

LA MEDALLA NAVAL COLECTIVA DEL GRUPO NAVAL DE PLAYA

Samuel MORALES MORALES



Los antecedentes históricos de la presencia de la Armada en el norte de África



A actuación de la Armada en el norte de África no siempre es bien conocida y, sin embargo, se encuentra arraigada en la génesis de un conflicto que mayoritariamente es abordado sobre la base del estudio de las operaciones terrestres, obviándose en muchos casos la importancia de los medios navales para su desarrollo en un teatro de operaciones separado por el mar Mediterráneo y en el que, en muchas ocasiones, fue necesario el apoyo naval no solo para el sostenimiento de la fuerza expedicionaria o para llevar a cabo operaciones de bloqueo que impidiesen el amplísimo contrabando en la zona, sino también como elemento de apoyo en el desarrollo de las operaciones de combate.

Y es que la participación de la Armada fue clave desde el mismo inicio de las aventuras de ultramar que llevó a cabo el general O'Donnell, tras recibir el encargo de la reina Isabel II de formar Gobierno en junio de 1858, y que fueron conocidas como «expediciones militares». Unas aventuras que, como tantas veces a lo largo de la historia, se concibieron para mantener la tranquilidad interior, dar estabilidad a la Corona y conseguir la unión social en un entorno donde el Gobierno de O'Donnell se encontraba muy presionado por las consecuencias de su política y el miedo a que el Partido Carlista provocase un nuevo enfrentamiento tras los acontecidos en 1833, 1846 y 1855.

Por otra parte, en Europa se producía una nueva hegemonía francesa que, junto con Gran Bretaña, rompía, tras la Guerra de Crimea, el bloque de países que se había establecido en 1815 después de la derrota de Napoleón en Waterloo. Prusia, Austria y Rusia, lo que se denominó la Santa Alianza, se distanciaron definitivamente del resto de países aliados y de esta forma dieron lugar al surgimiento de la Cuádruple Alianza, en la que estaban incluidos Inglaterra, Francia, España y Portugal.

Una Alianza que nacía sobre una base asimétrica. Gran Bretaña y Francia eran grandes potencias, mientras que España y Portugal podían ser consideradas, en el mejor de los casos, potencias menores y se veían influenciadas por las ambiciones de Francia y Gran Bretaña respectivamente. Esta nueva Alianza tenía una zona común de influencia formada por el estrecho de Gibraltar, los archipiélagos atlánticos, el Mediterráneo y Marruecos, donde confluían las ambiciones de todos sus miembros.

O'Donnell encontró en Marruecos la oportunidad de demostrar la nueva posición del país, y así en 1859 se dispuso a terminar de una vez por todas con los continuos conflictos en las fronteras de Ceuta y Melilla. El 18 de noviembre comenzaba, desde Algeciras, el cruce del Estrecho. Una proyección de fuerzas que se vio dificultada por la escasez de medios navales y el estado de la mar.

En enero, tras dos meses de preparación y de acumulación de pertrechos, se inició la ofensiva contra Tetuán, que fue apoyada por parte de la flota estacionada en Ceuta al mando del capitán de fragata Miguel Lobo. La misión de esta escuadra era posicionarse frente a la playa, contener con su fuego al enemigo en apoyo de las operaciones terrestres y desembarcar tropas de Infantería de Marina en caso de ser necesario. El día 16 se produjo la incursión en la desembocadura del río Uad-el-Jelu con el objetivo de preparar el terreno para la llegada a tierra de la división del general Ríos.

Tras una serie de batallas, el príncipe Muley el Abbas se ofreció a firmar un armisticio que puso fin a la guerra el 26 de abril en Tetuán. España obtenía sobre el papel la ampliación de su campo de influencia en Ceuta y Melilla, la soberanía a perpetuidad sobre Santa Cruz de Mar Pequeña (Sidi Ifni) y una compensación económica que se debía cobrar de los impuestos aduaneros marroquíes. La realidad se distanció de lo acordado, ya que los marroquíes siguieron con su presión sobre Ceuta y Melilla; Sidi Ifni no se ocupó hasta el siglo XX y nunca llegó a cobrarse la totalidad de la deuda.

Así transcurrieron los años hasta que las turbulencias africanas, pero sobre todo el choque de intereses con Gran Bretaña, Alemania y Francia, obligaron a España nuevamente a intervenir en el norte de África en el peor momento, justo cuando estaba tan presente la pérdida de Cuba. Para evitar una guerra se convocó, a principios de 1906, una Conferencia Internacional sobre Marruecos en Algeciras que frustró los intentos alemanes por participar en el reparto de Marruecos. Según las disposiciones adoptadas, España y Francia se obliga-

ban a ejercer un protectorado en Marruecos. A España se le asignó la zona norte del Reino marroquí y a Francia le correspondió el Protectorado Sur, más rico, más grande y menos belicoso. Este reparto se ejecutó tras la firma del Tratado de Fez en 1912.

Sin embargo, la firma de estos acuerdos no terminaron con el conflicto hispano-marroquí, que se reabrió en 1909 en Melilla y terminaría definitivamente tras la conquista de Axdir en 1925, dando lugar a una guerra que duraría, con interrupciones, 17 años. Y es que en 1909, cuando España más necesitada estaba de un período histórico que facilitase su regeneración, el Rif estalló.

En la primera etapa de este conflicto la Armada tuvo actuaciones destacadas que en muchos casos han caído en el olvido. Así cabe reseñar la actuación de los marineros de la *Numancia*, Benigno Da Vila Pérez y Melchor Uso Marqués, el 4 de septiembre de 1909, que consiguieron salvar el bote de vapor de la fragata frente al intento de los rifeños de apoderarse de él. Esta acción les valió la Cruz de San Fernando de Primera Clase.

Posteriormente, y ante la necesidad de reforzar las tropas españolas presentes en el norte de África, se produce el 8 de junio de 1911 el desembarco de una fuerza compuesta por 200 infantes de Marina al mando del teniente coronel Dueñas, que quedaron acampadas en el castillo de Barra, Nador y Ras Remel. Los infantes, transportados a bordo del *Cataluña*, habían llegado a la costa a bordo de unas barcazas remolcadas hasta la costa por el *Triki*.

Más tarde, el 11 de junio de 1913, el cañonero *General Concha* embarrancó en la ensenada de Busicut, cerca de Alhucemas. De inmediato se hizo evidente lo delicada que era la situación, ya que el buque embarcaba agua en abundancia y había quedado situado frente a la belicosa cabila de Beni Urria-



El embajador de Francia en España, señor Geoffroy, en el momento de firmar el Tratado franco-español de 1912, por el que se creaba el Protectorado Español de Marruecos. De pie, a la derecha de la imagen, el ministro de Estado español, Manuel García Prieto. También están presentes el subsecretario González Hontoria, el jefe de Protocolo del Ministerio señor Heredia y el consejero de la Embajada francesa señor Vieuguet. (Foto: www.wikipedia.org).

guel. A su rescate acudieron el crucero *Reina Regente*, el *Lauria* y el cañonero *Recalde*, que terminaron hundiendo al *General Concha* ante la imposibilidad de rescatarlo. Por su actuación el alférez de navío Rafael Izquierdo y Gener recibió la Cruz Laureada de San Fernando de Segunda Clase.

El inicio de la Primera Guerra Mundial trajo consigo la paralización de las operaciones terrestres y navales en el Rif, que se reanudaron al mando del general Dámaso Berenguer en 1919 contra los focos de resistencia que mantenía El Raisuni, una campaña que terminó el 14 de octubre de 1920 con la toma de la ciudad santa de Xauen.

España no supo aprovechar esos años de relativa tranquilidad que proporcionó la Primera Guerra Mundial para pacificar el Protectorado. El Raisuni, enemigo eterno del general Silvestre y ocasional amigo de España, lamentaba ante un representante del cónsul Zugasti «la lentitud con que son tratados por España estos asuntos [los del Protectorado]».

El mismo año que se apagó la revuelta liderada por El Raisuni, el Gobierno decidió comenzar las operaciones para controlar la zona oriental del Protectorado, donde se encontraba la cabila de Beni Urriaguel, el principal núcleo de resistencia rifeña que dirigía Abd el-Krim, un antiguo funcionario al servicio de España en la ciudad de Melilla. Esta progresión daría lugar al episodio más trágico de nuestra presencia en el norte de África: Annual. Este episodio condujo a una redefinición de la política colonial de España en la Guerra del Rif y a una de las más importantes crisis políticas entre las que socavaron los cimientos de la monarquía liberal de Alfonso XIII.

El contexto estratégico

Tras Annual, el «Informe Picasso» dio a conocer la situación del Ejército en África. Un Ejército tan desmoralizado que el general Primo de Rivera se vio en la necesidad de dictar, con fecha 3 de octubre de 1924, una severísima orden:

«Es lamentable que en estos momentos las tropas se entreguen al pesimismo, el cual está destruyendo la moral del Ejército. A fin de poner remedio a un tal desgraciado relajamiento, ordeno a todos los jefes, oficiales y soldados que se abstengan de toda crítica o discusión sobre estas cuestiones; en cambio, deberán poner inmediatamente bajo arresto a cualquier subordinado militar, o personal civil, que me desobedezca, entregándomelo para ser procesado en un consejo de guerra, donde, a menos que me demuestre su inocencia, será ejecutado. El Alto Mando del Ejército se halla autorizado, desde esta fecha, a imponer el citado castigo a aquella persona que se resista o que muestre señales de desobediencia en el campo de batalla.»

Abd el-Krim quiso aprovechar la situación y, pensando en un triunfo definitivo, atacó también la zona francesa el 13 de abril de 1925. Las posiciones del Ejército francés se desmoronaron una tras otra llegando a provocar más de 11.000 bajas. Francia se vio obligada por las circunstancias a un buen entendimiento y a tener que aceptar la oferta de colaboración realizada por España. Una alianza que tenía una gran importancia y conveniencia para las dos naciones. Así, el 17 de junio se llevó a cabo en el Ministerio de la Guerra en Madrid la primera reunión de los participantes en la conferencia franco-española.

Durante los años precedentes, el general Primo de Rivera se había mostrado opuesto a ampliar las operaciones en Marruecos, pero la marcha de los acontecimientos le hizo reconsiderar su postura. Por una parte, estaba convencido de que después de las victorias de las hordas rifeñas dirigidas por los hermanos Abd el-Krim contra los franceses, estas intentarían una penetración masiva en territorio controlado por los españoles. Por otra parte, tenía la obligación de resarcir la humillación sufrida por el Ejército español en las retiradas de Annual y Xauen. También pesó en su ánimo, con toda seguridad, el encuentro que tuvo con mandos militares en Ben Tieb, en el que le expusieron cuál era el verdadero espíritu de revancha de las tropas.

Fuera por un motivo u otro, Primo de Rivera vio con claridad que el problema marroquí debía tener una solución definitiva que pasaba por el ataque al centro de gravedad de los guerreros rifeños, Axdir. Todos estos elementos le indujeron a considerar que podría ser interesante planificar un desembarco que, de tener éxito, se podría considerar como una compensación al citado descalabro de Annual y a la misión deprimente que supuso el sangriento repliegue de Xauen y de las posiciones en las márgenes del *oued* (río) Lau e incluso como una gran operación que facilitaría poder alcanzar una victoria definitiva.

La operación de desembarco en Alhucemas

La operación de desembarco en Alhucemas no era una novedad para el Ejército. Técnicos y especialistas habían estudiado en varias ocasiones a lo largo de los años la posibilidad de realizar una incursión en las playas de Suani, frente al Sajrat Al Hoceima (peñón de Alhucemas), de Bades o en la de Cuatro Torres de Alcalá (ambas en las proximidades del peñón de Vélez de la Gomera).

No se puede decir que en ninguno de los casos citados se hubiese concretado una fecha determinada para llevar a efecto la operación de desembarco. Sin embargo, a partir de las guerras de 1909 (de Margallo) y de 1911 (del *oued* Kert) se llegó al convencimiento de que el guerrero más fuerte y agresivo era el rifeño nativo de la cabila de Beni Urriaguel, principalmente, y también de



Desembarco de Alhucemas, cuadro de José Moreno Carbonero (1929). (Foto: internet).

las de Beni Ulixek, Tensaman y Bokoya. Así, los sucesivos gobiernos españoles comprendieron que para conseguir la pacificación de las cabilas rebeldes que se integraban en Belad es Siba (territorio disidente que no admitía autoridad política del sultán reinante), era necesario un desembarco en las playas de la cabila de Beni Urriaguel, núcleo visible de los posibles levantamientos y revoluciones que se pudiesen gestar por cabecillas de reconocida estima y personalidad.

Durante la segunda campaña llevada a cabo entre 1911-1912, conocida como la Guerra del Kert, se planificó una operación en la playa de Suani, en plena bahía de Alhucemas, utilizando únicamente un par de batallones, cinco *mías* indígenas y una *harka* amiga formada por 800 indígenas, considerando que dicha operación debería ser más política que por la fuerza de las armas.

De nuevo en 1913 se estuvo planificando la operación de un desembarco en la playa de Sfiha (al oeste del *oued* Guís), pero debido a la grave situación por la que atravesaba Tetuán, que obligó a reforzar su guarnición con el Grupo de Regulares de Melilla, quedó abortada.

Se proyectó un tercer plan en 1921 después del descalabro de Annual y ya con un propósito firme de alcanzar la sumisión de las cabilas disidentes en todo el territorio controlado por España, pero los prisioneros españoles que los hermanos Abd el-Krim tenían en Axdír y Aít Kamara (cabila de Beni Urriaguel) no permitieron continuar con el proyecto del desembarco ante el temor a la represalia que estos pudiesen llevar a cabo contra ellos.

Más cercano aún en el tiempo, el Ejército había llevado a cabo una operación de desembarco para liberar el puesto de Alcázar Seguer en la cabila de Anyera. A finales del de marzo de 1925 el mando español preparó una columna a las órdenes del general Federico de Sousa Regoyos para una operación que se realizaría desde el mar. En la madrugada del 30 de marzo salió un convoy de Ceuta con el acorazado *Arcila* abriendo la marcha. De las barcasas *K* saltaron las tropas que, a pesar del intenso fuego enemigo, aprovecharon el desconcierto de los rebeldes, reconquistando el puesto del Alcázar y haciendo retroceder al enemigo al interior para, con el paso de los días, conseguir la pacificación de la cabila.

Tras el cambio de situación estratégica provocada por el ataque de Abd el-Krim contra las tropas francesas y a raíz de los encuentros que se han mencionado, ambos países alcanzaron un acuerdo de actuación combinada el día 25 de julio de 1925. Ese mismo día el presidente del Directorio Militar español, general Primo de Rivera, hizo saber al embajador francés, M. Peretti de la Roca, que en los planes del Gobierno español quedaba perfectamente justificada una acción de cooperación para el desembarco en Alhucemas, coordinada con una operación ofensiva de las tropas españolas hasta alcanzar el objetivo previsto.

Primo de Rivera también informó al embajador francés de que el Ejército español realizaría demostraciones militares, terrestres y navales en los límites de las zonas ocupadas, invitando por ello al Ejército francés a participar en dichas maniobras con el número de unidades y tipo que acordasen en perfecta comunión entre ambos gobiernos. Propuesta que fue aceptada ese mismo día por Francia.

Sobre el acuerdo militar alcanzado en las reuniones en el Ministerio de la Guerra en Madrid para llevar a cabo un desembarco en Alhucemas, la prensa inglesa no cesaba de censurar tal hecho, llegando a presagiar que los hermanos Abd el-Krim estaban dispuestos a morir matando, e incluso llegando al paroxismo de comentar que los rifeños rebeldes volverían a recordar en su defensa de la independencia de sus tierras a los heroicos numantinos de tierras hispanas.

El periódico *The Times*, al referirse al desembarco que se llevaría a cabo en la bahía de la cabila de Beni Urriaguel, decía: «Sería ciertamente costoso, probablemente fracasaría y de salir bien no dañaría a los rifeños moral, ni materialmente». Otros, como *The Manchester Guardian*, no tenían ningún pudor en manifestar por adelantado que el desembarco en la bahía de Alhucemas sería un auténtico fracaso.

A pesar de estos vaticinios y de la situación del Ejército a la que ya nos hemos referido, España efectuó con éxito una operación de desembarco, operaciones que habían sido dejadas de lado por todas las potencias occidentales tras el desastre de Galípoli. España demostró no solo que era posible, sino que se mostró innovadora en el establecimiento de un único mando para todas las fuerzas participantes, desembarcando carros por primera vez



Embarcaciones K en la playa de Ixdain. ((Foto: www.grandesbatallas.es).

en una playa enemiga o empleando la aviación naval en apoyo de estas operaciones desde el *Dédalo*.

Para ello, las tropas participantes comenzaron a adiestrarse específicamente en los últimos días del mes de agosto, realizando prácticas de desembarco desde buques de transporte a barcazas y de ocupación de posiciones como si enfrente tuviesen un enemigo real. Las fuerzas al mando del general Fernández Pérez (Comandancia General de Melilla) aprovecharon la playa del poblado de Yazanen (cabila de Beni bu Gafar), y las del general Leopoldo Saro (Comandancia General de Ceuta) practicaron en las del Menzi y del Negro, en la costa entre Ceuta y Río Martín.

La unidad de embarcaciones

La unidad de embarcaciones estaba mandada por el capitán de corbeta Delgado Otaolaurrichi y estaba compuesta por 26 barcazas tipo K (1), que habían sido empleadas por los ingleses en Galípoli durante la Primera Guerra Mundial y posteriormente arrumbadas en Gibraltar —puesto que carecían de

(1) Las barcazas K, con una capacidad máxima de transporte de 300 hombres, tenían un desplazamiento de 300 t, una eslora de 30 m, manga de 6,5 y un calado de 0,3 a proa y 1,3 a popa. Podían alcanzar una velocidad máxima de ocho nudos y su dotación estaba compuesta por un contraalmirante, dos maquinistas, dos fogoneros y diez marineros al mando de un oficial. Tras ser adquiridas se repararon y acondicionaron, blindándose alguna de ellas y modificándose la rampa en otras para facilitar el desembarco de carros de combate y material pesado. Fueron marcadas con la letra K y numeradas del 1 al 26.

utilidad para el alto mando británico—, donde fueron adquiridas por España. Las barcazas serían remolcadas inicialmente por dos grupos de transporte y contaban con una organización de control, personificada en el capitán de fragata Carlos Boado y Suances, jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte de África, que dirigió la primera ola de desembarco a la playa.

Los comandantes de las barcazas durante el desembarco de Alhucemas fueron los siguientes: *K-1*, teniente de navío Aramburu; *K-2*, alférez de navío Cadarso; *K-3*, alférez de navío Gómez Pallete; *K-4*, alférez de navío Armán Macía; *K-5*, alférez de navío Pasquín; *K-6*, teniente de navío García Mata; *K-7*, alférez de navío Fernández Salgueiro; *K-8*, teniente de navío Castillo; *K-9*, alférez de navío Gamboa; *K-10*, alférez de navío Núñez Rodríguez; *K-11*, alférez de navío Quiroga; *K-12*, alférez de navío Vázquez Armero; *K-13*, alférez de navío Álvarez-Osorio; *K-14*, alférez de navío Salas; *K-15*, alférez de navío McKinlay; *K-16*, alférez de navío Miranda; *K-17*, alférez de navío González López; *K-18*, alférez de navío Noval; *K-20*, alférez de navío Verdugo; *K-21*, alférez de navío Ayala; *K-22*, alférez de navío Ozámiz; *K-23*, alférez de navío Blanco; *K-24*, alférez de navío Montero; *K-25*, alférez de navío Zanón, y *K-26*, alférez de navío Bonelli.

El plan era que las barcazas fuesen en dos olas. La primera, compuesta por quince embarcaciones, con la columna del coronel Franco; y la segunda, formada por nueve barcazas, con la columna del coronel Martín. A medida que la primera ola fuese dejando huecos libres en la playa, la segunda iría lanzando sus embarcaciones. Cada barcaza transportaba una fuerza de desembarco que oscilaba entre los 250 y 300 hombres y en ellas tuvieron que permanecer 48 horas antes de poder alcanzar la playa. En las embarcaciones también se encontraban precargadas las «cargas de urgencia», las armas y los primeros y segundo escalones de municionamiento que las unidades habían estibado en ellas al embarcar.

A las 11:20 horas del 6 de septiembre, el convoy se detuvo y se inició el transbordo a las barcazas, que finalizó a las 16:40 de ese mismo día, tras lo cual puso rumbo a Morro Nuevo. Durante la noche del día 7 las condiciones meteorológicas impidieron la concentración de la fuerza. A las 07:00 (dos horas y media después de la hora H prevista) la escuadra se encontraba a 9.000 m de Morro Nuevo y el convoy a 16.000, lo que obligó a ordenar un retraso de 24 horas.

A las 10:45 del día 8 de septiembre se ordenó el remolque de las barcazas *K* por cuatro remolcadores protegidos por guardacostas y guardapescas. Al frente de las lanchas iba el capitán de fragata Boado a bordo de su gasolinera, para tener un punto de referencia a quien seguir y al mando en jefe de las lanchas el capitán de corbeta Fernando Delgado Otaolaurruchi, pero no pudo advertir que el fondo estaba elevado por tener la playa una barrera de piedras. Esto obligó a las lanchas a varar a 50 metros de la arena y con uno de profundidad.



Barcaza Núm. 4 varada en la playa de la Cebadilla. (Foto: Museo Naval de Madrid).

La primera embarcación que varó en la playa de Ixdain a las 11:50 fue la *K-23* con la 24.^a compañía del Tercio, que tuvo que llegar a tierra con las armas y municiones por encima de la cabeza y en algunos casos el agua casi al cuello. Sin embargo, la compañía de carros *Renault FT-17* no pudo desembarcar como estaba previsto debido a ese fondo elevado.

El día 8, tras el desembarco de las primeras olas, las barcazas continuaron descargando material y municiones a pesar del fuerte viento que se levantó. Por la tarde de ese mismo día se abandona la playa de la Cebadilla, de la que se recuperaron tres barcazas. El día 13, la *K-3*, que había sido varada y estaba unida a la playa con puntales que sostenían el muelle, se consideró totalmente perdida. El 17, la *K-4*, también varada por el mal tiempo en la Cebadilla, recibió un impacto de artillería enemiga en la cámara de motores que incendió el tanque de gasolina; en los días siguientes recibió cinco impactos más. La decidida actuación de su comandante, que a pesar de sus heridas se negó a ser evacuado, permitió que el buque siguiera a flote manteniendo intacta la moral de la dotación hasta ser relevado 15 días más tarde.

El día 19 la artillería enemiga impactó en uno de los depósitos de munición situado en la playa que tenía más de un millón de cartuchos de fusil, provocando su incendio. Sin embargo, la decidida actuación de los capitanes de corbeta Delgado y Guitián, del teniente de navío García Mata y del alférez de navío McKinlay dirigiendo a los soldados y marineros presentes en la playa impidió que el fuego se propagase y explosionasen las municiones. Por su actuación, Delgado fue condecorado con la Medalla Militar Individual.

El día 22, la *K-22* fue alcanzada por el fuego enemigo, muriendo 14 de los mulos que transportaba. El 29, el fuerte viento reinante hizo que la *K-9* se

estrellase contra las rocas. Afortunadamente su tripulación pudo ser rescatada y otras tres barcasas que quedaron varadas pudieron ser salvadas posteriormente.

En reconocimiento de las acciones llevadas a cabo por la unidad de embarcaciones *K* en Alhucemas se concedieron Medallas Navales Individuales (2) a los alféreces de navío José Armán y Macía, jefe de la barcaza *Núm. 4*; Félix Ozámiz Rodríguez, jefe de la *Núm. 22*; Antonio Blanco García, jefe de la *Núm. 25*, y al maestre de Marinería José Pérez Verdú, patrón de la *K-1*; así como la Medalla Naval Colectiva a las dotaciones de las barcasas. El *Diario Oficial* del Ministerio de Marina del día 31 de marzo de 1926 daba cuenta de la concesión de la Medalla Naval Colectiva a las «barcasas *Kaes*», que justificaba como premio a su brillante comportamiento en las operaciones de desembarco en la bahía de Alhucemas, a cuyo completo éxito contribuyeron realizando una fructífera labor de conjunto.

La herencia del Grupo Naval de Playa

El 23 de enero de 2017, el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada inició el trámite para que una unidad de la Armada ostentase la Medalla Naval Colectiva concedida a las barcasas *K* por el desembarco de Alhucemas. La Asamblea de la Real y Militar Orden de San Fernando, reunida con carácter

(2) La Real Orden conteniendo la relación detallada de los méritos contraídos por los que se conceden estas cuatro condecoraciones fue publicada en el *Diario Oficial* del Ministerio de Marina, núm. 252, de 11 de noviembre de 1925.



Diario Oficial del Ministerio de Marina en el que se concede la Medalla Naval Colectiva a las embarcaciones *K*.



Entrega del Guion de la Medalla Naval Colectiva al comandante del Grupo Naval de Playa.

extraordinario el 13 de julio de 2017, visto el informe de la Comisión Ejecutiva de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, en funciones de Comisión Permanente de la Real y Militar Orden de San Fernando, por la disposición adicional tercera de su Reglamento, oído el censor y a la vista de la documentación aportada, acordó reconocer que el Grupo Naval de Playa forma parte de la Real y Militar Orden de San Fernando y por lo tanto puede portar los distintivos establecidos para la Medalla Naval Colectiva que se concedió a las barcasas *K* por las operaciones de desembarco en la bahía de Alhucemas, comprendidas desde el 6 de septiembre al 15 de octubre de 1925.

El almirante jefe de Estado Mayor de la Armada hizo entrega del Guion de la Medalla Naval Colectiva al comandante del Grupo Naval de Playa en un acto castrense celebrado el 7 de septiembre de 2018, noventa y tres años después de la heroica gesta de las dotaciones de las embarcaciones *K*. Esta ceremonia y el derecho para ostentar el antedicho reconocimiento suponen una satisfacción para la dotación del Grupo Naval de Playa y un estímulo para todos los miembros de la Armada.