

EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS SETENTA Y CINCO AÑOS DESPUÉS

Dionisio GARCÍA



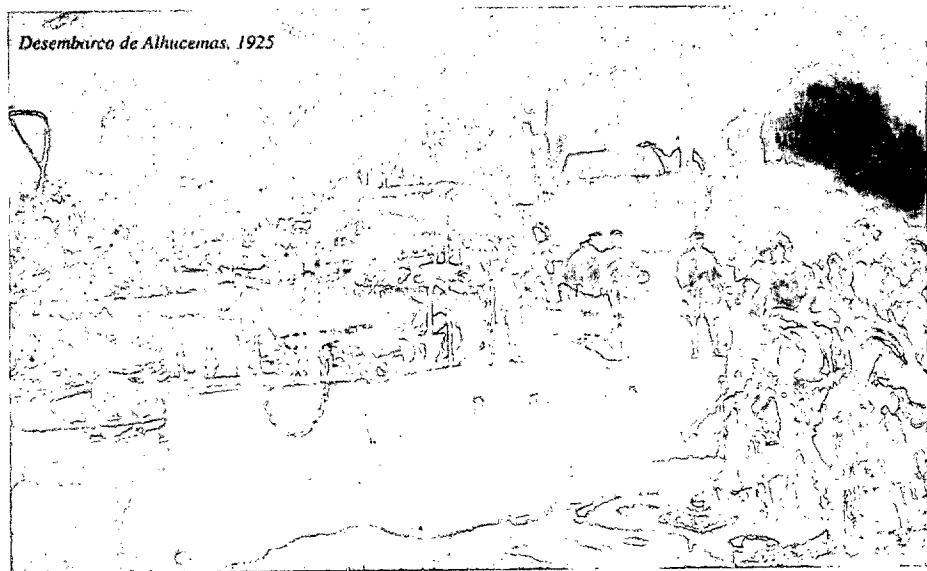
El desembarco de Alhucemas, del cual se cumple este año su 75 aniversario, marcó un hito en la historia de las operaciones anfibas al ser el primer desembarco anfibio «moderno» del siglo XX que culminó con éxito. Las lecciones aprendidas en él fueron posteriormente muy aprovechadas por los aliados para llevar a cabo sus famosos desembarcos durante la segunda guerra mundial.

Antecedentes

Desde el comienzo de las operaciones de pacificación del protectorado español en Marruecos, se tuvo claro que la bahía de Alhucemas y su entorno era el núcleo central del Rif y donde se hallaba el corazón de la resistencia rifeña. Llegar hasta Alhucemas fue el objetivo de varias campañas, entre ellas la que culminó con el desastre de Annual y el hundimiento de la zona oriental del protectorado. Desde 1913 diversos proyectos habían sido elaborados para planear un desembarco anfibio en esta bahía, la más importante del norte de Marruecos, pero la falta de decisión política impidió su realización. Sin embargo, en aquella época, ni el Ejército ni la Armada disponían de los medios idóneos para llevar a cabo dicho desembarco.

Fue en 1924 cuando las posiciones perdidas tras los acontecimientos de julio de 1921 estaban siendo recuperadas, cuando el directorio militar, encabezado por el general Primo de Rivera, se tomó muy en serio la organización de una operación anfibia en la bahía de Alhucemas con el objetivo de llegar a la capital de la rebelde República del Rif, encabezada por Abd el Krim, Axdir, y dar de esta manera un empuje final a las operaciones de pacificación del protectorado español en el norte de Marruecos. Las críticas vertidas por las autoridades francesas a las españolas sobre su actuación en la guerra del Rif, a las cuales acusaban de pasividad, fueron el detonante político para la puesta en marcha de la operación.

Uno de los factores que contribuyeron al éxito de la operación fue sin duda su secretismo. Apenas nadie sabía nada de ella hasta que ocurrió. Primo de Rivera creó en 1924 una comisión mixta Ejército-Marina para estudiar todos

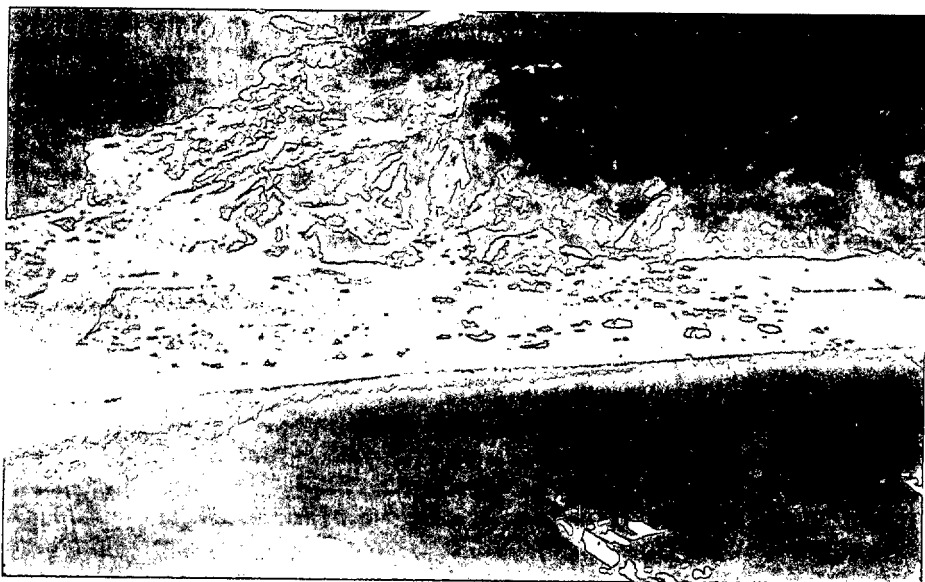


Desembarco de Alhucemas, 1925. (Óleo: Moreno Carbonero).

los detalles de dicha operación y se llevaron a cabo numerosas acciones de distracción, tanto militares como políticas, para desviar la atención de todos sobre las operaciones en curso.

Preparativos

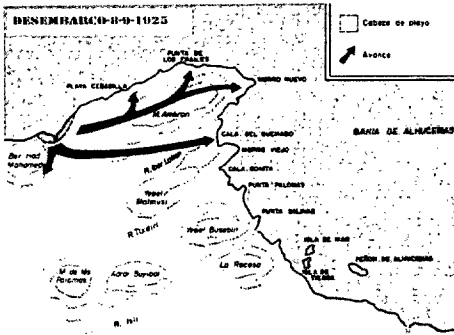
Desde el punto de vista naval, se comenzó a hacer acopio de grandes cantidades de carbón desde el año anterior, adquirido principalmente en Gran Bretaña, así como a preparar a los buques que tomarían parte en esta operación. El portahidroaviones *Dédalo* fue destacado a la zona del norte de África y potenciada su unidad aérea mediante la compra de hidroaviones y bombas de aviación. Las fuerzas navales del norte de África fueron encabezadas por el crucero rápido *Reina Victoria Eugenia* y numerosos guardacostas y guardapescas fueron construidos con este fin. Para llevar a cabo las misiones propias del desembarco anfibio se adquirieron, en el mayor de los secretos, 26 barcazas de desembarco tipo *K* en el puerto de Gibraltar, embarcaciones que habían usado los aliados durante la primera guerra mundial en el fracasado desembarco anfibio en Gallípoli, en el estrecho del Bósforo, en 1915. El tema de la escasez de transportes de tropas fue solucionado mediante la requisa de buques mercantes y acuerdos con la compañía Tramediterránea para su uso durante la operación, así como de sus tripulaciones civiles.



Vista fotográfica del desembarco en la playa de La Cebadilla.

La bahía de Alhucemas es sumamente extensa, con casi 30 kilómetros de amplitud, flanqueada por dos alturas importantes, Morro Nuevo y cabo Quilates. En el interior del saco se halla el peñón de Alhucemas, español desde 1576 (ocupado en 1673), que contaba con importantes baterías de artillería que serían muy tenidas en cuenta a la hora de planear el desembarco. La extensión de la bahía hacía impensable un desembarco en su totalidad por la cantidad de hombres y material que serían necesarios, por lo que se plantearon tres opciones para desembarcar en un frente más reducido, bien en el sector oriental, el meridional o el occidental. Después de analizar los pros y los contras de cada uno de dichos sectores, se escogió el occidental en Morro Nuevo, por su menor anchura y limitada superficie, que permitía batir los objetivos en el interior de manera mucho mejor con la artillería de los buques de la escuadra. Una vez elegida la zona, quedó claro que se necesitaría una estrecha cooperación entre el Ejército y la Armada, decidiéndose integrar en el Estado Mayor de las Fuerzas Navales a un jefe del Ejército, a otro de artillería y otro de Aviación, al igual que dos jefes de la Armada; especialistas en tiro naval y aeronáutica se unieron al cuartel general de las fuerzas terrestres.

Una vez hechos los preparativos, se estableció la fuerza de desembarco en unos 18.000 hombres, aunque finalmente serían unos 13.000 los desembarcados, que deberían de hacer frente a, según estimaciones hechas por los servicios de información, unos 10.000/11.000 hombres reunidos por los rifeños.



Por primera vez en la historia de los desembarcos anfibios se tuvieron muy en cuenta las previsiones meteorológicas, a pesar de que Primo de Rivera se empeñó en fijar la fecha del desembarco para el 7 de septiembre en contra de los pronósticos, debiendo retrasarla un día más por el mal tiempo.

En el campo táctico, se dio como máxima prioridad la ocupación de las alturas de Morro Viejo, Mohamed, Yebel Malmusi, Haddu Harbi, Adrar Sedum y Yebel Busiluf, que controlaban todo el acceso occidental de la bahía de Alhucemas y vigilaban el camino hacia el poblado de Axdir. Todo ello con el fin de controlar cuanto antes la zona comprendida entre Morro Nuevo y Axdir y neutralizar el núcleo de la resistencia de Abd el Krim.

Los rifeños contaban en la zona de Alhucemas con unas catorce piezas de campaña de 70 y 75 mm, en su mayor parte procedentes de las capturadas a los españoles y manejadas por instructores y mercenarios extranjeros, estando la mayor parte de su potencial artillero alejado de Alhucemas, con la mayoría de las piezas en la zona de Annual. A parte de las piezas situadas en el peñón de Alhucemas, la mayor parte del apoyo artillero español recayó en los buques, debido a la dificultad de disponer de fuego de apoyo terrestre en los primeros días.

Los efectivos terrestres de la operación anfibia descansarían en dos brigadas, una formada por fuerzas de Ceuta-Larache, al mando del general Saro que llevaría el peso de toda la operación, y una segunda brigada de reserva, al mando del general Fernández Pérez formada por fuerzas de la comandancia de Melilla. Estas fuerzas estaban a su vez divididas en varias columnas, muy móviles, compuestas por diferentes unidades extraídas del tercio, las Mehal-las xerifianas, tambores de regulares y regimientos procedentes de Ceuta, Melilla y la Península. Los transportes para cada una de estas brigadas se prepararon en los puertos de Ceuta y Melilla desde los cuales partirían.

Las unidades navales que participaron en el desembarco quedaron puestas en alerta para integrarse en la escuadra o en las fuerzas navales del norte de África. La escuadra estaba constituida por los acorazados *Alfonso XIII* (buque insignia del almirante Yolif) y *Jaime I*; el portahidroaviones *Dédalo*; los cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*, y los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, que finalmente no participarían debido a encontrarse en fase de pruebas. Las fuerzas navales del norte de África, al mando del contralmirante Guerra, estaban compuestas por los cruceros *Reina Victoria Eugenia* (actuando como buque insignia), *Extremadura* y *Princesa de Asturias* (que tampoco

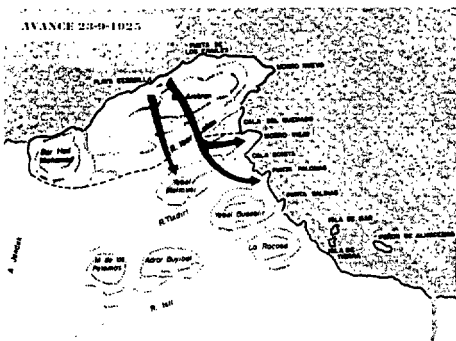
participó por estar en carena); los cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas*, *Eduardo Dato*, *Lauria*, *Laya*, *Recalde*, y *Bonifaz*; los guardacostas *Uad Muluya*, *Uad Kert*, *Uad Martín*, *Uad Ras*, *Uad Lucus*, *Uad Targa*, *Tetuán*, *Arcila*, *Larache*, *Alcázar* y *Xauen*; los guardapescas *Marinero Jarana*, *Cabo 1.º de M.ª Garcíolo*, *Maquinista Macías*, *Condestable Zaragoza*, *Marinero Gante*, *Torpedista Hernández* y *Contra maestre Castelló*; las 26 barcasas *K* ya mencionadas; dos aljibes (*África* y *E*); nueve gabarras, y los torpederos *1*, *11*, *16*, *18* y *22*. A estas fuerzas había que sumar los transportes empleados y varios remolcadores.

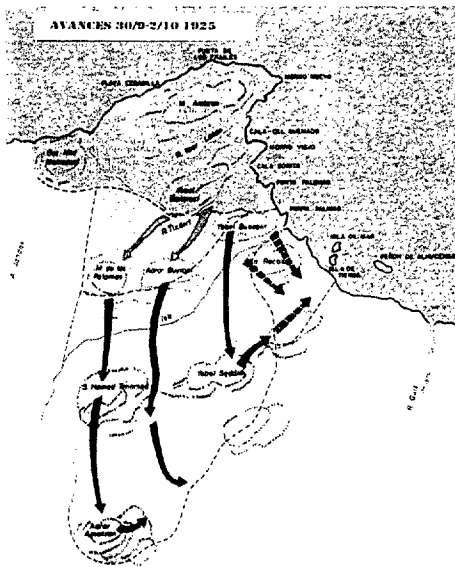
Las célebres barcasas *K* eran de fondo plano y desplazaban unas 300 toneladas. Iban dotadas con una rampa a proa que descendía para permitir el desembarco de las tropas y el material. Específicamente diseñadas para asaltos anfibios, fueron, probablemente, las primeras del mundo en su género. Estas barcasas estaban al mando de alféreces o tenientes de navío. Podían andar siete nudos pero disponían de muy poca autonomía, lo que obligó a que fuesen los remolcadores y los cañoneros los que las remolcasen hasta cerca de la playa. Les fueron reforzadas las cubiertas y las rampas para que pudiesen transportar hasta tres carros de combate de infantería (los *FT-17*).

En total, las fuerzas navales concentradas en Alhucemas daban un total de 190 bocas de fuego, de las cuales 30 correspondían a piezas de grueso calibre. Semejante poder de fuego no hubiese sido posible tan sólo unos años antes. A este poder artillero había que unir las baterías emplazadas en el peñón de Alhucemas que complementaban con su tiro curvo muchos de los espacios no cubiertos por los cañones navales.

El apoyo aéreo al desembarco vendría dado por las tres escuadrillas de Melilla, que serían desplegadas en los aeródromos avanzados de Dar Drius y Dar Quebdani. Igualmente los hidros *Savoia 16*, *Macchi 24* y *Dornier Wal* actuarían desde su base en El Atalayón. El componente aéreo del *Dédalo* intervendría con seis nuevos *Supermarines*, seis *Savoia 16* y un dirigible. Los franceses apoyarían la operación con una escuadrilla de seis *Farman Goliath*.

El 9 de mayo quedó fijado el plan final; pero se vio claro que era necesaria una cooperación francesa para llevar a buen término la operación. Tras varias conversaciones iniciales, el 17 de mayo se reunieron en Madrid las dos delegaciones, estando la española encabezada por el general Gómez Jordana, los coroneles Múgica y Seguí, capitán de corbeta Pérez y Fernández Chao y los diplomáticos Aguirre de Cárcer y Sanzgorri, los cuales firmaron un convenio de cooperación. En julio y agosto se llevaron a cabo patrullajes conjuntos de





las aguas y, por último, el 21 de agosto los planes definitivos fueron presentados al mariscal Petain durante su visita a Tetuán. El asalto se llevaría a cabo el 7 de septiembre, posteriormente retrasado al 8, a las 1150 horas. Mientras esta operación anfibia se desarrollaba en la bahía de Alhucemas, los franceses llevarían a cabo ataques en la zona del alto Uarga y Taza, con el fin de coger al principal núcleo de las tropas rifeñas en una pinza por el norte y por el sur.

Durante los días previos al desembarco se llevaron a cabo una serie de acciones para evitar toda sospecha de la preparación del plan, enviando al cañonero *Bonifaz* a patrullar frente al cabo Quilates y al acorazado *Alfonso XIII* a efectuar una serie de bombardeos sobre Alhucemas, como era

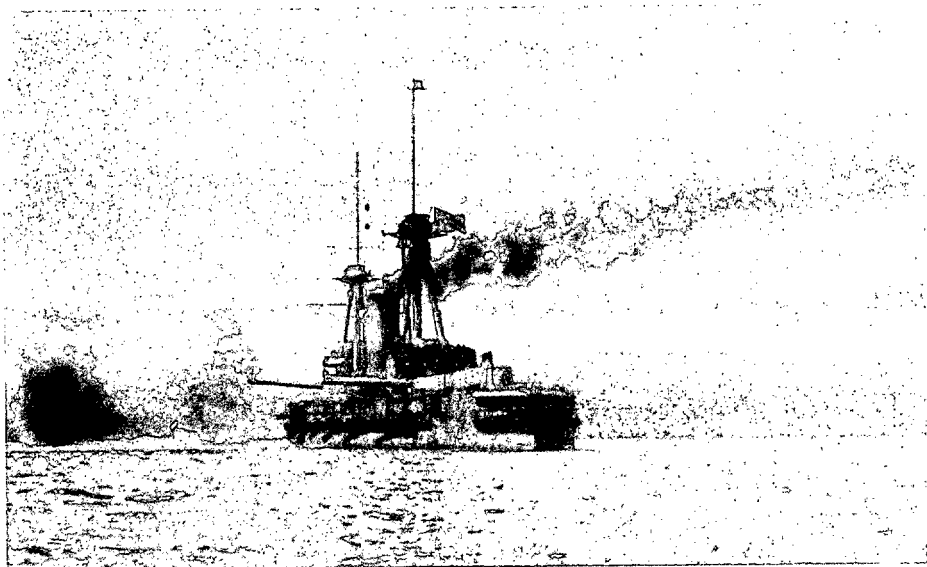
costumbre de cuando en cuando.

Igualmente, días antes del ataque, el *Dédalo* patrullaba libremente por las aguas y sus aparatos llevaban a cabo esporádicos bombardeos sobre Uad Lau.

El día 5 de septiembre embarca en Ceuta la brigada de Saro (previamente se habían realizado pruebas para la estiba de todos los equipos), en los vapores *Castilla*, *Cañal* y *Antonio Cola* (que formaban la flotilla n.º 4); *Segarra*, *Vicente de la Rod*, *Vicente Ferrer* y *Menorquín* (flotilla n.º 5), y la flotilla n.º 6 con los vapores *Escolano*, *Amorós*, *Jaime I* y el aljibe *África*. A ello hay que añadir los buques hospitales *Andalucía* y *Barceló*. Las barcasas K eran remolcadas por los guardacostas.

A las 1400 Primo de Rivera embarca en Río Martín en el *Alfonso XIII* y Saro lo hacía en Ceuta en el *Reina Victoria Eugenia*. Mientras tanto, a las 0815 del día 6 de septiembre, para distraer fuerzas enemigas del teatro principal, una fuerza naval compuesta por el *Reina Victoria Eugenia*, *Méndez Núñez*, *Canalejas*, *Cánovas* y *Lazaga*, junto con algunos mercantes, llevó a cabo un amago de desembarco en Uad Lau.

Estas unidades de la escuadra llevaron a cabo bombardeos de distracción sobre dicha posición. A las 1200 se procedió, a la vista de la costa, a trasladar tropas a las barcasas K, con el fin de hacerles creer a los rifeños que se iba a desembarcar en ese punto. Hacia las 1800, la escuadra continuó rumbo a Alhucemas. Esa tarde se unió el resto de la escuadra, procedente de Algeciras.



El acorazado *España*, dispara sus piezas del 30,5 sobre las posiciones marroquíes. (Colección: D. Quevedo Carmona).

En la madrugada del día 6 se procedía al embarque de la brigada de Fernández en Melilla. La brigada embarcó en la flotilla n.º 1, compuesta por los buques *Lázaro*, *Aragón*, *Navarra* y *Sagunto*; la flotilla n.º 2, con los buques *Menorca*, *Jorge Juan* y *Florinda*, y la 3.ª compuesta por los *Rumeu*, *Roger de Flor* y aljibe n.º 2, más el buque hospital *Villarreal* y el buque logístico *Cullera*.

La agrupación naval francesa, que se unió en Melilla para dar protección a las flotillas de transporte, estaba formada por el acorazado *París*, en el que embarcó el general Sanjurjo, los cruceros *Metz* y *Strasburg*, los torpederos *Annamite* y *Tonkinois*, y los avisos *Reims* y *Amiens*, así como una escuadrilla de seis hidroaviones. La agrupación de Melilla partió a las 1000 horas del día 6 de septiembre, bombardeando la flota francesa, al igual que lo hizo sobre Uad Lau la escuadra española, las posiciones de Sidi Idris como distracción.

Los rifeños no permanecieron ociosos durante todos estos preparativos, y sabían que un ataque importante se estaba preparando. Para intentar distraer fuerzas comenzaron una serie de ataques a principios de septiembre sobre la zona occidental del protectorado, con el fin de amenazar la capital, Tetuán, y distraer de esa manera fuerzas de las que se estaban preparando para el ataque. Una de las posiciones que defendía los accesos a la misma, Cudia Tahar, fue sometida a un duro asedio y bombardeo, que hizo pensar al propio Primo de Rivera en la necesidad de posponer el desembarco y ayudar a la posición asediada. Sin embargo, unidades de refuerzo acudieron a la zona y en la noche

del 12 al 13 de septiembre una columna, dirigida por el coronel Balmes, liberaba la posición. Abd el Krim no pudo impedir las operaciones del desembarco con esta maniobra.

El desembarco

Tras posponer el desembarco un día debido al mal tiempo, se da la orden, a las 0630 de la mañana del día 8 de septiembre de 1925, de comenzar el bombardeo preparatorio. Para ello, los acorazados *Alfonso XIII* y *París* bombardean a conciencia los asentamientos de cañones rifeños próximos al lugar del desembarco. En torno a las 0840, cerca de 160 aparatos de la aviación y de la aeronáutica naval comienzan el bombardeo de la zona. Desde el *Dédalo* se lanza un globo de observación, que fue derribado por el intenso fuego de fusilería rifeño pero recuperado posteriormente.

Por fin, a las 1000 horas del 8 de septiembre de 1925, se ordena comenzar las operaciones de desembarco. Protegidos por el fuego de apoyo de la escuadra y de los aviones, los remolcadores y guardacostas remolcan las barcasas *K*, al mando del capitán de corbeta Fernández Delgado, hacia la costa. El objetivo inicial era la playa de Ixdain, pero el fuerte viento reinante hace que el coordinador buque-costa, capitán de corbeta Boado, altere el rumbo de las barcasas y las dirija a la playa de la Cebadilla, librándose de ese modo, sin saberlo, de un campo de minas que los rifeños habían colocado en dicha playa. El *Alfonso XIII* se acerca hasta mil metros de la costa para proteger el avance de las barcasas, que a las 1040 son soltadas por los remolcadores dirigiéndose a la playa por sus propios medios. El *Reina Victoria Eugenia* y el *Jaime I* apoyan también de cerca la operación, con el *Méndez Núñez* y el *Blas de Lezo* a seis mil metros de distancia. Cuando las barcasas tocan la costa, se dan cuenta que han varado a unos cinco metros de la playa, debido a la suciedad de la misma. Con un metro de agua se ralentizó considerablemente el desembarco de los hombres y, posteriormente, el de las piezas de artillería e impedimenta en general. A las 1100 horas la primera de las barcasas *K* de desembarco (probablemente la *K 23*) alcanzó la playa.

La artillería rifeña contestó al fuego y, aunque logró algunos impactos sin consecuencias sobre los acorazados españoles, fue puesta en gran medida fuera de servicio. A los acorazados les fue ordenado alejarse a mayor distancia de la costa para evitar este riesgo. La calibración del tiro de los buques fue en gran medida mejorada gracias a la elevación de un globo cautivo desde el *Alfonso XIII*, desde donde el teniente de navío Guillén pudo reglar perfectamente el tiro, asegurando, durante toda la jornada (y de hecho durante toda la operación), una perfecta coordinación del fuego de apoyo naval. El fuego de los cañones de 305 y 101 milímetros de los acorazados resultó demoledor contra las débiles posiciones rifeñas.

Las tropas de vanguardia las constituían las unidades adscritas a la columna del coronel Franco, especialmente la Legión y las Mehal-las de Larache y Tetuán, quienes iniciaron un rápido avance con el fin de afianzar la cabeza de playa. Mientras tanto las barcasas *K* ya estaban de regreso para recoger material y a la siguiente oleada de tropas. A las 1300 ya estaba sobre la playa la segunda oleada, formada por la columna del coronel Martín.



Vista aérea del desembarco de las tropas españolas en la playa de la Cebadilla.

Durante todo el día 8 de septiembre, bajo la protección del fuego de las unidades navales, se llevó a cabo un lento desembarco de hombres. Las dos primeras oleadas de desembarco afianzaron la playa, dejando a la tercera oleada en espera hasta que se desembarcase gran parte del material y suministros necesarios para mantener a los hombres ya en tierra. Debido a la mala situación de las playas, el material hubo de ser desembarcado a mano, transportando las cargas en cadenas humanas y al brazo, lo que hizo muy lento y fatigoso todo el proceso. Por la noche, tres de las barcasas *K* tuvieron que ser abandonadas, siendo rescatadas al día siguiente. La tercera oleada, formada por la columna del teniente coronel Campins, desembarcó a lo largo de esa noche.

El día 9 continuó el lento desembarco de hombres y logística, aumentando el trabajo de las unidades ligeras, que tuvieron que realizar más viajes de los previstos al retirarse de la costa los mercantes debido al intenso fuego de fusilería y artillería ligera a que eran sometidos por los rifeños. Los aljibes, protegidos por los guardacostas, tuvieron que realizar las primeras aguadas a las tropas en tierra, ya que el tema del agua potable fue esencial en el desarrollo de la operación, preocupando mucho al Estado Mayor. El *Contramaestre Castelló*, en una de estas operaciones, encalló en unas rocas.

El fuerte viento reinante en la zona impidió que la brigada procedente de Melilla desembarcase en el tiempo preestablecido, recayendo de esta manera el peso de toda la operación terrestre en la brigada de Saro. La brigada de Melilla, protegida por el *Extremadura* y el *Dédalo*, no pudo desembarcar hasta el 11 de septiembre, a las 0630 horas, en la playa de los Frailes, después de llevar cinco días a bordo, con la consiguiente fatiga y cansancio en los hombres. La playa resultó igual de mala que la de la Cebadilla, dificultando enormemente el desembarco, que, no obstante, se llevó a cabo perfectamente bajo el apoyo naval de la flota, cuyos fuegos fueron perfectamente controlados, así como lo fue toda la actividad buque-costa. La brigada de Saro se

encargó de proteger la parte occidental de la cabeza de playa, mientras la brigada de Fernández lo hacía de la oriental.

El día siguiente, el 12, un fuerte viento hundía a la *K-3*, mientras que el destructor *Velasco* era abordado por el cañonero *Cánovas del Castillo*, debiendo los dos buques regresar a Melilla. La inclemente meteorología detuvo las operaciones de desembarco hasta el día 22 de septiembre. Se aprovechó ese tiempo, en la medida de lo posible, para asegurar la cabeza de playa y desembarcar toda la logística necesaria para sostener a las dos brigadas; los carros de combate, la artillería y los medios pesados que no se pudieron desembarcar en los primeros días. Mientras tanto, las tropas españolas ya desembarcadas comenzaron un lento pero sostenido avance sobre las posiciones enemigas. Protegidas en todo momento por los potentes fuegos de apoyo de los acorazados, el día 22 llegaron vitales suministros y refuerzos que permitieron ocupar la línea Malmusi Alto-Malmusi Bajo-Morro Viejo-Palomas-Zaraera el 23 de septiembre, con una distinción especial en los combates de ese día del batallón expedicionario de Infantería de Marina.

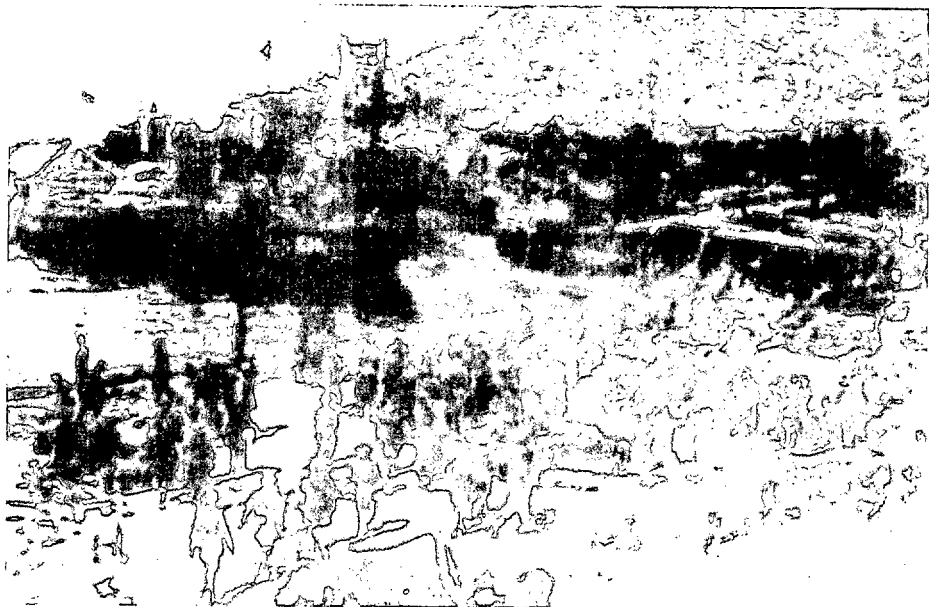
Durante los días siguientes continuaron las operaciones, siempre apoyadas por fuego naval. Se perdieron dos barcasas más, la *K-22* y la *K-9*. El día 30, con el apoyo de los *Alfonso XIII* y *Jaime I* desde el interior de la bahía, se ocupaban las alturas de monte Palomas y Adrar Sedrum, culminadas el día 1 de octubre, que permitieron, aparte de avituallar convenientemente a las tropas, ocupar el día 2 de octubre Axdir, núcleo de la rebelión rifeña, y dar por concluidas desde un punto de vista táctico las operaciones de desembarco en Alhucemas. Las de reembarque comenzarían algunos días después.

Lecciones

Aparte del enorme éxito político y militar que significó el desembarco de Alhucemas, y con él la prácticamente completa pacificación del protectorado español en Marruecos, el desembarco en sí mismo marcó un modelo que seguirían en el futuro otras operaciones de este tipo.

La exhaustiva preparación de esta clase de operaciones se demostró vital. La coordinación interarmas fue un elemento decisivo en el éxito de la misma. La coordinación entre el Ejército y la Marina permitió resolver los problemas de abastecimiento que se plantearon en el transcurso de la operación, y proporcionó un excelente plan de fuegos, que hizo posible, en gran medida, el avance de las tropas españolas desembarcadas.

El desembarco de Alhucemas fue igualmente el primer desembarco aeronaval de la historia, ya que en Gallipoli apenas se utilizó aviación. La coordinación de los ataques aéreos y aeronavales fue vital para el desarrollo de las operaciones. Igualmente, fue el primer desembarco en el cual se arribaron carros de combate, utilizando para ello lanchas de desembarco. A pesar de los



problemas iniciales para llevar a cabo esta operación, este hecho marcó, de nuevo, el modelo a seguir en posteriores operaciones de este tipo.

Dos factores fallaron en este desembarco que posteriormente fueron también corregidos por los aliados durante la segunda guerra mundial: el factor meteorológico y el factor hidrográfico. El tiempo meteorológico fue el mayor enemigo de los españoles estando mal previsto; ello demoró en el tiempo las operaciones de desembarco, las hizo sumamente complicadas e impidió un ensanchamiento de la cabeza de playa durante catorce días, lo que, de haber contado el enemigo con medios suficientes, hubiera puesto en serio peligro todo el éxito de la operación. Igualmente, el no realizar un estudio hidrográfico exhaustivo de las playas de desembarco llevó consigo las desagradables sorpresas que impidieron un fluido traslado de equipos y logística vitales, que a punto estuvieron de hacer fracasar la operación, y que la complicaron en grado sumo. Del mismo modo, sólo la fortuna hizo que la primera oleada de desembarco no se tropezara con un campo minado, que hubiera provocado cuantiosas bajas; faltó en este sentido un reconocimiento previo de las playas.

La necesidad de contar con elementos anfibios especializados se vio claramente, y ello hizo que estadounidenses y británicos durante la guerra mundial se empeñaran a fondo en la creación de dichos medios específicos para las operaciones de esta clase. Las barcazas *K* dieron un excelente resultado, pero distaban mucho de ser los buques polivalentes que se pretendía, dificultando enormemente el trasvase de material a las playas. La actuación de las unidades



Portahidroaviones *Dédalo*.

menores, como los guardacostas y cañoneros, fue igualmente esencial, ya que, ante la imposibilidad de los grandes buques de transporte de acercarse a la playa, estas unidades realizaron una incesante labor en el trasvase de material y hombres que, en muchas ocasiones, resultaban difíciles de trasladar con las barcasas K. Igualmente, el fuego directo de sus piezas de artillería fue esencial para apoyar las operaciones terrestres y neutralizar los puntos fuertes e intentos de contraataque rifeños. En este sentido, fue todo un acierto esperar a completar toda la serie de guardacostas y cañoneros para llevar a cabo esta operación anfibia, prueba una vez más de la minuciosidad con la que esta operación había sido planeada.

In memoriam

Setenta y cinco años después, el desembarco de Alhucemas ha pasado a la historia de España como algo mucho más importante que un éxito militar. Significó el fin de una época y de una guerra que desangró a España y marcó a más de una generación. Igualmente, puso de manifiesto que muchos de los errores pasados podrían haber sido evitados si se hubiera puesto en ellos la misma preparación y dedicación con que se llevó a cabo el desembarco de Alhucemas, donde tanto las fuerzas terrestres como las navales supieron dejar muy alto el pabellón español ante todo el mundo.