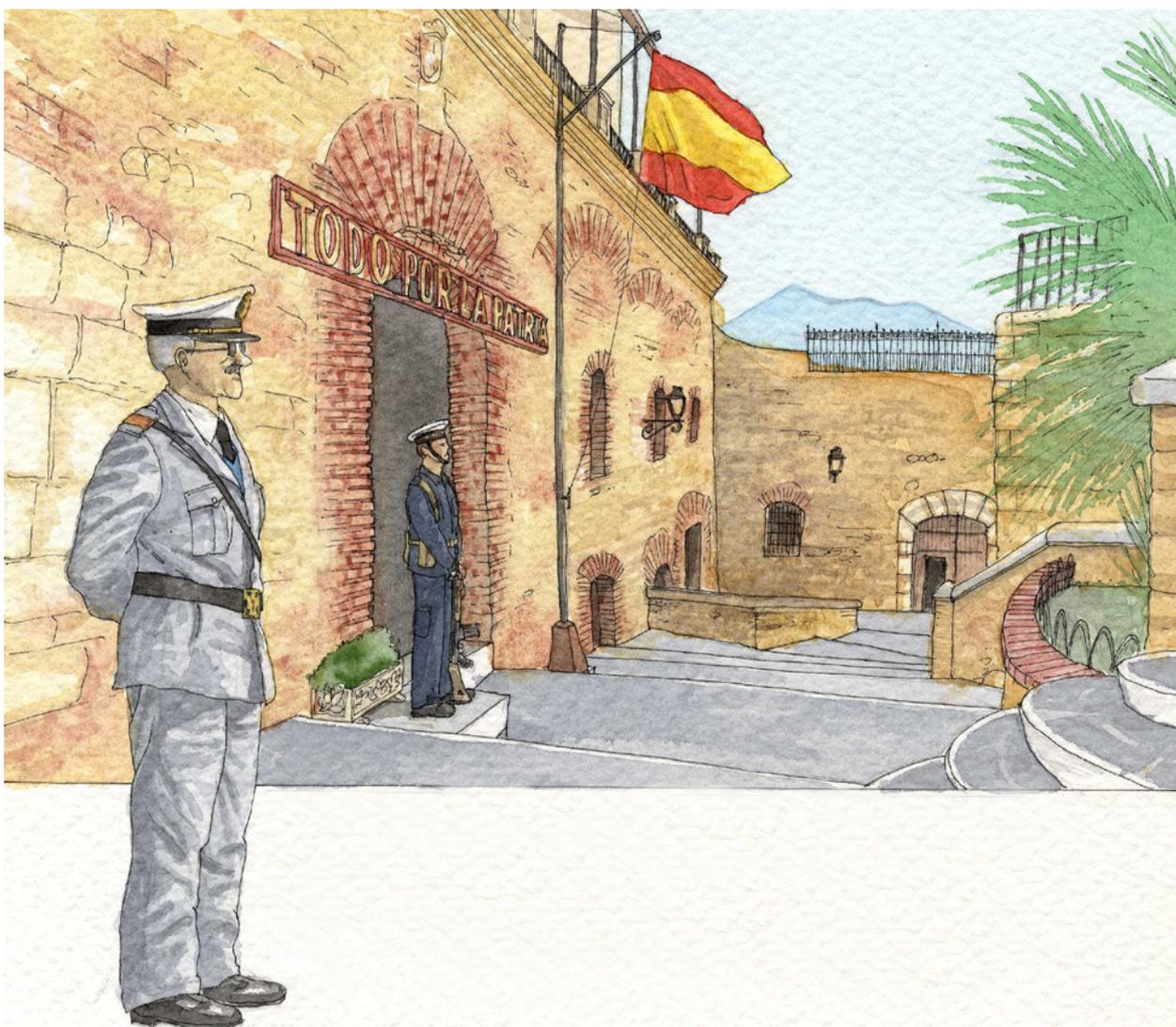
Gastador



Capitán en procesión



Procesión del Santo Entierro, escoltada por los gastadores de la Compañía de Mar

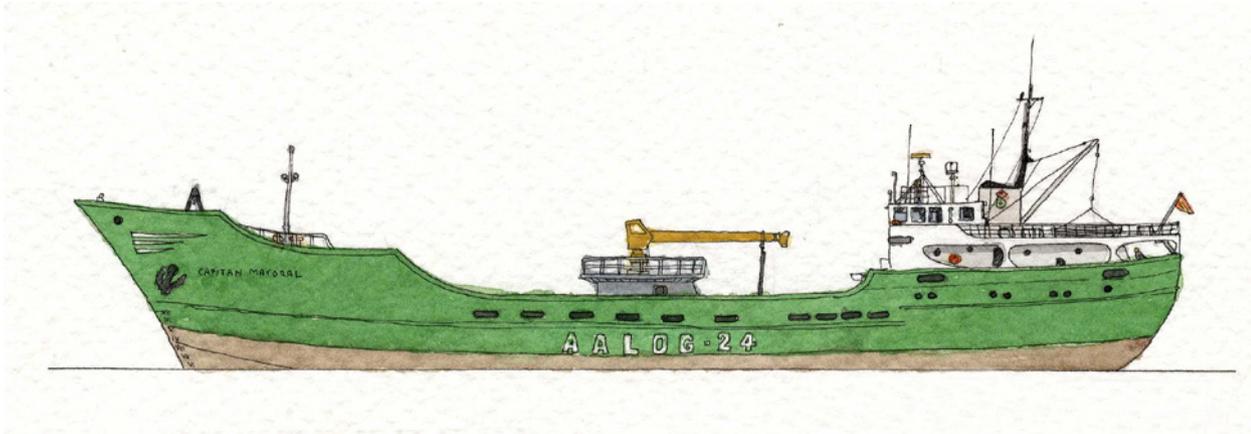


Sargento de la Compañía de Mar en uniforme gris de faena (1976)

En 1976, la Compañía se traslada a un nuevo acuartelamiento ubicado en la Plaza de la Maestranza de «Melilla la Vieja», llevándose a cabo la demolición del antiguo cuartel.

Allí estuvo hasta 1990, fecha en la que sufre un nuevo traslado, en esta ocasión al acuartelamiento «Santiago», abandonando así su tradicional y natural emplazamiento junto al mar, donde había permanecido durante 493 años.

Posteriormente sufriría otros cambios de acuartelamiento, hasta ubicarse definitivamente, en 1996, en el de «Pedro de Estopiñán y Virués», donde se encuentra actualmente. La denominación se debe al ascendiente y la vinculación que tiene el conquistador de Melilla con la Compañía de Mar.



«Capitán Mayoral». Buque de carga y descarga de la AALOG 24

La Compañía de Mar en la actualidad

La Compañía de Mar va a sufrir diferentes cambios orgánicos a lo largo del siglo XX.

En 1968, en atención a sus peculiares características, medios y modos de empleo, instrucción y preparación, así como a sus singulares condiciones de vida, se incluye a las Compañías de Mar en las denominadas «Fuerzas Especiales».



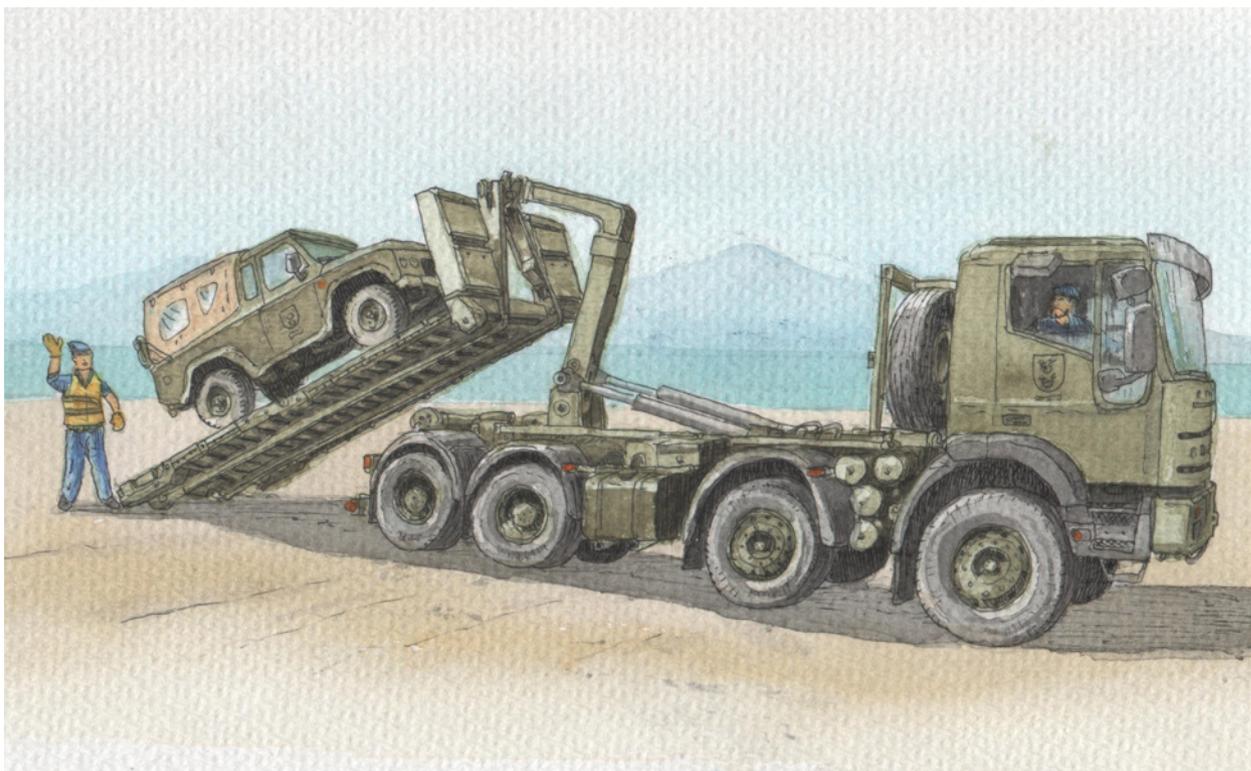
Bote en tierra para mantenimiento



Labores de descarga

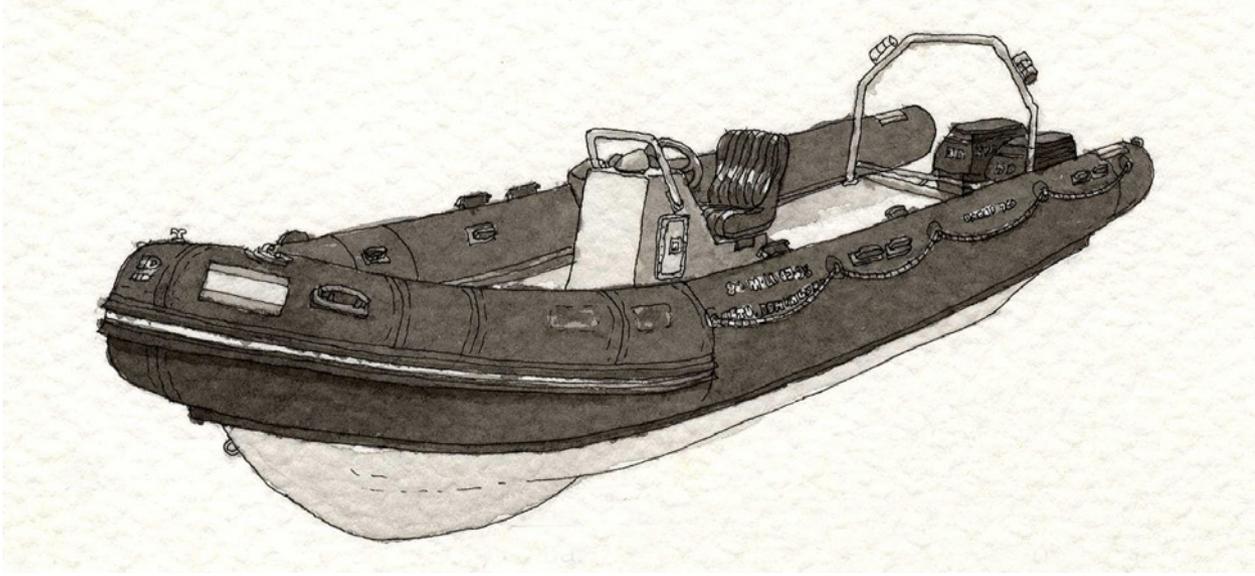
En 1987, la Compañía de Mar, hasta entonces bajo dependencia directa de la Comandancia General de Melilla, pasó a depender de la Agrupación de Apoyo Logístico n.º 24 (AALOG 24), en la que se integra bajo la denominación de «Compañía de Mar y Terminal IX/24», hasta que en 1992 pasa a formar la «Unidad de Transporte IX/24».

Posteriormente, durante el proceso de las sucesivas transformaciones de la AALOG 24 hasta convertirse en la actual Unidad Logística n.º 24 (ULOG 24), en el año 2008, la Compañía de Mar pasa a depender directamente de dicha ULOG y cuenta en su organización con cuatro secciones (Sección de Mar, Transporte, Abastecimiento y Municionamiento) y una terminal de transporte.



Camión Vempar cargando un vehículo

En 1990 se inicia la disolución de la Escala de Mar. Los suboficiales se integran en la Escala de Suboficiales del Ejército de Tierra y la Escala de Oficiales se extingue. El último capitán de la Escala de Mar causa baja en 2012.



Bote neumático

Embarcación neumática MAGNUM 760



Hoy en día, la Compañía de Mar de Melilla, descendiente de aquellos «40 Hombres de Mar», sigue desempeñando prácticamente las mismas actividades que sus antecesores.

Los últimos medios adquiridos por la Compañía, en 1995, fueron cuatro modernas lanchas neumáticas de casco semirrígido, que venían a sustituir a los antiguos botes mixtos.

Estas embarcaciones fueron bautizadas con los nombres de «Capitán Correa», «Capitán Morán», «Sargento Domínguez» y «Cabo Hernández», y fueron destinadas a Melilla, Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez respectivamente.

La Compañía de Mar, durante toda su existencia, ha estado íntimamente ligada al pueblo de Melilla.

En sus filas tradicionalmente han servido los naturales de la plaza, a la que esta Unidad siempre ha demostrado lealtad y fidelidad.

Producto de esa unión y en señal de agradecimiento por los servicios prestados a lo largo de su historia, el alcalde de Melilla, en representación de todos los ciudadanos, hizo entrega a la Compañía de Mar, en 1993, de la Medalla de Oro de la Ciudad, haciendo justicia a una demanda histórica que la urbe tenía con unos hombres que lo han dado todo por Melilla y los melillenses.

La Compañía de Mar es la unidad más antigua de la guarnición y como tal siempre forma a la cabeza del resto de las unidades en las paradas militares.

525 años después, los integrantes de esta unidad, herederos de un glorioso legado, siguen demostrando la misma entrega, dedicación y espíritu de trabajo que sus predecesores.

Sirva esta obra como homenaje a todos aquellos hombres, marineros de los «40 Hombres de Mar», «Pelotones de Mar», «Compañía Marítima» y «Compañía de Mar de Melilla», que a lo largo de sus más de cinco siglos de historia han sacrificado



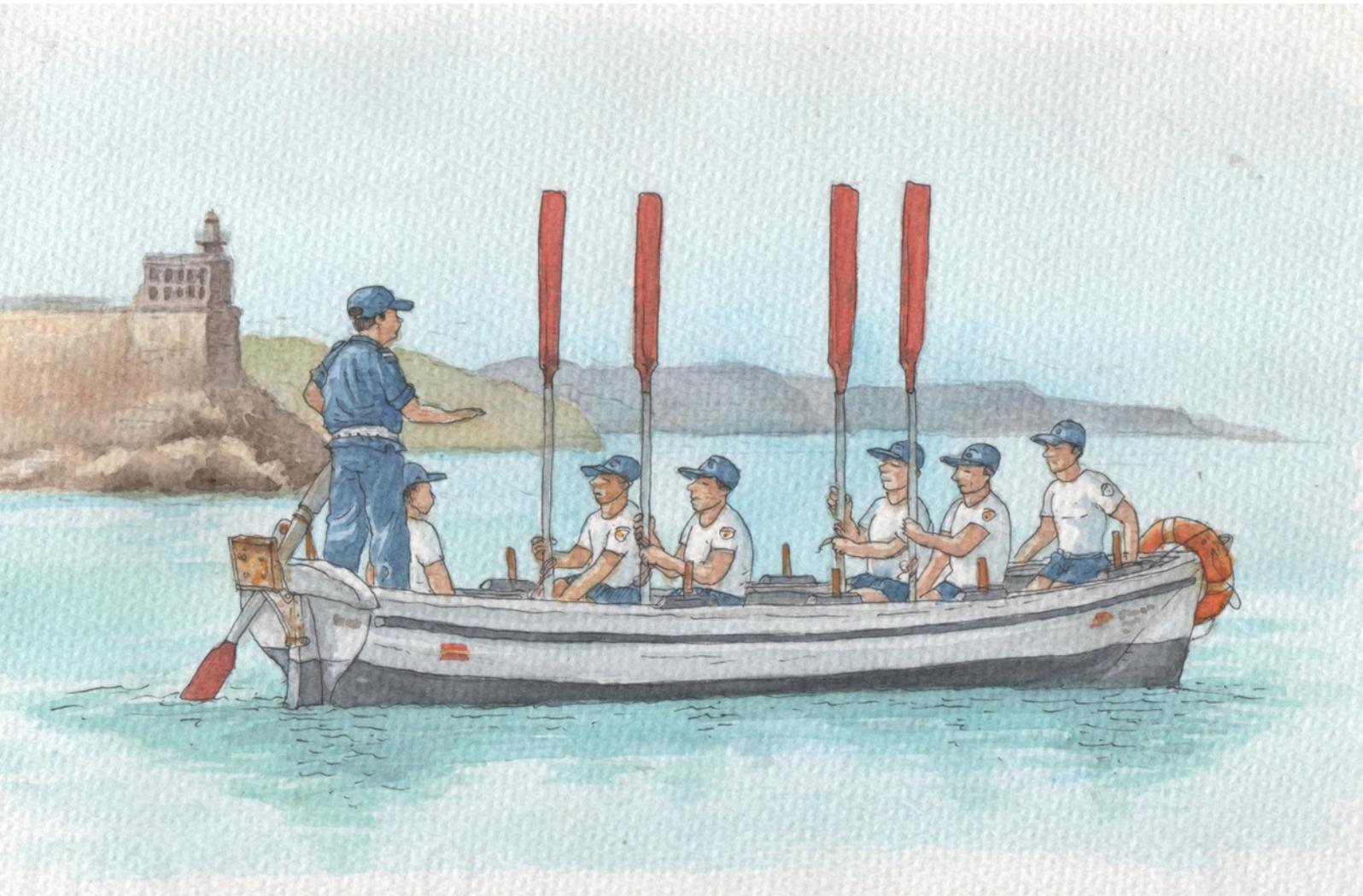
Marinero de la Compañía de Mar (1995)



El alcalde de Melilla, D. Ignacio Velázquez, impone la Medalla de Oro de la Ciudad de Melilla (19 de junio de 1993)

sus vidas cumpliendo con el supremo deber de morir por España; en especial, al cabo primero Juan Garbín Espigares, muerto en acto de servicio en la Isla de Alhucemas, el 28 de mayo de 1997, el mismo año en que se cumplió el quinto centenario de la llegada de los primeros marinos con Pedro de Estopiñán.

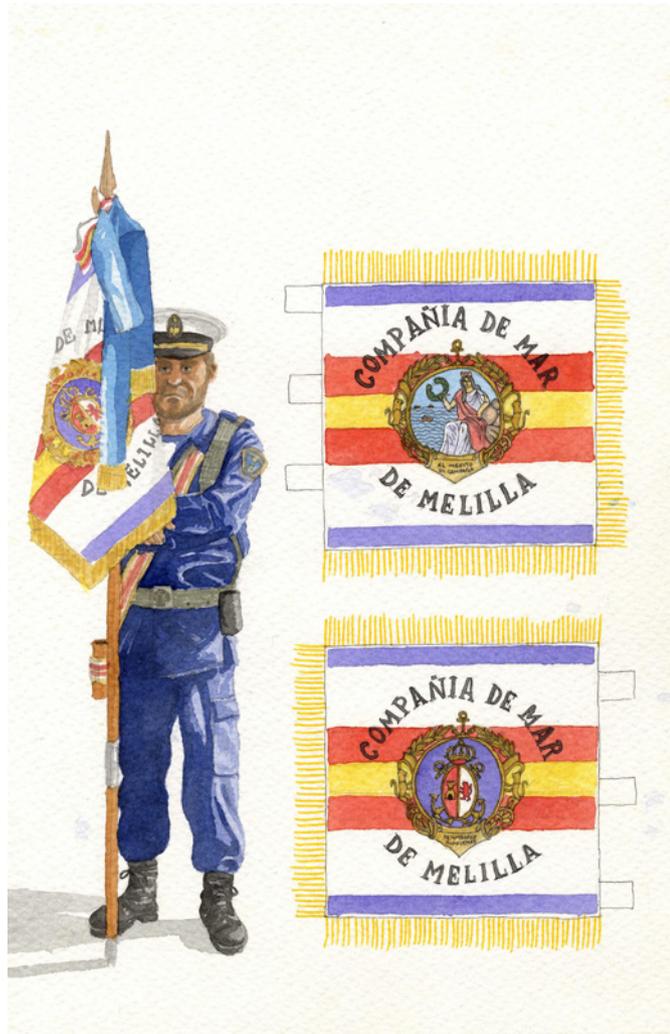
Ellos, con su sacrificio, honran a España, al Ejército y a Melilla y engrandecen a la compañía de Mar de Melilla.



Compañía de Mar de Melilla 525 años al servicio de España 1497-2023



Guion y banderín



Porta guion-enseña

Himno de la Compañía de Mar de Melilla

Compañía de Mar de Melilla,
Caballeros de tierra y de mar
somos fuerza leal y sencilla
y la Patria es nuestro ideal.
Nuestro amor al servicio es notorio
la pereza no es cosa de aquí
siempre atentos al mando si ordena
y cuanto nos manden sabremos cumplir.

Por nuestra España,
por su honor y por su gloria
seguimos la trayectoria
de amor y felicidad.

Por su grandeza,
porque seas siempre temida
te ofrendará su vida
la Compañía de Mar.

